SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkitilalautakunta esityslista 12.08.2026

Esityslistan kansilehti ... 1

1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA ... 2

2 Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA ... 3

3 Selostukset / TeA ... 4

4 Tiedoksi merkittävät asiat / TeA ... 5

5 Kuntalain 92 §:n ottomenettelyä varten saapuneet päätökset / TeA ... 6

6 Virkasuhteisen maankäyttöinsinöörin vakanssin 000526 nimikkeen ja kelpoisuusvaatimuksen muuttaminen 1.9.2026 lukien / TeA ... 10

7 Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 / TeA ... 11

- Vantaan kaupungin lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 ... 13

- Vantaan vanhusneuvoston lausunto HSL:n toimintasuunnitelmasta 2027–2029 ... 23

- Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 ... 25

- Liite: Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma TTS2027-2029/Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 ... 27

- Liite: Pöytäkirjanote hallituksen päätöksestä 26.05.2025 § 63/Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 ... 114

8 Lausunnon antaminen HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029, investointiohjelmista ja strategiasta 2035 / TeA ... 122

- Vantaan kaupungin lausunto HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035 ... 124

- Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035 ... 131

- Liite: Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027-2029 / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035 ... 133

- Liite: Jätehuollon investointiohjelma 2027-2046 / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035 ... 178

- Liite: Vesihuollon investointiohjelma 2027-2046 / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035 ... 201

- Liite: Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035 ... 226

- Liite: HSYn strategia 2035 -luonnos / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035 ... 262

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkitilalautakunta esityslista 12.08.2026

9 Oikaisuvaatimus talous- ja hallintojohtajan viranhaltijapäätökseen § 16/2026 / TeA ... 269

10 Maankäyttösopimus / Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis / Asemakaavan muutos 002565 Teknobulevardi 7, 9 ja 11 / AK ... 271

- Liite A1 Sopimusalue 002565 ... 274

- Liite B1 esisopimus luovutuksesta katua 002565 ... 275

- luonnos_maankäyttösopimus_002565_teknobulevardi 21.5.2026 ... 276

11 Maankäyttösopimus / Asemakaavan muutos 002640 Raappavuorentie 38 / Vantaan Energia Oy / AK ... 284

- 002640 maankäyttösopimus_luonnos ... 286

- Liite A1 Sopimusalue 002640 ... 295

- Liite B1 esisopimus määräalan luovutuksesta 002640 ... 296

12 Tarjouskilpailun järjestäminen Variston asuinpientalotontista 92-14-130-5 vapaarahoitteiseen omistusasuntotuotantoon / AK ... 297

- Kartta tontista 92-14-130-5 ... 304

13 Peijaksen sairaalan tilojen myynti HUS-Yhtymälle / AK ... 305

- Peijas - kauppakirjaluonnos ... 307

14 Oikaisuvaatimus asumisasioiden päällikön päätökseen § 13/2026 / AK ... 313

15 Lausunnon antaminen Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta / JK ... 315

- Vantaan kaupungin lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta ... 317

- Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta ... 320

16 Vantaa liikenne 2025 / JK ... 323

17 Maarakennuskonepalveluiden hankintasopimusten määräaikainen jatkaminen / JK ... 324

18 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 24/2026 / JK ... 327

19 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 25/2026 / JK ... 330

20 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 27/2026 / JK ... 333

21 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 33/2026 / JK ... 335

22 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 36/2026 / JK ... 337

23 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 37/2026 / JK ... 339

24 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 40/2026 / JK ... 341

25 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 41/2026 / JK ... 344

26 Lausunto Helsingin hallinto-oikeudelle katusuunnitelman Hakunilantie välillä Kehä III - Kuussillantie hyväksymispäätöksestä tehdystä valituksesta; 93 Vaarala / JK ... 347

- Helsingin hallinto-oikeuden lausuntopyyntö (henkilötiedot peitetty) ... 349

- Valitusasiakirjat (henkilötiedot peitetty) ... 351

- 58629 Hakunilantie Suunnitelmaselostus ... 519

- 58629 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelmaselostus ... 523

- 58629-1 Hakunilantie katusuunnitelma ... 531

- 58629-1 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma ... 532

- 58629-2 Hakunilantie katusuunnitelma ... 533

- 58629-2 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma ... 534

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkitilalautakunta esityslista 12.08.2026

- 58629-3 Hakunilantie katusuunnitelma 535
- 58629-3 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma 536
- Asemakaava Vaarala hyvaksytty 537
- Asemakaavaselostus_Vaarala 538
- Kaava 930200_1978 601
- Kaupunkitilalautakunnan lausunto Helsingin hallinto-oikeudelle Hakunilantien katusuunnitelmavalituksesta 602
- Liiteluettelo Hakunilantien katusuunnitelma valitus lausunto 609
- Vaarala asemakaavan määräykset 611
- Yhteystiedot Hakunilantien katusuunnitelma valitus lausunto 616

Kaupunkitilalautakunnan kokous

Aika keskiviikko 12.8.2026 klo 17.00
Paikka Lauri Korpisen katu 9 C, kokoushuone Joki, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	**paikalla**	**Varajäsenet**	
Hynninen Mari, puheenjohtaja		Oja Mika	
Liutu Topi, varapuheenjohtaja		Hämäläinen Laura	
Haapalainen Roosa		Mantere Tuomas	
Haapalainen Tuija		Helvola Simo	
Hakala Pasi		Vasarainen Merja-Liisa	
Ingervo Sirkku		Hirvonen Mineka	
Karhu Suvi		Virkamäki Pekka	
Luukkanen Jouni		Saariniemi Inka	
Pajunen Emmi		Lätti Johanna	
Piitulainen Mika		Heikkonen Raija	
Puikkonen Tomi		Nordman Sina	
Toivonen Teija		Kokkonen Teemu	
Uistola Marja		Vierimaa Eemeli	
Viilo Mikko		Nieminen Sami	
Vähäkangas Jussi		Lehto Anne	
Kaupunginhallituksen edustaja		**Kaupunginhallituksen varaedustaja**	
Hakala Heli		Lahti Timo	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Nuorisovaltuuston varaedustaja**	
Saini Tanvir		Huynh Johnny	

Muut osallistujat	
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja	
Kari Antti, kiinteistöjohtaja	
Köykkä Jarno, kaupungininsinööri	
Hohti Jonna, talous- ja hallintojohtaja	
Wallenius Tuuli, viestintäpäällikkö	
Ranto Jaakko, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä	

1 **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA**

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

2 Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) valita pöytäkirjan tarkastajiksi Hakala Pasi ja Ingervo Sirkku (varalla Karhu Suvi ja Luukkanen Jouni), ja
b) tarkastaa pöytäkirja viimeistään perjantaihin 14.8.2026 klo 12.00 mennessä.

3 **Selostukset / TeA**

Kokouksessa kuullaan selostus seuraavista asioista:

Asia 13 / Peijaksen sairaalan tilojen myynti HUS-Yhtymälle / kiinteistötalousasiantuntija Heini Nyman

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi asiantuntijoiden / esittelijöiden selostukset.

4 Tiedoksi merkittävät asiat / TeA

Toimialalle 10.6.2026 jälkeen saapuneet valtuustoaloitteet:

VD/4911/00.02.00.03/2026 Mikko Viilon ja 21 muun valtuutetun aloite toteuttamattoman asemakaava-varannon ajanmukaisuuden arviointi (KV 22.6.2026 § 34)

VD/4913/00.02.00.03/2026 Eve Rämön ja Tuire Kaimion sekä 11 muun valtuutetun aloite Vantaan kehitettävä erityisesti luonnonsuojelualueilla tapahtuvan metsästyksen seurantaa (KV 22.6.2026 § 36)

VD/4914/00.02.00.03/2026 Antero Eerolan ja 14 muun valtuutetun aloite vihamielisestä ihmisystävälliseen arkkitehtuuriin Vantaalla (KV 22.6.2026 § 37)

Valtuustoaloitteet, joihin toimiala on valmistellut vastauksen 10.6.2026 jälkeen:

VD/8488/00.02.00.03/2024 Jari Sainion ja Sirkka-Liisa Kähärän sekä 22 muun valtuutetun aloite Kuusijärven pysäköinnin säilyttämisestä maksuttomana (KH 22.6.2026 § 26)

Toimialalle 10.6.2026 jälkeen saapuneet kuntalaisaloitteet:

Ei saapuneita aloitteita.

Kuntalaisaloitteet, joihin toimiala on valmistellut vastauksen 10.6.2026 jälkeen:

Ei vastattuja aloitteita.

Muut apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat:

Ei muita tiedotusasioita.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi kaupunkiympäristön toimialalle saapuneet ja toimialan vastaamat valtuusto- ja kuntalaisaloitteet sekä muut apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat.

5 Kuntalain 92 §:n ottomenettelyä varten saapuneet päätökset / TeA

Kaupunkitilalautakunnalle 21.7.2026 jälkeen julkaistut ottomenettelyä varten saapuneet päätökset.

Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila

§ 47/2026 Hankinta/ Kaivokselan kentän rakentaminen

Toimitilapäällikkö vs. Tomi Henriksson

§ 71/2026 Tilojen vuokraaminen Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:lle / Puutarhatie 43, 01300, Vantaa
§ 72/2026 Asunto Oy Tikkurilan Koivutie 10 asuinhuoneiston B myyminen

Maankäyttöinsinööri Jouni Kahila

§ 9/2026 Kiinteistön 92-401-8-143 Paavola ostaminen Jokivarressa / Eino Jolkkosen kuolinpesä

Maankäyttöinsinööri Taina Andersson

§ 15/2026 Maanomistajan lupa valokaapelin sijoittamiseen Sepänmäen alueella Sotungissa/ Elisa Oyj

Maankäyttöteknikko Jorma Hopponen

§ 22/2026 Määräalan (AO-tontinosan) myyminen yleisestä alueesta 92-14-9903-9 Varistossa / Asunto-Oy Haravakuja 19

Päätökset, joita ei oikaisuvaatimusajan kuluessa ole otettu lautakunnan käsiteltäväksi:

Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila

§ 43/2026 Viertolan koulu, peruskorjaus ja laajennus, sähköurakoitsijan (SU) valinta
§ 44/2026 Vantaan kaupungin lausunto Traficomille ilmatilamuutosesityksistä AIRAC-päivämäärälle 15.4.2027

Talous- ja hallintojohtaja Jonna Hohti

§ 23/2026 Vapautus vuokranmaksusta / Myyrmäen urheilutalon kahvila
§ 24/2026 Vuokrahyvityshakemus / 12952
§ 25/2026 Vuokranhyvitys / 24161
§ 26/2026 Asiakirjan luovuttamista koskeva päätös
§ 27/2026 Osaamiskampuksen työmaa-alueiden lupamaksujen vapautushakemus / VTK Kiinteistöt Oy

Kiinteistöjohtaja vs. Pekka Wallenius

§ 19/2026 Tuotantotapa- ja tuottavuustarkastelun hankinta kiinteistöt ja tilat palvelualueelle 58500,00 euroa (alv 0 %)

Kaupungininsinööri Jarno Köykkä

§ 46/2026 Tuotantotapa- ja tuottavuustarkastelun hankinta kunnossapitoon 54900,00 euroa (alv 0 %)
§ 47/2026 Ensimmäisen optiokauden käyttöönotto / Puidenhoitopalveluiden hankinta 2023-2025 (2027)
§ 48/2026 Toisen optiokauden käyttöönotto / Rikkakasvien torjuntatöiden hankinta 2023-2025

Tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius

§ 72/2026 Viertolan koulu, peruskorjaus ja laajennus, putkiurakoitsijan (PU) valinta
§ 75/2026 Martinlaakson koulun sisäilmakorjaus, kesä 2026. Kustannuslaskelman hyväksyminen sekä korjausrakennusurakoitsijan nimeäminen
§ 76/2026 Lehtikuusen koulun Havu-rakennuksen sisäilmakorjaus, kesä 2026. Kustannuslaskelman hyväksyminen sekä korjausrakennusurakoitsijan nimeäminen
§ 77/2026 Myyrmäen urheilutalon uimahallin peruskorjaus ja laajennus, suunnitteluhankinta (RAK)
§ 83/2026 Myyrmäen urheilutalon uimahallin peruskorjaus- ja laajennushankkeen vedenkäsittelyjärjestelmän suunnitteluhankinta
§ 84/2026 Myyrmäen urheilutalon uimahallin peruskorjaus- ja laajennushankkeen LVIA järjestelmän suunnitteluhankinta
§ 87/2026 Hakunilan uimahallin harjoitusaltaan korjausten urakoitsijan valinta
§ 88/2026 Kuusikon koulun vammaisopetustilojen tilamuutostyöt. Kustannuslaskelman hyväksyminen sekä korjausrakennusurakoitsijan nimeäminen
§ 89/2026 Kuusijärven päärakennuksen pesu- ja saunatilojen korjaus, kustannuslaskelman hyväksyminen sekä korjausrakennusurakoitsijan nimeäminen
§ 90/2026 Simonmetsän päiväkodin sisäilmakorjaus 2026, rakennusurakoitsijan valinta

Tilakeskusjohtaja vs. Juha Vuorenmaa

§ 92/2026 Jokivarren koulun hissin uusiminen 2026

Kiinteistökehityspäällikkö vs. Armi Vähä-Piikkiö

§ 20/2026 Vanhan vajan, Maijala (Korsontie 38C, 092-81-9903-1) purkupäätös

Kiinteistökehityspäällikkö vs. Ulla Hännikäinen

§ 21/2026 Maanvaihto- ja korvaussopimukset Länsimäessä / As. Oy:t Vantaan Suunnistajankuja 4, 6, 8 ja 10 sekä As. Oy Kuntopuisto / Vantaan ratikka

Asumisasioiden päällikkö Elisa Ranta

§ 14/2026 Kaupungin puoltava lausunto takauslainahakemukseen, Avain Rakennuttaja Oy, As Oy Vantaan Manttaalitie 10

Toimitilapäällikkö vs. Ulla Hännikäinen

§ 59/2026 Maankäyttöluvan myöntäminen Liikuntanne Oy:lle / juoksutapahtuma Vantaan Kuusijärvellä 9.9.2026 klo 16-19
§ 60/2026 Asunto Oy Asunto Oy Peltolantie 13 asuinhuoneisto A 9 myyminen
§ 61/2026 Asunto Oy Myyrinkuohu asuinhuoneiston D 52 myyminen
§ 68/2026 Maankäyttöluvan myöntäminen Raisu Lumous ry:lle Terässika-kilpailun järjestämistä varten 22.8.2026
§ 69/2026 Tilojen vuokraaminen Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:lle / Karhunkierros 4, 01640, Vantaa
§ 70/2026 Tuomelan koulun huoneen 107 vuokraaminen

Toimitilapäällikkö vs. Heini Nyman

§ 63/2026 Toimitilojen vuokraaminen Elinvoimapalveluille Vivamus Kiinteistöt Oy:ltä Elannontie 3:sta, 14.5m2
§ 64/2026 Maankäyttölupa Liike on Lääke -tapahtumaan Vantaan Energia Areenan pysäköintialueella 15.8.2026
§ 65/2026 Kiinteistö Oy Hiirakkotie 6:n lisätilojen vuokraaminen nuorisopalveluille
§ 66/2026 Muutossopimus koskien vuokrasopimusta KOy Kuriirinmuuri , Vernissakatu 1
§ 67/2026 Autioniityn päiväkodin purku-urakka – Lisätyö 2

Rakennuttajapäällikkö Juha Vuorenmaa

§ 24/2026 Hankinta: Latupuiston päiväkodin jäähdytys
§ 25/2026 Kytöpuiston koulun peruskorjauksen ja laajennuksen rakennusurakka: laajennusosan rungon muutostöiden hyväksyminen
§ 26/2026 Kytöpuiston koulun peruskorjauksen ja laajennuksen rakennusurakka: ulkovaippaan liittyvien muutostöiden hyväksyminen
§ 27/2026 Kytöpuiston koulun peruskorjauksen ja laajennuksen rakennusurakka: pihaan liittyvien muutostöiden hyväksyminen
§ 28/2026 Kytöpuiston koulun peruskorjauksen ja laajennuksen rakennusurakan taloudellisen loppuselvityksen hyväksyminen
§ 29/2026 Kytöpuiston koulun peruskorjauksen ja laajennuksen putki- ja ilmanvaihtourakan taloudellisen loppuselvityksen hyväksyminen
§ 31/2026 Kytöpuiston koulun peruskorjauksen ja laajennuksen sähköurakan taloudellisen loppuselvityksen hyväksyminen
§ 32/2026 Lentolan päiväkodin rakennusurakan loppuunsaattaminen
§ 33/2026 Metsänhaltijan päiväkodin KVR-urakan taloudellisen loppuselvityksen hyväksyminen
§ 34/2026 Mårtensdahl bildningsrum rakennusurakan loppuunsaattaminen

Rakennuttajapäällikkö vs. Petri Raveala

§ 23/2026 LT87 Elmon uimahallin rakenne- ja pohjarakennesuunnittelijan hankinta, lisä- ja muutostyö

Rakennuspäällikkö Jaakko Koivunurmi

§ 20/2026 Hankinta / Keimolantie Ruusukvartsinkatu LIVA

Rakennuspäällikkö vs. Tero Pyssysalo

§ 21/2026 Hankinta / Korson valmiusasema LIVA 420
§ 22/2026 Hankinta / Rajatorpantie Viisaritie LIVA

Maankäyttöinsinööri Teemu Jääskeläinen

§ 6/2026 Tonttien 92-52-415-1 ja -2 välisen rasitesopimuksen hyväksyminen / VTK Kiinteistöt Oy ja Suomen Ilmailumuseosäätiö sr

Maankäyttöinsinööri Taina Andersson

§ 13/2026 Maankäyttölupa työkoneiden, autojen ja vaihtolavojen säilyttämiseen Hakunilassa / T. Siven Oy
§ 14/2026 Maanomistajan lupa lainvoimaisen ympäristöluvan velvoittaman pölymittauksen tekemiseen Ojangossa / Promethor Oy

Maankäyttöteknikko Jorma Hopponen

§ 18/2026 Voimansiirtojohdon sijoittamista koskevan ennakkohaltuunottosopimuksen hyväksyminen Myllymäen kaupunginosassa / Vantaan Energia Sähköverkot Oy
§ 19/2026 Rasitesopimuksen hyväksyminen koskien maanalaista kulkuyhteyttä Myyrmäessä
§ 20/2026 Maanomistajan lupa kuituputkituksille sekä umpikannellisille kaivoille Ylästön kaupunginosassa / Cinia Oy
§ 21/2026 Rasitesopimukset tontin 92-13-43-9 alueelle perustettavista rasitteista

Puuttuvat pykälät ovat päätöksiä, joita ei tarvitse ilmoittaa ottomenettelyyn.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) olla ottamatta käsittelyyn kaupunkitilalautakunnalle toimitettuja ottamiskelpoisia päätöksiä, ja
b) merkitä tiedoksi ottoon toimitetut päätökset, joita ei ole otettu lautakunnan käsiteltäväksi oikaisuvaatimusaikana.

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus ja valituskielto

6 Virkasuhteisen maankäyttöinsinöörin vakanssin 000526 nimikkeen ja kelpoisuusvaatimuksen muuttaminen 1.9.2026 lukien / TeA

VD/4664/01.01.00.00/2026

TeA/AV-P

Esitetään, että virkasuhteisen maankäyttöinsinöörin vakanssin (000526) nimikettä ja kelpoisuusvaatimuksia muutetaan 1.9.2026 lukien.

Maankäyttöinsinöörin virka esitetään muutettavaksi maankäyttöpäällikön viraksi. Suunnitellun muutoksen tarkoituksena on saattaa viran nimike, tehtävän sisältö ja viralle asetettavat vaatimukset vastaamaan paremmin tehtävässä tosiasiallisesti hoidettavia tehtäviä ja niiden vaativuutta. Muutoksella pyritään myös vahvistamaan tehtävän asemaa suhteessa kaupungin ulkopuolisiin yhteistyötahoihin.

Lisäksi muutoksen perusteena on toiminnan uudelleenjärjestely ja tehtäväkokonaisuuden kehittäminen. Tehtävässä korostuisi nykyistä enemmän kokonaisvaltainen vastuu erikseen määriteltävistä hankkeista ja projekteista sekä kaupungin edustaminen vaativimmissa toimitus- ja maaoikeusprosesseissa. Lisäksi tehtävään kuuluisi nykyistä laajempi vastuu kaupungin lausuntojen valmistelusta maankäyttöä koskevissa lainsäädäntöhankkeissa.

Voimassa olevan hallintosäännön 12 luvun 3 §:n mukaan kaupunginhallitus päättää kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen täyttäväksi kuuluvien sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan muiden virkojen virkanimikkeestä. Asianomainen lautakunta ja liikelaitoksen johtokunta päättää muiden tehtäväalueensa virkojen virkanimikkeistä ja virkanimikkeiden muuttamisesta.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään muuttaa virkasuhteisen vakanssin 000526 nimikkeeksi Maankäyttöpäällikkö ja kelpoisuusvaatimukseksi tehtävään soveltuva ylempi korkeakoulututkinto 1.9.2026 alkaen.

Täytäntöönpano: Toimialojen HR-palvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus kaupunkitilalautakunnalle

Lisätiedot:
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh. 040 733 7447
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

7 Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 / TeA

VD/4146/00.04.03/2026

TeA/JK/MH/EP

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pyytää perussopimuksensa mukaisesti lausuntoa 10.9.2026 mennessä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2027–2029. Kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Jäsenkuntien antamat lausunnot on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen.

Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:
- HSL:n toimintasuunnitelma
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Kuntaosuuksien taso
- Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.

Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:
- Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)?
- Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
- Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?
- Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 4 §:n 7 kohdan mukaan konsernijaosto päättää lausuntojen antamisesta kuntayhtymien talous- ja toimintasuunnitelmista samoin kuin muidenkin ulkopuolisille annettavien lausumien antamisesta tehtäväalueellaan. Edelleen hallintosäännön 9 luvun 4 §:n 16 kohdan mukaan kaupunkitilalautakunta vastaa kaupungin lausuntojen valmistelusta Helsingin seudun liikennekuntayhtymän (HSL) talousarvioesityksistä sekä joukkoliikenteen linjasto- ja liikennöintisuunnitelmista.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallituksen konsernijaostolle, että annetaan liitteen mukainen lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2027–2029.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029
- Vantaan vanhusneuvoston lausunto HSL:n toimintasuunnitelmasta 2027–2029
- Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029

- Lausuntopyynnön liite: Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma TTS2027-2029/Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029
- Lausuntopyynnön liite: Pöytäkirjanote hallituksen päätöksestä 26.05.2025 § 63/Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallituksen konsernijaostolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
suunnittelupäällikkö Markus Holm, puh. 043 827 0942,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029

Johdanto

Lausuntopyynnössään HSL pyytää jäsenkunnilta 10.9.2026 mennessä lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029.

1. Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:
    a) HSL:n toimintasuunnitelma
    b) Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
    c) Kuntaosuuksien taso Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.

2. Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:
    a) Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)?
    b) Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
    c) Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?
    d) Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

Vantaan kaupungin lausunto:

1. Näkemykset HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman kokonaisuuksista
    a) HSL:n toimintasuunnitelma

    Joukkoliikenteeseen ja erityisesti asemanseutuihin liittyvä turvattomuuden tunne on ollut viime aikoina vahvasti esillä ja turvallisuuden tunteen vahvistaminen vaatii toimia. Vantaan kaupunki onkin jo aloittanut asemanseutujen parantamistoimet Myyrmäen asemalla ja seuraavaksi ovat vuorossa Koivukylän ja Kivistön asemat. Työtä ohjaamaan on perustettu asemanseutujen turvallisuuden ohjausryhmä. Keskeiset yhteistyökumppanit on lisäksi kutsuttu mukaan yhteistyöryhmään, jota kautta toivotaan HSL:nkin osallistuvan aktiivisesti joukkoliikenteen turvallisuuden tunteen kehittämiseen.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

Puhelin (vaihde), Telefon 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi
www.vantaa.fi

Toimiala, Verksamhetsområde
Matkapuhelin, Mobiltelefon
Y-tunnus, FO-nummer 01246109
ID 3408631

Vantaan kaupunki kehittää parhaillaan oman liikennetiedon tuottamista ja hyödyntämistä suunnittelun ja päätöksenteon tukemiseksi. Joukkoliikenteen osalta pyritään erityisesti kehittämään bussien sujuvuustiedon hyödyntämistä joukkoliikenteelle hankalien ja ruuhkautuvien paikkojen tunnistamisessa. Myös HSL kerää paljon erilaista tietoa joukkoliikenteestä ja kestävästä liikkumisesta. HSL:n ja kaupungin tuottamien tietojen yhdistämisen ja yhteisen suunnittelun potentiaalia ei kuitenkaan tällä hetkellä täysin hyödynnetä mahdollisimman kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnittelemiseksi. Kaupungin maankäytön ja liikenteen suunnittelussa tehtävillä ratkaisuilla on kuitenkin merkittäviä vaikutuksia myös kilpailukykyisen joukkoliikenteen tukemisessa.

HSL on nostanut asiakasymmärryksen ja väestön erilaiset tarpeet tärkeään rooliin. Tavoitteena suunnitelmassa on mainittu joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen ihmisen elämänvaiheiden yli kattaen nuoren sukupolven (koululaiset ja nuoret) ja ikääntyvän väestön liikkumisen tarpeet. Molemmat em. ryhmät on nostettu esiin Vantaan strategiassakin: ”Annamme lapsille ja nuorille vahvat eväät elämään” sekä ”Tunnistamme ikäihmiset voimavarana.”

Joukkoliikenteen tulee olla kaikkien käytettävissä sekä riittävän palvelutason että kohtuullisten lipunhintojen osalta. Joukkoliikenne mahdollistaa lasten ja nuorten itsenäisen liikkumisen, ja heidän kokemuksensa joukkoliikenteestä on erityisen tärkeää tulevaisuuden kulkumuotojakauman kannalta. On erittäin tärkeää, että iästä, sukupuolesta ja taustasta riippumatta kuntalaiset voivat ja haluavat käyttää joukkoliikennettä.

Toiminta- ja taloussuunnitelman yhteydessä tulisi arvioida suunnitelman vaikutuksia eri ikäisiin ja taustaisiin sekä erilaisessa taloudellisessa tilanteessa oleviin asukkaisiin, koska esimerkiksi lipun hinnoilla ja joukkoliikenteen palvelutasolla voi olla keskeinen vaikutus asukkaiden liikkumisen mahdollisuuksiin ja hyvän arjen edellytyksiin.

HSL on suunnittelemassa kokeilua matkaperusteisesta hinnoittelumallista, jossa matkan hinnoittelu pohjautuu vyöhykkeiden sijasta tai niiden ohella matkan pituuteen. Asiakaskokeilussa on tarkoitus selvittää mallin vaikutusta mm. asiakaskokemukseen, joukkoliikenteen käyttöön eri asiakassegmenteissä sekä HSL:n lipputuloihin. Vantaan kaupunki huomauttaa, että näiden lisäksi on tarpeen arvioida myös vaikutuksia matkustamisen ja liikennöinnin sujuvuuteen, millä on suora vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja toki myös joukkoliikenteestä aiheutuviin kustannuksiin. Matkaperusteisen hinnoittelumallin sekä lähimaksussa yhden vuorokauden hintakaton pilotti ovat kannatettavia selvittää. Jos vyöhykkeet tulevat jäämään kausilippujen perusteeksi, tulee HSL:n selvittää pääkaupunkiseudun kuntien kanssa mahdollisuuksia vyöhykejärjestelmän

kehittämiseksi. Vantaan kaupunki on jo useita vuosia viestinyt toivetilastaan kaupungin sisällä kulkevan vyöhykerajan poistamisesta.

Vantaan kaupunki katsoo myös, että HSL:n tulisi edelleen kehittää lipputuotteitaan. Perinteisen kausi- tai sarjalipun lisäksi HSL:n tulisi aktiivisesti kehittää asiantuntijatyön hybridimalliin paremmin sopivia sekä erilaisiin matkustustarpeisiin liittyviä lippuratkaisuja asiakaslähtöisesti. HSL:n tulee palauttaa kausilippuihin vapaasti valittavissa oleva kauden pituus. Se kannustaa käyttämään joukkoliikennettä ja ostamaan lipun erilaisissa tilanteissa. Tärkeää olisi pystyä tarjoamaan myös helposti käytettäviä lipputuotteita erilaisille ryhmille ja yrityksille sekä mahdollisuuksia yhdistää joukkoliikenne tapahtumalippuihin.

Vantaan vammaisneuvosto on käsitellyt HSL:n lausuntopyyntöä kokouksessaan 3.6.2026. Vantaan vammaisneuvosto vaatii palvelutason nostoa busseissa. Laatutasoa pitää seurata bussiliikenteessä etenkin esteettömyysnäkökulmasta (esim. kulkuluiskien käyttö). Vammaisneuvosto vaatii myös, että HSL huomioisi paremmin erilaisen toimintakyvyn omaavat ihmiset palvelussaan sekä erityisesti tarkastusmaksujen määräämisessä. Vammaisneuvosto ei kannata tarkastusmaksun korottamista.

Vantaan vanhusneuvosto on antanut oman lausuntonsa, joka on liitteenä.

b) Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Joukkoliikennepalvelu paranee suunnittelukauden aikana raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä ja Kirkkonummella (Espoon kaupunkirata). Bussiliikenteessä parannukset ovat pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Joukkoliikenteen kohdentaminen oikein on erittäin tärkeää tässä taloudellisessa tilanteessa, jossa ei ole osoittaa lisärahoitusta joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Taloudellisesti kannattavimpien yhteyksien lisäksi tulee huolehtia peruspalvelutasosta, jotta riittävä palveluiden saavutettavuus voidaan taata myös niille, joille auton käyttäminen ei ole mahdollista. Kyse on talouden lisäksi erittäin vahvasti myös yhdenvertaisuudesta ja yhtenäisistä mahdollisuuksista.

Vuosien 2027-2029 aikana joukkoliikennettä haastavat laajat poikkeusjärjestelyt. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat kustannuslisäyksen, kun korvaavan liikenteen järjestäminen kasvattaa operointikustannuksia. Lisäksi matka-aikojen piteneminen ja tarjottavan liikenteen laatutason heikkeneminen laskevat lipputuloja.

Vantaan alueella ratikan rakennustyöt aiheuttavat merkittäviä bussiliikenteen poikkeusjärjestelyjä ja liikenteen hidastumista sekä haasteita täsmällisyydelle. Tästä aiheutuu kustannuksia useille bussilinjoille. Erityisesti Hakunilantie ja Hakunilantien Kehä III ylittävän sillan purkaminen vuonna 2027 aiheuttaa merkittäviä operointikustannuksia alueella liikennöivillä linjoilla. Kustannuksia on pyritty alentamaan päättämällä runkolinjan 570 Lentoaseman sijaan Pakkalaan.

Poikkeusjärjestelyistä huolimatta on tärkeää huolehtia, että joukkoliikenteen matkustajia menetettäisiin mahdollisimman vähän rakennustöiden aiheuttamien haittojen takia. Joukkoliikenteen sujuvuusongelmia on tärkeää ratkoa myös infran toimenpiteillä kuten liikennevaloetuuksilla ja muilla sujuvuutta parantavilla järjestelyillä. Työmaajärjestelyjen selkeyttä, matkustajainformaatiota muuttuvista järjestelyistä sekä toimivaa opastusta ei voi liikaa korostaa. Tämä edellyttää hyvää yhteistyötä ja tiedonkulkua Vantaan ratikan allianssien ja kaupungin sekä HSL:n kesken.

Vantaan alueen työmaiden lisäksi vantaalaisten tekemiin seutumatkoihin vaikuttavat suuresti myös naapurikaupunkien joukkoliikenteeseen vaikuttavat rakennustyömaat. Junatien metrosillan uusimisen aiheuttama metroliikenteen katkeaminen useiksi kuukausiksi Kulosaaren ja Sörnäisten välillä vaatii erityisesti Itä-Vantaan tarpeiden tarkastelua.

On tärkeää, että HSL noudattaa tuottavuusohjelmaa ja karsii kannattamatonta liikennettä. Kuitenkin tulee huomata, että joukkoliikenteellä on merkittävä sosiaalinen rooli liikkumistarpeen ja sosiaalisten hyötyjen tuottamisessa ei-välttämättömien liikkumistarpeiden muodossa. Tuottavuusohjelmaa toteuttaessa tulee huomioida Vantaan segregoituneiden alueiden tilanne ja suhtautua näiden alueiden palvelutason karsintaan varovaisuusperiaatteen mukaisesti.

Vantaan ratikan liikennöinnin aloituksen kannalta on kriittisen tärkeää, että vanhojen raitiovaunujen käyttöiän jatkaminen ja peruskorjaus tehdään täysimääräisenä nopeasti. Vain tämä käytännössä mahdollistaa Vantaan ratikan liikennöinnin aloituksen aikataulussa ja edes kohtuullisella palvelutasolla Q4/2029 – Q1/2030. Tämä tulee vaatimaan myös olemassa olevan kaluston jakamista Helsingin ja Vantaan liikenteeseen, ja tässä HSL:llä on merkittävä rooli, että hyvä kompromissi kaupunkien kesken löytyy. Yhtä lailla uuden vaunusarjan, josta Vantaan ratikankin vaunut tulevat, sekä siihen kuuluvien kolmen prototyyppivaunun hankintaprosessia tulee kaikkien pyrkiä edistämään nopeimmalla mahdollisella tavalla.

c) Kuntaosuuksien taso kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.

Pääkaupunkiseudun omistajaohjaustavoitteet HSL:lle

Pääkaupunkiseudun kaupungit Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat valmistelleet vuosittain suurille kuntayhtymille, HSL:lle ja HSY:lle yhteiset omistajaohjaustavoitteet. Tavoitteiden valmistelun lähtökohtana on, että ne pysyvät koko tavoitekauden 2027–2029 samoina, mutta tavoitteisiin liittyviä mittareita voidaan täsmentää vuosittain. Tavoitteiden jatkuvuudella tavoitellaan parempaa ennakoitavuutta ja pidemmän aikavälin strategisten tavoitteiden näkyvyyttä kuntayhtymälle. HSL:lle asetetut tavoitteet ja niitä koskevat mittarit on esitetty alla olevassa taulukossa:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän omistajaohjaustavoitteet 2027–2029 sekä mittarit ja tavoitearvot 2027

1. Tuottavuus paranee ja talous on tasapainossa.	2. Jäsenkuntien vuotuinen subventio-osuus vuoden 2029 loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista infrakustannusten kanssa ja enintään 40 % seudullisista kokonaiskustannuksista ilman infrakustannuksia.	3. Kestävyystavoitteet: Joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt pienenevät, kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja HSL:n bussiliikenne on sähköistynyt vuoteen 2030 mennessä*.	4. Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyys hyvällä tasolla.
A) Kustannukset/matkustajakilometri -infrakustannusten kanssa: enintään 0,41 €/km -ilman infrakustannuksia: enintään 0,31 €/km **B) Kustannukset/nousu** -infrakustannusten kanssa: enintään 2,55 €/nousu -ilman infrakustannuksia: enintään 1,90 €/nousu **C) HSL:n muut kuin operointi- ja infrakustannukset** -kustannukset eivät kasva vuoteen 2026 verrattuna	**A) Subventioaste infrakustannusten kanssa** -enintään 59,7 % **B) Subventioaste ilman infrakustannuksia** -enintään 45,9 %	**A) Joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt** -enintään 38 200 tCO_2-ekv **B) Joukkoliikenteen ja kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus**** -joukkoliikenne vähintään 30 % -kestävät kulkumuodot yhteensä vähintään 60,5 % **C) Sähköisen kaluston osuus koko bussikalustosta (%)** -sähköisen bussikaluston suhteellinen osuus kasvaa vuodesta 2026	**A) Alueittainen asiakastyytyväisyys** -NPS-keskiarvo vähintään 36 **B) Alueittainen asukastyytyväisyys** -BEST-kokonaistyytyväisyys vähintään 70
Muut omistajalinjaukset: - Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korko - Kuntayhtymä tukee työllisyydenhoitoa jäsenkuntien alueella ja raportoin prosenttiosuuden hankinnoistaan, joissa on käytetty työllistämisehtoa - HSL raportoi jäsenkuntien edellyttämällä tavalla: 1) kuluvan vuoden toteuma ja ennuste HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kuntaosuuksista (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta; 2) vuosittain päivitettävät keskipitkän aikavälin (5–15 vuotta) ennusteet HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kuntaosuuksista (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta; 3) linjakohtainen käyttöaste ja kannattavuus *Mikäli tavoite osoittautuu täytäntöönpanossa taloudellisesti epärealistiseksi, käytetään muita tehokkaita päästövähennyskeinoja bussiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseksi lähelle nollaa vuoteen 2030 mennessä. Bussien tekninen laatu ei kuitenkaan saa heikentyä.			

**Kestävät kulkumuodot: joukkoliikenne, kävely, pyöräily. Kulkutapaosuus: liukuvalla/jatkuvalla liikkumistutkimuksella mitattuna.

HSL on ryhtynyt tuottavuustoimenpiteisiin liikennöinnin lisäksi myös muun toiminnan osalta. PKS omistajaohjaustavoitteissa tuottavuuden osalta tavoitteena on, etteivät HSL:n muut kuin operointi- ja infrakustannukset kasva v. 2026 verrattuna. Tavoitteen saavuttamiseksi on tärkeää edelleen tarkastella, miten HSL voi entisestään tehostaa hallinnon toimintaa ja saavuttaa kustannussäästöjä. Jäsenkuntien kanssa tulee jatkaa keskustelua eri toiminnoista ja niiden kehittämisestä. Mahdollisia jäsenkuntien kanssa päällekkäisiä toimintoja tulee välttää.

Uutena omistajalinjauksena HSL kehotetaan tukemaan työllisyyden edistämistä jäsenkunnissa ja käyttämään aiempaa laajemmin hankinnoilla työllistämisen ehtoja hankinnoissaan.

HSL kustannukset ja lipputulot sekä Vantaan kuntaosuus

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2026–2029 -taulukossa kuvataan kustannukset, lipputulot, avustukset, ylijäämän käyttö ja subventioaste Vantaalla ja HSL-alueella.

KUNTAOSUUS	OVK1 2026		TAE 2027		TS 2028		TS 2029	
	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht
Operointikustannukset	104,8	648,0	112,2	695,1	108,8	691,4	109,3	713,5
Muut kustannukset	11,8	89,0	11,5	86,8	11,6	88,0	11,8	89,1
Infrakustannukset	18,0	249,0	18,5	258,1	19,5	275,2	28,2	302,0
Kokonaiskustannukset	134,6	986,0	142,2	1040,0	139,9	1054,6	149,3	1140,6
Lipputulot	66,2	411,0	67,5	418,5	71,8	447,5	76,2	476,0
Avustukset	0,9	4,8	0,9	4,8	0,9	4,8	0,9	4,8
Ylijäämän käyttö			1,3	2,6	1,3	2,6	1,3	2,6
Kuntaosuudet	67,6	570,2	73,8	616,7	67,3	602,3	72,2	623,7
Subventio-%	50,2 %	57,8 %	51,9 %	59,3 %	48,1 %	57,1 %	48,4 %	56,5 %

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2026–2029

Vuosina 2026–2027 HSL:n kokonaiskustannukset ovat nousemassa noin 54,0 milj. euroa. Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2027 9,1 milj. euroa (4,0 %) suuremmat kuin vuonna 2026. Vuonna 2028 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 275,2 milj. euroa ja vuonna 2029 yhteensä 302,0 milj. euroa.

Liikennöinnistä maksetaan joukkoliikenteen operointikustannuksia vuonna 2027 yhteensä 695,1 milj. euroa, joka on 67,0 % kaikista toimintamenoista. Liikennöinnistä maksettavat operointikustannukset ovat 691,4 milj. euroa vuonna 2028 ja 713,5 milj. euroa vuonna 2029.

Vantaan osuus kustannuksista on nousemassa 2026->2027 6,6 milj. euroa: operointikulut kasvavat 7,4 milj. euroa, muut kustannukset laskevat 0,3 milj. euroa ja infrakulut kasvavat 0,5 milj. euroa.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluvan vuoden 2026 ennustetta suurempi. Lipputulotavoite on laskettu 3,1 prosentin

keskimääräiseen hintojen korotukseen perustuen (inflaatio + 1,7 %-yks.). Vuonna 2028 lipputulotavoite on 447,5 milj. euroa ja vuonna 2029 476,0 milj. euroa.

Vantaan osuus lipputulojen kasvusta on 1,3 milj. euroa eli noin 2,0 prosenttia. Lipputulojen kasvu saattaa olla liian optimistinen esitetyillä hinnankorotuksilla. Lisäksi lippuhintojen korotukset voivat vähentää joukkoliikenteen ja kestävien liikkumismuotojen suosiota.

Vuosina 2026–2029 HSL arvioi saavansa tukia 4,8 milj. euroa vuodessa, josta Vantaan osuus on 0,9 milj. euroa vuodessa. Vantaa korostaa aiempien vuosien tapaan, että valtion tuki HSL-alueen joukkoliikenteeseen on tällä hetkellä täysin riittämätön. HSL:n tulee jatkaa yhteistyötä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaakseen valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseen.

Vuoden 2026 lopulla Vantaan kuntaosuuksien ylijäämä on arviolta n. 2 milj. euroa, kun huomioidaan kuntaosuuslaskennan virheen korjaus vuodelle 2026. HSL:n esityksen mukaan Vantaa käyttäisi ylijäämää 1,336 milj. euroa vuonna 2027. Vantaa hyväksyy esityksen, mutta tähdentää ettei, Vantaalle tulisi syntyä alijäämää, jota tulisi kattaa jatkossa.

2. Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

   a) Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)?

      Vantaan kaupunki kannattaa lipunhintojen maltillista korottamista siten, että varaudutaan jossain määrin hintojen ja kustannusten nousuun, mutta ei 6 % hinnannostolla. Sopiva korotustaso on jossain ehdotetun 3,1 ja 6 % välimaastossa. Pidemmässä juoksussa asiakasmäärät tulevat kasvamaan. Energian hinta todennäköisesti laskee jonkin verran maltillisemmaksi. Junatien remontin vaikutus on myös jossain määrin väliaikainen ja sen vaikutus kohdistuu eniten Helsinkiin, jolla on perinteisesti ollut vakaa subventioaste eikä siten mitä luultavimmin kriittisiä hinnankorotustarpeita. Sopiva hinnankorotustaso voisi olla Vantaan näkemyksen mukaan 4-5 %, mikä tuntuu matkustajille hyväksyttävämmältä. 12 miljoonan euron tuottavuusohjelma on niin ikään kannatettava nykyisessä taloustilanteessa. Mikäli osoittautuu, että korotus ei ole riittävä, voidaan tähän reagoida kuitenkin kesken vuotta.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

Puhelin (vaihde), Telefon 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi
www.vantaa.fi

Toimiala, Verksamhetsområde
Matkapuhelin, Mobiltelefon
Y-tunnus, FO-nummer 01246109
ID 3408631

Lippujen hintojen vuosittaiset yleistä kustannustason nousua suuremmat korotukset yhdessä joukkoliikenteen palvelutason karsimisen - vaikkakin harkitusti - kanssa samalla, kun kaupungin asukasmäärä kasvaa on vahvasti ristiriidassa Vantaan joukkoliikenteen käytön kasvattamistavoitteiden kanssa. HSL:n talouden vahvistamiselle pitääkin löytää kestävämpi tie, joka huomioi kaupunkien hiilineutraalius- ja muut kestävyystavoitteet. Joukkoliikenteen käytön lisääminen on yksi keskeisistä tavoitteista, joka myös tukee maankäytön kehittämistä.

b) Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?

Vantaan kaupunki katsoo, että merkittävä osa tahallaan liputta matkustavista kuuluu ryhmiin, joilla on jo valmiiksi taloudellisia vaikeuksia, jolloin tarkastusmaksun nosto ei lisää suoraan tuloja tai vähennä liputta matkustamista. HSL:n omista tilastoista ja julkisesta keskustelusta tiedetään, että huomattava osa määrätyistä tarkastusmaksuista päätyy suoraan ulosottoon.

On olemassa heikkoa näyttöä, että sakkojen korottamiset tai tuomioiden korottamiset auttavat muuttamaan rikollista tai haitallista käyttäytymistä. Huomattavasti merkittävämpää on se, miten tehokkaasti järjestelmä valvoo liputta matkustamista ja miten suuri kiinnijäämisriski käytännössä on. Edellisessä korotuksessa vuonna 2024 liputta matkustaminen ei Vantaan kaupungin käsityksen mukaan vähentynyt. Vantaan kaupunki esittää, että HSL ensisijaisesti tehostaa ja kehittää tarkastustoimintaansa ja pyrkii siten vaikuttamaan liputta matkustamiseen.

Tarkastusmaksun suuruutta voidaan verrata myös pysäköintivirhemaksun suuruuteen (60-80 euroa). Ehdotus vaikuttaa merkitykseltään vähäiseksi jäävältä tulonlisäystoimenpiteeltä, jolla ei liputta matkustaminen kuitenkaan tosiasiassa vähene.

Tarkastusmaksun suuruus saa olla joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain 5 §:n mukaan enintään 40 x halvimman kertalipun hinta. Mikäli HSL pilotoi matkan pituuteen perustuvaa hinnoittelua, jossa lyhyen matkan lippu tulee nykyistä halvinta kertalippua edullisemmaksi, esitetty tarkastusmaksu 130 euroa saattaa muodostua em. säännöksen vastaiseksi.

Vantaan kaupunki ehdottaa, että HSL selvittää vielä mahdollisuuksia lipuntarkastuksen laajentamiseksi mm. metron osalta, jossa kulkee todella suuria määriä matkustajia. Portittomuus voi joissain tapauksissa myös johtaa siihen, että kuljetaan epähuomiossa ilman lippua. HSL:n kannattaakin selvittää myös mahdollisuutta porttien asentamiseen metroon. Lisäksi kannattaa selvittää, voidaanko teknologista tarkastamista ja kohdentamista laajentaa esimerkiksi siten,

että jatkossa nähtäisiin kulkuvälineen sisällä olevien matkustajien ja toisaalta validoitujen/maksettujen lippujen määrä? Vantaa katsoo, että teknologian hyödyntäminen ym. keinot liputta matkustamisen vaikeuttamiseksi ovat parempia ja vaikuttavampia vaihtoehtoja kuin pelkkä tarkastusmaksun korotus. Mahdolliset lippujen validointivaatimukset eivät saa kuitenkaan johtaa matkustamisen ja liikenteen sujuvuuden olennaiseen heikkenemiseen.

c) Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?

Vantaan kaupunki pitää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamista tärkeänä. Kuitenkin se pitää saavuttaa kustannustehokkailla ja kustannuksiin suhteutettuna vaikutuksiltaan merkittävillä toimenpiteillä. Parhaimmillaan se on saavutettavissa kustannusneutraaleilla ja markkinoita myötäilevillä politiikkatoimilla ja toimenpiteillä. Esimerkiksi sähköbussien yleistyminen on tapahtunut markkinoiden ehdoilla, koska sähköbussien kustannustaso on osoittautunut hyvin kilpailukykyiseksi viime vuosina.

Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että kasvihuonekaasupäästöjen määrä jatkaa laskusuuntaisena myös joukkoliikenteessä. Vantaan kaupunki ei kannata päästötavoitteen kiristämistä strategian mukaisesta tavoitteesta sen suurten kustannusten ja pienen vaikuttavuuden takia. Lisäksi Vantaan kaupunki huomauttaa, että käytännössä biopolttoaineet eivät vähennä päästöjä nykyisillä poliittisilla linjauksilla, koska kansallisella tasolla öljy-yhtiöt voivat vähentää jakeluvelvoitettaan muiden jakeiden kohdalla myytyään kalliimmalla biopolttoainetta ympäristötietoisille asiakkaille. Jakeluvelvoitteen toimivuus vaatisi koko maan tasolla poliittista ohjausta. Myös tuleva liikenteen kokonaishinnoittelu-uudistus tulee vaikuttamaan merkittävästi kokonaisuuteen.

Liikenteen sähköistymistavoitteessa tulee huomioida myös PKS omistajaohjaustavoitteiden kirjaukset. Tavoitteissa todetaan, että mikäli liikenteen sähköistymisen tavoite vuoteen 2030 mennessä osoittautuu täytäntöönpanossa taloudellisesti epärealistiseksi, käytetään muita tehokkaita päästövähennyskeinoja bussiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseksi lähelle nollaa vuoteen 2030 mennessä. Bussien tekninen laatu ei kuitenkaan saa heikentyä.

d) Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

HSL:n tehtävänä on suunnitella toimintaansa siten, että se pystyy vastaamaan sille asetetuista tehtävistä. Käytännössä lipputulojen lisäksi HSL osoittaa kullekin kunnalle seuraavan vuoden toimintaan vaaditun kuntaosuuden.

Vantaan kaupunki katsoo, että HSL:n ylimmän johdon tehtävä on pitää taloudellisista reunaehdoista kiinni ja esittää vaadittavat korotukset sekä arvio vaaditusta kuntaosuustasosta TTS-suunnitelman yhteydessä. Jos odottamattomia asioita tapahtuu, voidaan niitä lyhyellä aikajänteellä tarvittaessa rahoittaa esim. Kuntarahoituksen tarjoamalla rahoituksella, mutta itse toiminnan alijäämäisyyttä ei tule kattaa pidempiaikaisesti lainarahalla.

Muut lausuttavat asiat

Matkan pituuteen perustuvan hinnoittelun pilotointi on hyvä askel kohti matkustajamäärien lisäämistä. Vantaa katsoo, että tämän lisäksi HSL:n tulee selvittää kuluvalla strategiakaudella myös vaihtoehtoa, jossa nykyisen pääkaupunkiseudun kuntien alueelle muodostetaan tasatariffivyöhyke. Kehäradan asemien vyöhyke suhteessa Vantaan työpaikkoihin muodostaa tällä hetkellä epätavanomaisia tilanteita lippujen hinnoittelussa, kun esimerkiksi Tikkurilan alue on C-vyöhykkeen piirissä.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUKSEN KONSERNIJAOSTO

Vantaan vanhusneuvoston lausunto HSL:n toimintasuunnitelmasta 2027–2029

Vantaan vanhusneuvosto suhtautuu kriittisesti Helsingin seudun liikenteen (HSL) esittämiin muutoksiin ja korostaa, että joukkoliikenteen tulee palvella yhdenvertaisesti kaikkia käyttäjäryhmiä ja erityisesti ikääntyneitä.

Tarkastusmaksu ja valvonta
Vanhusneuvosto ei kannata tarkastusmaksun korottamista. Maksujen kiristäminen kohdistuu kohtuuttomasti heikoimmassa asemassa oleviin matkustajiin. Sen sijaan valvonnan vaikuttavuutta tulee parantaa lisäämällä tarkastajien määrää sekä kehittämällä ohjaavaa ja ennaltaehkäisevää toimintaa.

Lippujen saatavuus ja hinnoittelu
Lippujen hankinnan tulee olla helppoa kaikille. Lippujärjestelmän monimutkaisuus ja digitaalisten ratkaisujen korostuminen heikentävät erityisesti ikäihmisten asemaa. Lähimaksun lisääminen ei yksin ratkaise ongelmia, sillä kaikilla ei ole mahdollisuutta pankki- tai luottokorttiin esimerkiksi muistisairauden vuoksi.

Lippujen hintojen tulee pysyä maltillisina, eikä korotusten tule ylittää esitettyä 3 % tasoa. Lisäksi kampanjatarjousten tulee koskea myös kertalippuja, ei vain kausituotteita. Vanhusneuvosto esittää päiväalennuksen käyttöönottoa eläkeläisille klo 10–15 väliselle ajalle. Lastenvaunuja käyttävien alennukset tulisi koskea myös rollaattoria käyttäviä.

Matkustajaturvallisuus ja esteettömyys
Matkustajaturvallisuudesta on huolehdittava nykyistä paremmin. Kuljettajien koulutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota ikäihmisten tarpeisiin, kuten luiskien käyttöön ja rauhalliseen ajotapaan. Esteettömyys ei koske ainoastaan ikäihmisiä, vaan myös vammaisia henkilöitä sekä lapsiperheitä.

Rakennustyömaiden vuoksi siirrettävien pysäkkien osalta on varmistettava selkeä opastus sekä liikkumisesteisten turvallinen pääsy pysäkeille.

Saattajaoikeus
Saattajaoikeuden hakemisen tulee olla vaivatonta, selkeää ja nopeaa. Nykyiset käytännöt aiheuttavat tarpeetonta kuormitusta sekä hakijoille että heidän läheisilleen.

Vyöhyke- ja hinnoittelujärjestelmä
Vanhusneuvosto esittää, että koko Vantaa sijoitetaan samaan AB-vyöhykkeeseen. Nykyinen vyöhykemalli asettaa vantaalaiset keskenään eriarvoiseen asemaan. Kilometripohjainen hinnoittelu ei kuitenkaan olisi oikeudenmukainen erityisesti haja-asutusalueilla asuville, joiden liikkumismahdollisuudet ovat jo valmiiksi rajalliset.

Yhteenveto

HSL:n toimintasuunnitelmassa tulee huomioida vahvemmin ikääntyneiden ja muiden erityisryhmien arjen tarpeet. Joukkoliikenteen tulee olla saavutettavaa, turvallista ja kohtuuhintaista kaikille. Esitettyjen muutosten sijaan tarvitaan ratkaisuja, jotka lisäävät yhdenvertaisuutta eikä heikennä sitä.

Vantaan vanhusneuvoston puolesta 18.6.2026
Eero Salo, vanhusneuvoston puheenjohtaja
Risto Pyhältö, vanhusneuvoston varapuheenjohtaja
Laura Suominen-Raatikainen, vanhusneuvoston jäsen

27.05.2026

139/02.02.00.00/2026
Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027-2029
<

Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Keravan kaupunki
Kirkkonummen kunta
Sipoon kunta
Siuntion kunta
Tuusulan kunta

Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2027–2029

HSL:n perussopimuksen 22 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava toiminta- ja taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Toiminta- ja taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain.

Hallitus laatii luonnoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaksi. Luonnoksesta pyydetään jäsenkunnilta lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen.

Luonnos tulee toimittaa jäsenkunnille lausunnolle viimeistään 1. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvioesityksen kanssa. Luonnoksen tulee sisältää muun muassa strategiasuunnitelma sekä suunnitelmat tariffien ja palveluverkon muutoksista. Lausuntopyynnön keskeiset kohdat esitellään jäsenkunnille vuosittain viimeistään kesäkuun alussa. Jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 10. syyskuuta. Hyväksytty talousarvion sisältävä toiminta- ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille viimeistään 15. joulukuuta.

Pyydämme toimittamaan lausunnot (tai tietoa lausunnon sisältöluonnoksesta) aikataulussa, koska HSL:n hallitus aloittaa lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman valmistelun vuosille 2027–2029 heti lausuntoajan päätyttyä.

Lausuntopyyntö 2027–2029

HSL pyytää Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja Keravan kaupunkeja ja Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntia 10.9.2026 mennessä antamaan lausuntonsa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029.

27.05.2026

139/02.02.00.00/2026
Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027-2029
<

Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:

- HSL:n toimintasuunnitelma
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Kuntaosuuksien taso
- Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.

Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

- Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)?
- Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
- Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?
- Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

Lausunnot pyydetään toimittamaan HSL:n kirjaamon sähköpostiin hsl@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silver
vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 28.5.2026. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

LIITTEET

Pöytäkirjanote hallituksen päätöksestä 26.05.2026 § 63
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

LISÄTIEDOT

Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver, vesa.silfver@hsl.fi tai +358406744412
Johtaja Jussi M. Saarinen, jussi.m.saarinen@hsl.fi tai +358408208194

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

Talousarvio vuodelle 2027

Taloussuunnitelmat vuosille 2028–2029

HSL:n hallitus 26.5.2026

HSL Helsingin seudun liikenne

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Vesa Silfver, vs. toimitusjohtaja, vesa.silfver(at)hsl.fi
Jussi M. Saarinen, johtaja, jussi.m.saarinen(at)hsl.fi
Maarit Hauskamaa, yksikön päällikkö, maarit.hauskamaa(at)hsl.fi

SISÄLLYSLUETTELO

1. TOIMITUSJOHTAJAN ESIPUHE 3
2. LAUSUNTOPYYNTÖ 5
3. YLEISPERUSTELUT 7
3.1. Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys 7
3.2. Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino 8
3.3. Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit 10
3.3.1. Strategiset riskit 10
3.3.2. Operatiiviset riskit ja vahinkoriskit 11
4. KESKEISET TAVOITTEET TTS-KAUDELLA 2027–2029 13
4.1. Helppoa liikkumista ihmisille 13
4.1.1. Käytämme syvää asiakasymmärrystä kehittämisessä ja päätöksenteossa 13
4.1.2. Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti 16
4.1.3. Parannamme matkustajaturvallisuutta systemaattisesti 17
4.1.4. Kehitämme asiakaslähtöisiä ja helppokäyttöisiä lipputuotteita 18
4.2. Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja 19
4.2.1. Johdamme yhteisiä hyötyjä liikkumisen toimijoiden kesken ja rakennamme tavoitteellisia kumppanuuksia selkeillä rooleilla 20
4.2.2. Kehitämme avointa tietorakennetta ja alustakyvykkyyttä 20
4.2.3. Innovoimme ja luomme uusia tulonlähteitä 21
4.2.4. Yhdistämme kulkumuodot saumattomiksi matkaketjuiksi 21
4.3. Tuottavuudella tilaa uudistumiselle 22
4.3.1. Sopeutamme kustannusrakennetta muuttuvaan toimintaympäristöön 22
4.3.2. Optimoimme liikennettä datalähtöisesti liikkumisdatan perusteella 23
4.3.3. Tehostamme kehittämisen toimintatapoja 24
4.3.4. Vahvistamme muutoskyvykkyyttämme ja ketterää sopeutumista 24
4.3.5. Valjastamme datan, tekoälyn ja automaation mahdollisuudet 25
4.4. Yhteiskunnallista vaikuttavuutta 26
4.4.1. Teemme tietopohjaista vaikuttamistyötä ja viestintää 26
4.4.2. Toteutamme laadukasta vaikutustenarviointia 27
4.4.3. Kehitämme ennakointikyvykkyyttämme 28
5. KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA 30
5.1. Talouden näkymä, riskit ja sopeutusvaihtoehdot 2027–2029 30
5.2. Talousarvion sitovuus 31
5.3. Toimintatulot 31
5.3.1. Lipputulot 32
5.3.2. Kuntaosuudet 2027–2029 33

5.3.3. Muut tulot 35
5.4. Toimintamenot 35
5.4.1. Palvelujen ostomenot 36
5.4.1.1. Liikennöinnistä maksettavat korvaukset 36
5.4.1.2. Infrakustannukset 38
5.4.1.3. Muut ostopalvelut 39
5.4.2. Henkilöstömenot 41
5.4.3. Muut toimintamenot 41
5.5. Rahoitustuotot ja -kulut 42
5.6. Tilikauden tulos 43
5.7. Oman toiminnan kulut ja tuotot 43
6. INVESTOINNIT JA POISTOT 46
7. KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2035 JA 2040 48

Liitteet:
Liite 1: Tuloslaskelma 2027-2029
Liite 2: Rahoituslaskelma 2027-2029
Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029
Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet 2027-2029

1. TOIMITUSJOHTAJAN ESIPUHE

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027–2029 ulottuu nykyisen strategiakauden loppuun asti. Tämä suunnitelma onkin ennen kaikkea strategian toimeenpanon suunnitelma, jossa tehdyt linjaukset konkretisoituvat palvelutasoksi, asiakaskokemukseksi ja taloudellisiksi tuloksiksi. Strategiamme ytimessä on tavoite tehdä kestävästä liikkumisesta helppoa ja houkuttelevaa sekä kasvattaa joukkoliikenteen roolia osana ihmisten arkea.

Strategiakauden loppua kohti korostuu kyky yhdistää kasvu ja taloudellinen kestävyys. HSL:n tehtävänä on samanaikaisesti parantaa asiakaskokemusta, lisätä matkustajamääriä ja hallita kustannusten kasvua toimintaympäristössä, jota leimaa poikkeuksellinen epävarmuus. Tämä suunnitelma rakentuu näiden tavoitteiden tasapainottamiseen.

Omistajaohjauksen tavoitteet vaikuttavat keskeisesti toimintaamme vuonna 2027. Tavoitteena on talouden tasapaino ja tuottavuuden parantaminen sekä subventioasteen hallittu lasku kohti strategiakauden tavoitetta – enintään 40 prosentin tasoa ilman infrakustannuksia. Samalla edellytetään joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua, asiakastyytyväisyyden säilyttämistä hyvällä tasolla sekä vastuullisuustavoitteiden saavuttamista.

Vuoden 2027 suunnittelussa HSL:n hallitus joutuu tekemään valintoja, joissa strategiset tavoitteet konkretisoituvat. Subventiotavoitteeseen pääseminen edellyttäisi yli 6 prosentin hintojen korotusta. Olemme ottaneet kuitenkin lähtökohdaksi maltillisen, noin 3,1 prosentin, lipunhintojen korotuksen sekä noin 7 miljoonan euron kasvutoimenpiteet, joissa lipputuloja pyritään kasvattamaan etenkin asiakaslähtöisellä kehittämisellä, myynnillä ja palveluratkaisuilla. Nämä valinnat kuvastavat strategista linjaa: kasvu haetaan ensisijaisesti kysyntää vahvistamalla, ei pelkästään hintatasoa nostamalla.

Samanaikaisesti toimintaympäristö tuo suunnitteluun merkittäviä epävarmuuksia. Vuosi 2027 on koko suunnittelukauden haastavin HSL historian suurimman infratyömaan (Junatien metrosilta) ja muiden poikkeusjärjestelyiden vuoksi, jotka heikentävät palvelutasoa ja vaikuttavat matkustajamääriin. Näiden vaikutusten hallinta edellyttää tarkkaa operatiivista johtamista ja kykyä reagoida muuttuviin tilanteisiin.

Kulupuolen keskeisimmät riskit liittyvät globaaliin geopoliittiseen tilanteeseen. Lähi-idän jännitteet, erityisesti Iranin tilanteen ja Hormuzinsalmen kehityksen vaikutukset energiamarkkinoihin, voivat nostaa merkittävästi liikennöinnin kustannuksia budjetoitua tasoa korkeammalle indeksisidonnaisten sopimusten kautta. Suunnitelma sisältää maltillisen kustannusvaraumatason, mikä tarkoittaa, että kustannuskehityksen poikkeamat voivat heijastua nopeasti talouden tasapainoon ja voivat edellyttää uusia sopeutustoimia.

Tuloissa keskeinen epävarmuus liittyy kasvutoimenpiteiden toteutumiseen. Suunnitelmaan sisältyvä kasvutavoite edellyttää onnistumista sekä kuluttajamyynnin että yritysmyynnin kehittämisessä sekä uusien palveluiden käyttöönotossa. Kasvu ei synny automaattisesti, vaan vaatii systemaattista asiakasymmärryksen hyödyntämistä, kohdennettua markkinointia ja palveluiden jatkuvaa parantamista. Tässä mielessä tulopuolen suunnitelma on luonteeltaan tavoitteellinen ja sisältää myös riskin siitä, että tavoitetta ei saavuteta.

Kokonaisuutena toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 kuvaa siirtymää kohti strategiakauden päätepistettä: tilannetta, jossa HSL on vahvistanut asemaansa kestävän liikkumisen selkärankana Helsingin seudulla ja parantanut taloudellista kestävyyttään. Johdonmukainen strategian toimeenpano, kyky priorisoida ja valmius tehdä tarvittaessa nopeitakin päätöksiä muuttuvassa toimintaympäristössä ovat avaimia tavoitteiden saavuttamiseen.

Toiminta- ja taloussuunnitelman toteutuminen edellyttää tiivistä yhteistyötä jäsenkuntien, sidosryhmien ja kumppaneiden kanssa – sekä ennen kaikkea kykyä vastata asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin.

Yhdessä kaikki on mahdollista.

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

2. LAUSUNTOPYYNTÖ

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n taloussuunnitelma laaditaan kolmeksi seuraavaksi toimintavuodeksi, ja se tarkistetaan vuosittain. Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa toimeenpannaan strategian linjauksia ja tavoitteita. Talousarviovuosi on ensimmäinen vuosi kolmen vuoden mittaisesta taloussuunnitelmakaudesta. Talousarviossa asetetaan kuntayhtymän vuosittaiset tavoitteet sekä määritellään niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Toiminnan suunnittelussa otetaan lisäksi huomioon kuntayhtymälle säädetyt lakisääteiset tehtävät.

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan esitykseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille lausunnolle viimeistään 1. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavaa vuotta koskevan talousarvion kanssa. Taloussuunnitelman tulee perussopimuksen mukaan sisältää muun muassa strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Jäsenkuntien tulee antaa lausuntonsa viimeistään 10. syyskuuta.

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa vuosien 2027–2029 alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Lausunto pyydetään seuraavista kokonaisuuksista viimeistään 10.9.2026:

- **HSL:n toimintasuunnitelma,**
- **liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset**
- **kuntaosuuksien taso ja**
- **kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelmakaudella 2027–2029.**

Lisäksi HSL pyytää kuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

- **Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %) ?** Taloussuunnitelman tulopohja perustuu riskiä sisältävään oletukseen keskimäärin noin 3,1 prosentin vuosittaisista lipunhintojen korotuksista sekä matkustajamäärien kasvun toteutumisesta. Mikäli kysynnän kehitys jää ennakoitua heikommaksi tai työmaiden vaikutukset asiakaskokemukseen pitkittyvät, muodostuu merkittävä riski lipputulojen toteutumiselle. Korkeampi n. 6 %:n korotus turvaisi paremmin lipputulojen halutun kehityksen.
- **Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?** HSL esittää tarkastusmaksun korottamista osana toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) 2027–2029 valmistelua. Nykyisen tarkastusmaksun pelotevaikutus ei seuranta- ja arviointiaineiston perusteella ole ollut riittävä vähentämään liputta matkustamista pysyvästi. Tarkastusmaksu on keskeinen keino ohjata lipun ostamiseen ja turvata lipputulojen kertymää, eikä sen ensisijaisena tavoitteena ole tulonhankinta. Ehdotettu korotus sijoittuu joukkoliikenteen tarkastusmaksua koskevan lainsäädännön sallimiin rajoihin ja on mitoitettu vahvistamaan maksun ennaltaehkäisevää ja ohjaavaa vaikutusta osana TTS-asiakirjassa kuvattua talouden ja riskienhallinnan kokonaisuutta**.**
- **Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?** Päästötavoitteen kiristäminen strategian mukaisesta tavoitteesta edellyttää ympäristöbonuksen palauttamista sekä biopolttoaineen käyttöönottoa 2029. Kaiken liikenteen sähköistäminen ei ole realistista TTS-kaudella taloudelliset reunaehdot huomioiden, ja liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulmasta joukkoliikenteen päästötoimilla saavutetaan vain murto-osa koko liikenteen päästövähennystavoitteesta. Lisäksi esimerkiksi Suomenlinnan lautan sähköistäminen edellyttää toimenpiteitä Helsingin kaupungilta, eikä ole HSL:n päätettävissä. Ympäristöbonuksen palauttaminen vuodelle 2029 vähentäisi laskennallisesti HSL:n päästöjä

noin 19 506 tonnia. Tämä edellyttäisi noin 8,8 miljoonan litran biopolttoaineen käyttöä, jonka kustannus olisi noin 2,0 miljoonaa euroa vuodessa. Laskennallinen päästöhyöty 2029 olisi noin 1,1 miljoonaa euroa, mutta se ei realisoidu käytännössä. Lähipäästöjen näkökulmasta todellinen hyöty HSL-alueelle jäisi noin 9 000 euroon, kun otetaan huomioon jakeluvelvoitteen vaikutus kansallisella tasolla. Ympäristöbonuksen poistaminen on nyt huomioitu tuottavuusohjelman tehostamistoimena, ja sen palauttaminen lisäisi operointikustannuksia. HSL ei pidä perusteltuna tarjonnan vähentämistä biopolttoaineiden käytön mahdollistamiseksi, sillä joukkoliikenteen päästöt muodostavat vain pienen osan (noin 4% v. 2024) liikennejärjestelmän kokonaispäästöistä.

- **Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?** HSL:n maksuvalmius heikkenee, mikä voi edellyttää äkillisen tarpeen lisärahoitukselle jäsenkunnilta tai vaihtoehtoisesti lainarahoituksen lisäämistä maksuvalmiuden turvaamiseksi.

3. YLEISPERUSTELUT

3.1. Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys

Suomen talouskehitys on ollut heikkoa pian 20 vuoden ajan. Globaalin kilpailun kiristyessä kansantalouden kasvua on jarruttanut heikko tuottavuuskehitys esimerkiksi nopeasti ikääntyvän väestön, osaamiskehityksen stagnaation ja epäsymmetristen shokkien seurauksena. Poliittisia reformeja on ollut vaikea toteuttaa, eivätkä talouden kasvutekijät ole olleet riittävän laajoja. Potentiaalia tulisi saada hyödynnettyä paremmin. Esimerkiksi tekoälyn hyödyntämiselle Suomessa on hyvät edellytykset.

Talouden suhdannäkymät vuodelle 2026 ovat edellisvuosien toteumia parempia. Viime vuosina Suomen taloutta koskevat ennusteet ovat jälkikäteen osoittautuneet todellista kehitystä optimistisemmiksi. Odotukset kasvun käynnistymisestä ovat siis viivästyneet. On mahdollista, että Suomen talous käy tulevinakin vuosina alikierroksilla. Vuonna 2025 Suomen bruttokansantuote kasvoi 0,2 %. Vuodelle 2026 ennusteet ovat asettuneet haarukkaan 0,4–1,5 %. Tuleville vuosille on ennustettu runsaan prosentin vuosikasvua suurin epävarmuuksin.

Suomen julkistalous on kroonisesti alijäämäinen. Suhdannemielessä epäoptimaalinen julkistalouden sopeuttaminen finanssipoliittisen velkajarrun pakottamana voi ajaa kansantalouden stagnaatioon tai negatiiviseen kierteeseen, jossa myös tulevaisuuden kasvuedellytykset heikkenevät. Toisaalta reformien tekemättä jättämisen haitat ja riskit kasvavat niin kauan kuin talouskasvu ei piristy.

Valtionlainojen korkojen ja maanpuolustuksen menot jatkavat nopeaa kasvuaan. Eläkevarojen ansiosta julkisesta velasta maksetut korkopreemiot eivät ole karanneet. Riskitasot ovat kuitenkin mittavien alijäämien jatkumisen seurauksena kasvussa, ja iskunkestävyys on heikentynyt. Lähi-idän tilanteen eskaloituminen voi ajaa talouden stagflaatioon eli heikentyvään kasvun ja kiihtyvään inflaatioon, mikä kasvattaisi rahoitusolojen heikentymisen ja velkakriisien eskaloitumisen riskejä globaalisti.

Vaikean 2020-luvun alun jälkeen euroalueen talouskehitys on ollut positiivista etenkin etelä-Euroopassa. Maantieteellisen sijaintinsa ansiosta Suomi on toipunut heikommin. Inflaatiopiikin hiivuttua eurokorot laskivat runsaaseen kahteen prosenttiin. Työvoimakustannusten nousua seurannut palveluinflaatio on rajoittanut korkojen laskua. Suomen taloudessa lyhyiden korkojen, hitaamman inflaation ja yleisen haurauden näkökulmasta EKP:n rahapolitiikka on ollut kireää. Keskuspankin reagointi energian tarjontashokin mahdollisesti nostattamiin inflaatio-odotuksiin uhkaa hankaloittaa tilannetta entisestään. Yritykset helpottaa tilannetta kansallisella finanssipolitiikalla ovat tehottomia.

Vienti on kehittynyt positiivisesti, mutta kuluttajaluottamuksen toipuminen on ollut ostovoiman elpymisestä huolimatta heikkoa. Julkisen sektorin reformit yhdistettynä yksityisen kulutuksen varovaisuuteen ja investointien heikkouteen ovat heikentäneet työllisyyttä ja taloutta lyhyellä aikavälillä. Taloudessa on tapahtunut eriytymistä, sillä samalla kun säästöt ja taseet ovat kehittyneet paikoin vahvoiksi, toisessa osassa väestöä ja yrityksiä tulot ja puskurit ovat heikentyneet. Työvoimakustannusten kallistumisen ja aneemisen kysynnän yhdistelmä on tuottanut tilanteen, jossa konkurssit esimerkiksi palvelu- ja rakennusaloilla ovat olleet korkealla tasolla.

Positiivisesti taloutta kannatelleet komponentit ovat olleet pääomavaltaisia ja vähemmän työllistäviä. Suomen työttömyysaste on vuodesta 2023 alkaen noussut EU:n korkeimmaksi, mikä johtuu myös työvoimaan osallistumisen voimakkaasta kasvusta. Silti rakenteellinen työttömyys on Suomessa korkealla tasolla. Tilanne on heikentynyt erityisesti nuorten ja korkeakoulutettujen osalta. Myös työllisyys on heikentynyt. Kasvavalla työvoimaan osallistumisella on potentiaalia edistää talouskehitystä tulevaisuudessa. Jotta työllisyys lähtisi piristymään, tulisi kotimaisen kysynnän piristyä erityisesti palveluissa. Erityisen tärkeää tämä olisi elinkeinorakenteeltaan palveluvaltaisen Helsingin seudun näkökulmasta.

Sähkö on Helsingin seudulla eurooppalaisessa vertailussa keskimäärin edullista. Sääolosuhteita seuraavat hinnanvaihtelut haastavat järjestelmän optimaalisuutta. Yhteiskunnan sähköistymiskehitystä seuraava kysynnän kasvu kasvattaa kohti 2030-lukua siirryttäessä painetta etenkin säätövoiman kasvattamiselle ja siirtoyhteyksien vahvistamiselle.

Valtiontaloudessa arviot verotuloista ovat pudonneet vuodessa runsaalla kahdella miljardilla eurolla. Myös kuntatalouden ennusteiden perusteet ovat pettäneet. Siksi julkisen talouden alijäämä on tulevina vuosina jälleen suurempi kuin vuosi sitten arvioitiin. Julkisyhteisöjen velan kasvu jatkuu nopeana. Sen sijaan yksityinen velka ei kasva, eikä Suomi tuonnin vähennyttyä ainakaan toistaiseksi nettovelkaannu ulkomaille vaihtotaseen puolesta.

3.2. Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino

Helsingin seudun väestö on jatkanut kasvuaan. Kasvuvauhti on kuitenkin hidastunut nettomaahanmuuton vähennyttyä. Tätä on kompensoinut seudun maan sisäinen muuttovoitto, mutta sen ja luonnollisen väestönkasvun merkitykset ovat vähäisempiä. Suoralla ja välillisellä maahanmuutolla on ratkaiseva merkitys tulevan kasvun kannalta, mutta kehitykseen liittyy huomattavia epävarmuuksia. Varminta tulevaisuudessa on väestön ikääntyminen, jonka painoarvoon vaikuttaa työikäisen väestön muuttoliike.

Vuonna 2025 seudun väestönkasvun rakenne kehittyi siten, että edellisvuosina nopeimmin kasvaneen Espoon väestönkasvu jatkoi hidastumistaan Vantaan ja KUUMA-kuntien kanssa. Helsingin väestönkasvu sen sijaan kiihtyi, eli väestönkasvu hakeutui aiempaa vahvemmin kohti seudun ydintä. Osaltaan kehitys, johon sisältyi myös lähtömuuttojen vähenemistä, palautunee asuntomarkkinoiden ja talouden ongelmiin. Pääkaupunkiseudun väestönkasvu on pohjoismaisessa vertailussa huomattavan nopeaa.

Kasvaneen vuokra-asuntotarjonnan myötä markkinaehtoisten vuokrien erot muuhun maahan ovat kaventuneet. Samoin on käynyt eroille omakustanneperiaatteilla määräytyviin asumiskustannuksiin. Toisaalta tilanne kielii asuntosijoittamisen ja uudisrakentamisen yhtälön rikkoutumisesta. Myönnetyt rakentamisluvat eivät ennakoi etenkään Helsingin ulkopuolisen kerrostalorakentamisen piristymistä lähivuosina. Tilanteeseen tulee tulevaisuudessa vaikuttamaan myös valtion tukeman asuntotuotannon väheneminen. Erityisesti opiskelijoiden ja maahanmuuttajien kimppa-asumisen yleistymisestä huolimatta asuntorakentamisen jatkuminen heikkona todennäköisesti hidastaa seudun reaalista väestönkasvua viimeistään keskipitkällä aikavälillä ja suhteessa nopeinta kasvua ennustaviin väestöprojektioihin.

Helsingin seudun aluetaloudessa tuotannon kasvu alkoi loppuvuodesta 2025 piristyä huomattavasti edellä muuta maata. Palvelualan suhdannenäkymät ennen Persianlahden kriisin eskaloitumista olivat varovaisen positiiviset. Myös kaupan myynti oli lopulta kääntynyt hienoiseen nousuun.

Työnantajat ovat aiempaa voimakkaammin alkaneet rajata Suomen mittakaavassa yleisen etätyön määrää. Työmarkkinoiden jatkuva heikkeneminen on kuitenkin jarruttanut työmatkaliikenteen toipumista. Pääkaupunkiseudun toimistotilojen vajaakäyttöaste nousi vuoden 2025 toisella puoliskolla uudelle ennätystasolleen yli 18 prosenttiin.

Helsingin kantakaupungin urbaanien aktiviteettien ja vetovoimaisuuden merkitys joukkoliikenteen kannalta on suuri. Yhdessä palvelujen hintainflaation kanssa liikennetyömaat haastavat sekä joukkoliikennettä että muita toimijoita. Fyysistä kauppaa ja palveluita sekä ihmisten ajankäyttöä esimerkiksi yöelämän kaltaisten toimintojen osalta haastavat myös digitaalinen kilpailu ja toimitukset kodin piiriin. Nuoremman väestön kautta on viitteitä siitä, että käynnissä on myös hitaampia, mutta sitkeitä kulttuurisia muutoksia, jotka koskevat esimerkiksi ajankäyttöä ja sosiaalisia suhteita.

Julkisen sektorin reformit ja niihin vaihtelevasti liitännäiset kehityskulut ovat osuneet kipeästi seudun asukkaiden ja kuntien talouteen. Pienituloisuuden kasvu tuottaa ongelmia etenkin heikentyneisiin työmarkkinoihin yhdistettynä. Sote-uudistuksen jälkeen seudun kuntataloudet ovat olleet koetuksella. Tilannetta hankaloittavat myös niin kunta- ja yhteisöverokertymien vajeet kuin kuntatalouden maksettaviksi koituvat ns. sakkomaksut pitkäaikaistyöttömyydestä. Samanaikaisesti nopeaa väestönkasvua seuraavat mittavat tarpeet investoinneille ja vanhenevan infran peruskorjauksille.

Heikko talous on hidastanut autokannan uudistumista, mutta Helsingin seutu johtaa henkilöautoilun sähköistymiskehitystä. Vanhempia ennusteita autokannan sähköistymisestä vuoteen 2030 mennessä on jo ylitetty. Täyssähköautojen osuus ensirekisteröinneistä kasvaa. Toisaalta Helsingin seutu tarjoaa maan parhaita edellytyksiä autottomalle elämäntavalle. Kotitalouksien liikkumiskysynnän rakenteellisiin muutoksiin ja liikkumispalveluiden kilpaillun markkinan, myös esimerkiksi tieliikenteen automaation kehitykseen potentiaalisesti kytkeytyvä vähenevä autonomistus on myös mahdollinen skenaario.

Helsingin seudun matkailu on noussut uuteen huippuunsa, kun sekä kotimaisten että ulkomaisten matkailijoiden käynnit ovat ylittäneet aiemmat ennätykset. Globaalien energiamarkkinoiden tila ohjaa osaltaan etenkin ulkomaisen matkailun tulevaa kehitystä.

Päihteiden käyttöön yhdistyvä levottomuus ja pahoinvointi näkyvät myös joukkoliikenteessä. Väkivaltarikollisuudessa on koettu kasvua useiden vuosien ajan. Koettu turvallisuus on kyselyaineistojen perusteella pysynyt ennallaan viime vuosina ainakin helsinkiläisten osalta. Kuitenkin etenkin naisille ja nuorille turvattomilta tuntuvat paikat ovat monesti joukkoliikennejärjestelmään kytkeytyviä.

3.3. Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit

Riskiarviointien perusteella merkittävimmät tunnistetut riskit liittyvät matkustajamäärien kehittymiseen, tulevien suurten joukkoliikenneinfrahankkeiden kustannusvaikutuksiin, edelleen heikkenevään yleiseen taloustilanteeseen, inflaatioon ja mahdolliseen korkojen nousuun, tietojärjestelmien häiriöttömään toimintaan sekä toimintaympäristön globaaliin epävarmuuteen ja vaikeaan ennakoitavuuteen, mikä on entisestään korostunut viime vuosina. Erityisesti globaalin turvallisuus- ja taloustilanteen vaikea ennustettavuus haastaa pidemmän aikavälin toiminnan ja kustannusten suunnittelua.

3.3.1. Strategiset riskit

Merkittävimmät taloudelliset riskit liittyvät heikkoon taloudelliseen tilanteeseen sekä globaaliin epävarmuuteen. Riskien vastapainona yleisen taloudellisen tilanteen arvioitua myönteisempi kehitys ja lisääntyvä lähityö voivat mahdollistaa joukkoliikenteen käytön, lipputulojen ja käyttöasteen kasvua. Vuodesta 2025 alkaen on nähty paljon muutosneuvotteluita ja konkursseja, eikä tähän kehitykseen ole odotettavissa nopeaa muutosta seuraavien vuosien aikana. Venäjän viidettä vuotta jatkuva hyökkäyssota Ukrainassa, Lähi-idän nopeasti eskaloituneet konfliktit muun muassa Gazassa ja Iranissa sekä Yhdysvaltojen ja Kiinan tilanne näyttävät siltä, että talouden kehitys ja yritysten investointihalukkuus jatkuvat lähivuosina epävarmalla pohjalla.

Raakaöljyn, polttoaineiden ja sähkön hintatason ennustettavuutta haastavat merkittävästi globaalit poliittisten epävarmuudet ja konfliktit. Raakaöljyn hinta lähti vuoden 2026 alussa voimakkaaseen nousuun Iranin tilanteen eskaloituessa. Mikäli konflikti pitkittyy, voi palautuminen hintashokista kestää vähintäänkin kuukausia. Linja-auto- ja kaupunkiraideliikenteessä kustannustaso on sidottu indekseihin. Sähkömarkkinoiden herkkyydet esimerkiksi joustojen ja niiden puutteiden suhteen voivat aiheuttaa huomattavia heilahteluja esimerkiksi tarjonnan vaihtelun aiheuttamien pullonkaulojen ja kysyntäpiikkien ajankohtina. Sää- ja ilmasto-olosuhteiden kehittymisellä on kasvavissa määrin merkitystä myös talouden toimintaympäristön kannalta.

Kuntayhtymä ei ole toistaiseksi arvioinut tarpeelliseksi suojautua linja-autoliikenteen polttoaineiden hintojen suurilta korotuksilta. Raitiovaunu- ja metroliikenteessä on suojauduttu sähkön hinnan suuria nousuja vastaan lähimpien ostojen kiinnittämisellä sovitun prosenttivälin mukaisesti. Pieni prosenttiosuus on spot-hinnalla ostettua sähköä. Tällä on haluttu välttää kustannusten liian suuri nousu.

Vuosia matalalla tasolla säilynyt korkotaso on alentanut erityisesti juna-, metro- ja raitioliikenteen kalustokustannuksia. Korkotaso lähti nousuun vuonna 2022 ja nollakorkoaikaan tuskin ollaan palaamassa lähivuosina. Myös vuoden 2026 alussa korot lähtivät jälleen hienoiseen nousuun oltuaan laskussa edellisenä vuonna. Globaalit ja useat samanaikaiset konfliktit sekä voimakas inflaatio ennakoivat korkojen mahdollista nousua eikä voimakasta laskua ole nähtävissä seuraaville vuosille. Junakalustoyhtiössä on varauduttu korkojen nousuun korkosuojausjärjestelyiden avulla vuodesta 2017 alkaen.

Uuteen strategiaamme vuosille 2026–2029 kuuluu tärkeänä osana kestävän liikkumisen, eli joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Nykyinen ja tuleva lainsäädäntö niin kansallisella kuin EU-tasolla ohjaa vahvasti kohti päästövähennyksiä ja hiilineutraalius- sekä nettonollatavoitteita. Joukkoliikenteen

sähköistymistä on edistetty voimakkaasti viime vuosina, ja sähköbussien määrä on lisääntynyt huomattavasti vaatimuksia ja tavoitteita enemmän. Sähköbussijärjestelmän laajentamiseen on tunnistettu liittyvän riskejä kaluston hankinnan ja infrastruktuurin rakentamisen osalta. Voimakkaasti yhteen käyttövoimaan nojaava joukkoliikennejärjestelmä on huoltovarmuuden kannalta haastava ja sähköisen kaluston määrän kasvaessa on pyrittävä varmistamaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja -kyky myös vakavissa häiriötilanteissa sekä valmiuslain mukaisissa poikkeusoloissa.

Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakustannusten osuus HSL:n toimintamenoista on kasvanut jo 25 prosenttiin. Tulevia suuria infrahankkeita ovat muun muassa Espoon kaupunkirata, Junatien metrosillan ja Kulosaaren sillan uudistaminen, Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi sekä Länsiratikka ja Vantaan pikaraitiotie. Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luovat mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Infrahankkeet kuitenkin lisäävät merkittävästi HSL:n kustannuksia, joka näkyy korotuspaineena lippujen hinnoissa. Uudet hankkeet nostavat myös liikennöintikustannuksia kalusto- ja varikkoinvestointien kautta, jotka ovat edellytys liikennöinnille. Nämä kaikki heijastuvat suoraan HSL:n kustannusrakenteeseen ja -kehitykseen.

Venäjän viidettä vuotta jatkuva hyökkäyssota Ukrainassa sekä Suomen NATO-jäsenyys ovat muuttaneet pysyvästi Suomen turvallisuus- ja toimintaympäristöä. Erilaiset informaatio- ja kyberoperaatiot sekä laaja-alainen vaikuttaminen lisääntyvät myös kuntatason toimijoita kohtaan. Kriittiseen infrastruktuuriin on kohdistunut Suomessa erityistä mielenkiintoa ja jopa sabotaasia sekä ilkivaltaa, jonka takana voi olla myös valtiollisia toimijoita. Toimintaympäristön entistä vaikeampi ennakoitavuus ja useat samanaikaiset globaalit kriisit ja konfliktit haastavat kykyämme ja resurssejamme varautua sekä selviytyä monimutkaistuvista häiriötilanteista. Jatkuvan riskien ja uhkien arviointiprosessin, kokonaisvaltaisen tilannekuvan ylläpidon ja tilanneymmärryksen sekä laajan sidosryhmäyhteistyön merkitys korostuu entisestään.

3.3.2. Operatiiviset riskit ja vahinkoriskit

Joukkoliikennepalveluissa keskeisimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja -linjaston merkittäviin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Liikenteen päivittäisiin häiriöihin on varauduttu häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoimalla sekä säännöllistä ja systemaattista riskienhallintaa, valmiussuunnittelua ja jatkuvuudenhallintaa toteuttamalla pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit yksittäisistä häiriötekijöistä vakaviin ja pitkäkestoisiin tapahtumiin.

Työmaiden ja asemien remonttien vaikutukset joukkoliikenteen sujuvuuteen jatkuvat myös tulevana strategiakautena. Kuljettajapulaa on havaittavissa etenkin bussiliikenteessä, jolla toteutetaan käytännössä aina suurten työmaahankkeiden aikainen korvaava liikenne. Lisäksi uutena liikenteeseen vaikuttavana tekijänä on tunnistettu asentajapula, jonka vaikutukset näkyvät kalustopulana. Sähköautoteknologian kehittyessä huoltohenkilöstön määrä ja osaaminen eivät heti vastaa uudenlaisen kaluston tarpeita. Kuljettaja- ja asentajapula vaikuttavat liikenteen luotettavuuteen ja ne lisäävät ajamattoman liikenteen määrää. Nämä tekijät tuovat riskin matkustajamäärien kasvutavoitteille ja vaikeuttavat liikennöitsijöiden toimintaedellytyksiä.

Euroopan unionin kuin myös kansallisen lainsäädännön tuomana on tulossa lisää velvoitteita kriittisen infrastruktuuriin suojaamiseen, kyberturvallisuuteen sekä yleiseen varautumiseen ja riskienhallintaan liittyen. Lainsäädännössä huomioidaan aiempaa voimakkaammin myös alihankinta- ja palveluketjujen riskienhallinta, turvallisuus ja varautuminen. Sääntelyssä on määritelty myös suuret sanktiot velvoitteiden laiminlyönnistä. HSL:n on siis huomioitava entistä paremmin varautumiseen, jatkuvuudenhallintaan ja riskienhallintaan liittyvät velvoitteet oman toimintansa lisäksi myös liikennöitsijöiden sekä muiden yhteistyökumppanien ja sidosryhmien kanssa tehtävissä sopimuksissa tulevalla strategiakaudella.

Tietojärjestelmien osalta merkittävimpiä riskejä ovat toiminnan jatkuvuutta uhkaavat laajat käyttöä häiritsevät tietoliikenne- ja sähkönjakelukatkokset tai tahallisesti aiheutetut palvelunestohyökkäykset. Tietoturvan ja tietosuojan osalta merkittävimpiä riskejä ovat henkilö- tai muihin merkittäviin HSL:n tietovarastoihin kohdistuvat tietomurrot tai tietojen eheyteen vaikuttavat häiriöt. Security by Design käytännöt tukevat turvallisen sovelluskehityksen tavoitteitamme. Eri osa-alueiden kyberturvallisuutta parantavat toimenpiteet ja riskiperusteinen lähestyminen tukevat kokonaisvaltaista resilienssiä. Erityisesti jatkuvuudenhallintaan liittyvät alueet ovat keskeisiä HSL:n toiminnassa.

4. KESKEISET TAVOITTEET TTS-KAUDELLA 2027–2029

HSL:n strategia vuosille 2026–2029 on hyväksytty yhtymäkokouksessa 25.11.2025 ja tulevien vuosien suunnittelu on jäsennelty sen mukaan. Strategian menestystekijät kuvaavat kriittisiä edellytyksiä, joiden varaan HSL:n strategisten päämäärien saavuttaminen rakentuu. Ne määrittävät tarvittavat resurssit, kyvykkyydet ja toimintatavat, joiden varaan strategian toimeenpano rakentuu johdonmukaisesti ja vaikuttavasti.

Osio on jäsennelty HSL:n strategian neljän strategisen päämäärän sekä niiden menestystekijöiden mukaan alaluvuiksi.

4.1. Helppoa liikkumista ihmisille

Helppoa liikkumista ihmisille tarkoittaa, että haemme kasvua kohdentamalla helppoja liikkumis- ja digipalveluita asiakkaiden tarpeisiin ja kehittämällä sujuvia matkaketjuja yhdessä kumppanien kanssa.

Joukkoliikenteen helppous ei ole uusi asia, mutta sen rooli korostuu entisestään tulevaisuudessa. Asiakkaamme eivät tulevaisuudessakaan liiku pelkästään joukkoliikenteellä: matkaan sisältyy aina myös muita liikkumismuotoja, vähintään kävelyä. Tulevaisuudessa liikkumismuotojen kirjo tulee olemaan vielä moninaisempi. HSL:n tehtävä on taata, että tulevaisuuden matkat perustuvat edelleen joukkoliikenteeseen ja muodostavat matkaketjuja, joissa mukana ovat myös muut kestävät liikkumismuodot. Palveluidemme kehitys perustuu vahvaan asiakasymmärrykseen – helppo liikkuminen tarkoittaa eri ihmisille eri asioita.

On mahdollista, että liikkumistottumukset moninaistuvat tulevaisuudessa entisestään. Lisäksi on mahdollista, että seutumme samanaikaisesti sekä hajautuu että tiivistyy useiden eri keskusten ympärille. Matkaketjut voivat tulevaisuudessa koostua myös täysin uusista liikkumistavoista paitsi yhdyskuntarakenteen myös teknologisen murroksen takia. Onkin ensisijaisen tärkeää, että voimme luoda uusia kumppanuuksia, integroida kumppaneiden liikkumistavat HSL:n palveluihin ja tuoda siten joukkoliikenteen osaksi yhä useampia matkaketjuja.

Vastuullisuuden näkökulmasta helppo liikkuminen tarkoittaa, että huomioimme asiakkaidemme yksilölliset tarpeet. HSL-alueen väestö ikääntyy ja moninaistuu, minkä ansiosta palvelumme on oltava jatkossakin esteetöntä, saavutettavaa ja yhdenvertaista sekä fyysisissä että digitaalisissa ympäristöissä. Koska joukkoliikenne on osa julkista tilaa, heijastelee se myös laajempia yhteiskunnallisia kehityskulkuja. Kiinnitämme erityistä huomiota koetun turvallisuuden parantamiseen niin asiakkaidemme kuin henkilökunnan keskuudessa. Lisäksi huolehdimme asiakkaidemme tietosuojasta palvelujen siirtyessä entistä enemmän digitaalisille alustoille.

4.1.1. Käytämme syvää asiakasymmärrystä kehittämisessä ja päätöksenteossa

Asiakasymmärrys on HSL:n toiminnassa keskeisessä roolissa myös tulevalla suunnittelukaudella. Syvä asiakasymmärrys on nostettu menestystekijäksi vuonna 2026, mutta työ jatkuu yli strategiakauden 2027–2029. Tämä menestystekijä ja siitä syntyvät tuotokset ohjaavat muiden menestystekijöiden muotoilua.

Pyrimme kohti strategiakauden loppua saamaan asiakasymmärryksestä ja sen hyödyntämisestä organisaatiolle keskeisen voimavaran, jolla pohjustamme kykyämme kasvaa ja kehittyä.

Asiakasymmärrys ohjaa läpi organisaation strategisesti ja kattavasti päätöksentekoa, kehittämistä, markkinointia ja liikennesuunnittelua. Asiakaskohderyhmissä seurataan säännöllisesti brändi- ja asiakaskokemusta sekä ostojen kehitystä. Suunnittelukaudella jatkamme nykyisen jatkuvan asiakkuuksien seurantaraportoinnin käyttöönottoa siten, että pystymme seurannan myötä kohdentamaan parannus- ja kehittämistoimenpiteitä jatkuvasti.

Päätöksenteossa ja suunnittelussa asiakasymmärrys tukee strategisten tavoitteiden toteuttamista asiakkaista kertyvään tietoon pohjautuen. Käymme läpi suunnittelun ja päätöksenteon eri vaiheissa asiakaskohderyhmistä päivittyvää tilannekuvaa ja vertaamme suoriutumista suhteessa kohderyhmille asetettuihin tavoitteisiin. Asiakkuuksien tilannekuva perustuu viimeisimpään asiakkaita koskevaan analyysi- ja tutkimustietoon brändin, asiakaskokemuksen ja toteutuneiden lippuostojen osalta. Tavoittelemme kampanjoissa asiakasymmärryksen pohjalta valituissa kohderyhmissä asetettujen vuositavoitteiden mukaisesti parempaa HSL-brändin mielikuvaa ja houkuttelevuutta, lipputulojen kasvattamista valituissa lipputuotteissa ja helpon liikkumisen teemojen läpimenoa. Lisäksi seuraamme aktiivisesti toimenpiteissä onnistumista valituissa kohderyhmissä eri seurantatutkimusten kautta.

Kehittämisen painopiste on perustan luomisessa asiakasymmärryksen hyödyntämiseen ja kehittämiseen. Mahdollistamme asiakastiedon ja identiteetin liiketoiminnallisen johtamisen, asiakkaan tunnistautumisen ja asiakastiedon hallinnan eri järjestelmäkokonaisuuksien välillä. Tekoäly tukee kehitystä käyttötapaus kohtaisesti ja pyrimme syventämään asiakkaan kokemusta mahdollistamalla sen personoinnin.

Liikenteen suunnittelussa tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta. Yhdistämällä syvää asiakasymmärrystä muuhun liikennedataan varmistamme, että linjastosuunnitelmat edistävät HSL:n ja kuntien yhteistä tavoitetta liikenteen optimoinnista ja tarjottavasta palvelutasosta.

HSL-alueen väestön erilaiset tarpeet on ymmärrettävä monipuolisesti. HSL:n laajalla asiakaskunnalla on lähtökohtaisesti yksilölliset tarpeet hyödyntää joukkoliikennettä osana omaa liikkumista. Asiakkaiden valintoja ohjaavat elämänvaihe, tottumus, vaihtoehtojen käytännöllisyys arjessa, mutta myös mieltymykset ja arvot. Näiden lisäksi alueellinen sijainti ja matkojen pituudet ja etäisyydet sanelevat valintoja.

HSL-alue on jaettu kolmeen kuluttajamarkkina-alueeseen: etelään, itään ja länteen. Alueellinen jako ei noudata kuntarajoja vaan mukailee HSL:n liikenteensuunnittelun aluevastuita. Alueiden liikkumistottumukset ja joukkoliikenteen palvelutarjonta vaihtelevat tiiviistä kaupunkirakenteesta ja tiheästä palvelutarjonnasta maaseutumaisiin ja haja-asutusalueisiin sekä harvempaan liikennöintiin. Koska liikkumistarpeet ovat erilaisia, asiakkaiden liikkumisprofiilin ja kohderyhmien tunnistaminen on tärkeää.

HSL hakee kasvua tunnistettujen ja valittujen kuluttajakohderyhmien ymmärryksen kautta. Tämä vaatii nykyisen asiakastiedon ja segmentoinnin rikastamista, motivaatio- ja tarveperusteisesti jäsentyvien kohderyhmien muodostamista, markkinoinnin ja myynnin tavoitteiden määrittelyä kohderyhmäperusteisesti sekä kohderyhmien asiakkuuksien seurantaa HSL:n kokonaistavoitteiden saavuttamiseksi.

HSL on toteuttanut aiemmalla strategiakaudella 2022–2025 asiakassegmentointityön, jonka tuloksena liikkujaprofiilit otettiin käyttöön vuoden 2025 alkupuolella ja ne on rikastettu edelleen kuluttajien arvo- ja motivaatiotyypityksellä vuoden 2025 aikana. Tältä pohjalta, vuonna 2026, HSL kehittää segmentointiaan ihmislähtöisesti vastaamaan entistä yksilöidympiä kuluttajien tulevia liikkumisen tarpeita. Tavoitteena on ymmärtää tarkemmin HSL-alueen kuluttajia: liikkumistapojen valintaan liittyviä tekijöitä heidän arkensa ja elämäntilanteensa huomioiden, tunnistaa keskeiset asiakassegmentit ja tarkentaa toimenpiteitä niiden palvelemiseksi. Näin voimme kohdentaa toimenpiteet ja markkinoinnin tehokkaammin kuluttajaryhmille vastaamaan heidän tarpeitaan ja mieltymyksiään (tone-of-voice).



Kuva 1: Ihmislähtöinen segmentointi HSL:llä

Liiketoiminnan ja markkinoinnin painopiste eri asiakaskohderyhmissä tarkoittaa kasvua joukkoliikennettä käyttävien (rutinoituneet joukkoliikkujat) ulkopuolelta. Selkeä tavoite on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta erityisesti autoilijoiden ja joukkoliikennettä muihin kulkumuotoihin yhdistävien ryhmien keskuudessa. Lisäksi tavoite on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä ihmisen elämänvaiheiden yli kattaen nuoren sukupolven (koululaiset ja nuoret) ja ikääntyvän väestön liikkumisen tarpeet. HSL-alueen ulkopuolella asuvien (kuten vierailijoiden ja turistien) liikkumistarpeet pitää huomioida paremmin ympäri vuoden, erityisesti eri tapahtumien ja matkailun mukaan.

Rikastettu ja aktiivisesti seurattava tieto kuluttajista parantaa kyvykkyyttä reagoida sekä mahdollistaa odotusten ja tarpeiden ennakoinnin. Ihmisten liikkumisen tarpeiden tunnistamisen ja luokittelun lisäksi keskeistä on yhdistää tämä tieto asiakkaiden reaaliaikaiseen liikkumistietoon ja ostotietoon. Keräämme

ja yhdistämme liikkumistietoja niiltä asiakkailta, jotka ovat antaneet tähän luvan, ja käytämme tietoja uusien palvelujen kehittämiseen ja paremman asiakaskokemuksen tarjoamiseen. Aktivoimme asiakkaiden tunnistautumista ja sovelluksen käyttöä, jotta voimme palvella heitä paremmin.

Rikastuneemman asiakasdatan avulla voimme parantaa palvelutasoa, optimoida julkisen liikenteen tarjontaa ja tukea henkilökohtaisempaa asiointia ja ostamista eri kanavissa. Tavoitteenamme ei ole vain ymmärtää nykyisiä ja potentiaalisia asiakkaita, vaan tuottaa heille konkreettista arvoa, kuten personoitua palvelua, sujuvampaa arkea ja kohdennettua hyötyä.

4.1.2. Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti

Asiakaskokemuksen johtaminen on keskeinen kilpailukeinomme eli menestystekijämme. Helppoa liikkumista ihmisille tarkoittaa, että liikkuminen järjestyy asiakkaalle vaivattomasti ilman energiaa vievää suunnittelua tai päätöksentekoa. Tavoite on, että palvelu tunnistaa asiakkaan tilanteen, ehdottaa sopivimman vaihtoehdon ja yhdistää eri liikkumismuodot saumattomaksi matkaketjuksi. Informaatio, maksaminen ja liikkuminen toimivat yhtenä kokonaisuutena, joka mukautuu asiakkaan arkeen – ennakoivasti ja luotettavasti. Tavoitteena on kokemus, jossa asiakkaan ei tarvitse ajatella palvelua, vaan palvelu toimii hänen puolestaan.

Kohdistamme kehittämisen niihin kohderyhmiin, tilanteisiin ja asiakaspolun hetkiin, joissa helppous ratkaisee valinnan. Hyödynnämme dataa ja asiakasymmärrystä tunnistaaksemme sekä kasvupotentiaalin että käyttöä estävät kitkat. Keskitymme erityisesti asiakkaisiin, joiden käyttöä voidaan lisätä madaltamalla kynnystä ja hurmaamalla uusilla palveluilla. Näin rakennamme personoitua liikkumista, jossa palvelu mukautuu asiakkaan arkeen ja ohjaa sujuvasti oikeisiin valintoihin.

Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti osana strategista johtamista. Asiakaskokemus ohjaa päätöksentekoa, priorisointia ja kehittämistä kaikilla tasoilla, eikä se rajoitu yksittäisiin palveluihin tai kosketuspisteisiin. Varmistamme, että kontaktipisteet ja palvelupolut toimivat saumattomasti ja johdonmukaisesti. Tämä kattaa niin sovellukset, lipunoston, asiakaspalvelun kuin matkustamisen sujuvuuden. Tavoiteltu asiakaskokemus toimii yhteisenä tahtotilana, joka yhdistää eri toiminnot ja ohjaa valintoja yli yksikkörajojen. Se on kiteytetty asiakkaille arvolupauksen muotoon.

Asiakasymmärrys ja tieto toimivat asiakaskokemuksen johtamisen pohjana. Hyödynnämme määrällistä ja laadullista asiakastietoa tunnistaaksemme asiakkaan kannalta kriittiset hetket ja kohdistamme kehittämisen sinne, missä vaikutus on suurin. Asiakaskokemusta johdetaan asiakaspolkujen ja kohtaamispisteiden kautta priorisoiden.

Mittarit tukevat johtamista ja tekemisen suuntaamista. Strategiakauden aikana kehitämme asiakaskokemuksen mittaristoa ja mittaamista edelleen, eritoten kosketuspisteissä. Vuonna 2026 aikana asiakasmittarit asiakaspolulta kiinnitetään strategiamittareihin. Vuosina 2028–2029 tavoitteena on johtaa asiakasarvoa entistä paremmin, jotta saadaan yhä parempi näkyvyys asiakaskokemukseen ja sen liiketoimintavaikutukseen.

Asiakaskokemuksen kehittäminen on yhteistä työtä ja osa arjen toimintaa. Kokonaisvaltaisesti johdettu asiakaskokemus auttaa tekemään parempia valintoja, kohdistamaan resurssit vaikuttavasti ja rakentamaan asiakkaille merkityksellisiä ja kestäviä palveluita.

Joukkoliikenteen lukuisat liikenteen poikkeusjärjestelyt ja liikennekatkot haastavat asiakaskokemusta ja asiakaspysyvyyttä strategiakaudella. Näiden aikana ja jälkeen asiakaspysyvyys ja joukkoliikenteeseen palaaminen pitää varmistaa. Myös lyhyemmissä liikenteen poikkeuksissa kehitämme sekä asiakasdatan hyödyntämistä ja poikkeustiedon kulkua, että sisäisiä prosesseja, jotta voimme vastata asiakkaiden odotuksiin joukkoliikenteen luotettavuudesta.

4.1.3. Parannamme matkustajaturvallisuutta systemaattisesti

Matkustajaturvallisuus kattaa asiakkaiden fyysisen ja psykologisen turvallisuuden koko matkaketjussa asemilla, pysäkeillä ja kulkuneuvoissa. HSL:n rooli on johtaa matkustajaturvallisuuden kehittämistä tietoon perustuen yhteistyössä kaupunkien, poliisin, liikennöitsijöiden ja muiden palveluntuottajien kanssa. Turvallisuus on olennainen osa helppoa liikkumista, sillä se rakentaa asiakkaiden luottamusta joukkoliikenteeseen ja vaikuttaa suoraan matkustuskokemukseen.

Strategiakauden aikana jatkamme jo käynnistettyjä käytännön toimenpiteitä ja rakennamme niiden päälle **yhtenäisempää turvallisuuden kokonaisuutta**. Vuonna 2026 laadittu matkustajaturvallisuuden tiekartta ohjaa työtämme koko strategiakauden ajan. Tiekartta kokoaa yhteen turvallisuuden tavoitteet, keskeiset kehittämistoimet, vastuut, seurannan ja mittarit sekä mahdollistaa turvallisuustyön vaiheittaisen ja vaikuttavan toimeenpanon. Tiekartta ohjaa toimintaamme strategiakaudella 2026–2029, ja sitä täydennetään tarpeen mukaan uusilla toimenpiteillä toimintaympäristön, turvallisuuden tilannekuvan ja yhteistyökumppaneilta saadun tiedon perusteella.

Vuonna 2027 painopisteenä on turvallisuuden tilannekuvan vahvistaminen, riskien tunnistaminen asiakaspolun eri vaiheissa sekä toimenpiteiden kohdentaminen sinne, missä niillä saavutetaan suurin vaikutus. Turvallisuustyössä hyödynnetään dataa, asiakaspalautetta, turvallisuuspoikkeamia ja tutkimustietoa, jotta kehittämistoimet perustuvat aidosti havaittuihin ilmiöihin eivätkä oletuksiin. Samalla varmistamme, että turvallisuustyölle on selkeät tavoitteet, vastuut ja mittarit, joiden avulla etenemistä voidaan seurata läpinäkyvästi. Vuonna 2028 etenemme tiekartan mukaisten toimenpiteiden toteutukseen ja arvioimme niiden vaikuttavuutta eri liikennemuodoissa ja toimintaympäristöissä. Turvallisuustyö ei ole irrallinen kehitysohjelma, vaan osa HSL:n johtamista, palveluiden kehittämistä, hankintojen ohjausta ja kumppaniyhteistyötä.

Vuonna 2029 tavoitteena on, että matkustajaturvallisuuden kehittäminen on vakiintunut osaksi HSL:n systemaattista johtamista ja kumppaniyhteistyötä, turvallisuustoimenpiteet kohdentuvat entistä tarkemmin todellisiin tarpeisiin ja asiakkaiden turvallisuuden tunne on vahvistunut koko matkaketjussa. Tämä on tärkeää myös siksi, että asiakaskokemuksen mittauksissa turvallisuuskokemus matkan aikana on tunnistettu yhdeksi niistä alueista, joissa on edelleen parannettavaa. Turvallisuuden systemaattinen kehittäminen vahvistaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, asiakkaiden luottamusta ja HSL:n kykyä tarjota helppoa ja kestävää liikkumista koko seudulle.

4.1.4. Kehitämme asiakaslähtöisiä ja helppokäyttöisiä lipputuotteita

Nykytila lipputuotteiden osalta on, että **t**yytyväisyys HSL:n matkalipun ostamisen helppouteen ja HSL:n lippuvalikoimaan on parantunut viime vuosina. 12/2025 NPS mittauksessa 88 % asiakkaista koki matkalipun ostamisen helpoksi ja 79 % mielestä HSL:n lippuvalikoima soveltui omiin liikkumistarpeisiin. Vastinetta rahalle -arvosana on mittauksissa heitellyt enemmän erityisesti ajankohtina, jolloin hintoja on nostettu. Erityisesti HSL-sovellusta käyttävät asiakkaat ovat tyytyväisiä lipun ostamisen helppouteen, sovelluksessa kaikissa lipputuotteissa ostamisen kokee helpoksi yli 90 % käyttäjistä. Myös lähimaksussa lähes 90 % kokee ostamisen helpoksi.

HSL-korttiasiakkaiden tyytyväisyys on laskenut erityisesti vuoden 2024 aikana, mutta helppouden kokemus on vähitellen palautunut 2025 loppupuolelta alkaen, jolloin noin 80 % asiakkaista koki ostamisen helpoksi. Kaikkein vaikeimmaksi koetaan kertalippujen ostaminen myyntipisteistä tai automaateista ja viimeisimmässä mittauksessa näitä kanavia käyttävistä asiakkaista 66 % koki ostamisen helpoksi.

Kuluttaja-asiakkaiden merkittävimpiä lipun ostamisen kipupisteitä on lipun ostamisen monimutkaisuus ja kokemus hinnoittelusta. Asiakkaat toivovat edullisempaa matkustamista lyhyille matkoille, ilmaisevat turhautumistaan nykyisen lippujärjestelmän monimutkaisuuteen ja vaikeuteen ymmärtää vyöhykkeitä ja hinnoittelun eroavaisuuksia. Osa asiakkaistamme kipuilee lippujen ostotapojen kanssa sekä kokevat haastavaksi löytää saavutettavia palvelukanavia.

Selvitämme uutta. Suunnittelemme kokeilua vyöhykkeettömästä matkaperusteisesta hinnoittelumallista, jossa matkan hinnoittelu pohjautuu vyöhykkeiden sijaan matkan pituuteen ja muihin muuttujiin. Kokeilu koskisi vain erikseen valittua kokeiluryhmää ja kestäisi rajatun ajan. Kokeiltavassa palvelumallissa lipun valinta ja ostaminen ennakkoon poistuisivat kokonaan ja matkan hinta laskettaisiin tehdyn matkan perusteella määriteltyjen kriteerien mukaisesti. Asiakaskokeilussa selvitettäisiin mallin vaikutusta asiakaskokemukseen, asiakkaiden kokemaan helppouteen, vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön eri asiakassegmenteissä, sekä HSL:n lipputuloihin. Kokeilun tulosten perusteella päätettäisiin, lähdetäänkö jatkotyönä suunnittelemaan laajemmin HSL:lle soveltuvaa matkaperusteista hinnoittelua.

Suunnittelemme myös lähimaksun yhden vuorokauden hintakaton pilottia. Pilotissa tutkittaisiin lähimaksussa yhden vuorokauden hintakaton vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön, lipputuloihin ja asiakaskokemukseen. Kokeilu toteutetaan rajatusti vain lähimaksulla lippuja ostaville ja hintakattona suunnitellaan käytettävän vuorokausilipun hintaa hallituksen päätöksen mukaisesti. Kokeilun vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön, lipputuloihin ja asiakaskokemukseen arvioidaan vuonna 2027, jonka pohjalta tehdään päätöksiä hintakattojen laajemmasta soveltamisesta jatkossa.

Kehitämme olemassa olevia. Vuoden 2026 aikana kartoitetaan ja suunnitellaan myös olemassa olevien tuotteiden, alennuksien ja maksutapojen skaalaamista laajemmin digikanaviin siten, että ne saavuttaisivat yhä useamman sekä HSL-sovellus-, että HSL-korttiasiakkaistamme ja helpottaisi asiakkaidemme ostamista. HSL-korttilaisille tarjottavan laajemman tuotevalikoiman osalta on myös odotettavissa lisää lipputuloja. Toteutukseen valituilta toimenpiteiltä odotetaan vaikutuksia vuoden 2027 aikana. Asiakkaiden suosiossa olevia jatkuvia kausilipputilauksia ja tilausten hallintaa parannetaan asiakaspalautteiden perusteella tavoitteena helpottaa ostamista ja itsepalveluasiointia.

Vuoden 2026 loppupuolelta alkaen otamme vaiheittain eri kanavissa käyttöön uusia maksamisen ratkaisuja, joka näkyy 2027 asiakkaille yhä laajempina maksamisen vaihtoehtoina eri kanavissa, sekä luotettavampana ja toimintavarmempana maksamisena.

Katsomme läpi laajasti toiselle lipun ostamisen haasteita läpi eri palvelukanavien ja pyrimme löytämään ratkaisuja tunnistettuihin haasteisiin. Pyrimme myös kokeilemaan ja arvioimaan ratkaisuja lipputuotekohtaisesti tunnistettuihin haasteisiin. Suosimme uuden kehittämisessä kokeiluihin perustuvaa lähestymistapaa, jolla saadaan rajoitetulla riskillä kokeiltua muutosten todellisia vaikutuksia.

Mobiililippujen validointi lukijalaitteella mahdollistetaan. Yritysasiakkaiden merkittävin kipupiste on se, että QR-koodimuotoisia kerta- ja vuorokausilippuja voi käyttää vain paperisina. Vuoden 2026 aikana lukijalaitteelle rakennetaan valmius lukea puhelimen näytöltä yritysasiakkaiden QR-koodilippuja. Tämä tekee lippujen jakelusta yritysasiakkaille merkittävästi helpompaa ja luo HSL:lle mahdollisuuksia kerta- ja vuorokausilippujen yritysmyynnin kasvattamiseen.

Vuoden 2027 loppuun mennessä pyrimme ottamaan käyttöön mobiililippujen validoinnin lukijalaitteilla. Tämä näkyisi asiakkaille käytännössä siten, että HSL-sovelluksesta ostetut matkaliput validoidaan sinisissä busseissa nykyisen visuaalisen validoinnin sijaan lukijalaitteella. Kokonaisuutta voidaan alkaa toteuttamaan, kun HSL-sovelluksen taustajärjestelmä on siirretty tilipohjaiseen taustajärjestelmään, johon lukijalaitteet on kytketty. Aikataulu sisältää vielä epävarmuuksia ja tarkentuu siinä vaiheessa, kun taustajärjestelmän muutokset on tehty ja itse validointia päästään toteuttamaan. Tämän hetken alustavan aikataulun mukaan toteutus on mahdollista aikaisintaan vuoden 2027 loppupuolella, jolloin mahdolliset hyödyt realisoituvat käytännössä isommin vasta vuodesta 2028 alkaen. Lippujen validoinnin lukijalaitteella on arvioitu vähentävän liputta matkustamista sinisissä busseissa ja parantavan asiakaskokemusta jo nykyään lippuja ostaville matkustajille oikeudenmukaisuuden kokemuksen parantumisen myötä.

4.2. Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja

Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja -päämäärä tarkoittaa, että HSL uudistaa liikkumista mahdollistamalla kumppanien kytkeytymisen joukkoliikenteen palveluihin. HSL tähtää siihen, että kestävä liikkuminen on houkutteleva vaihtoehto myös autonomisen liikenteen ja muiden teknologisten murrosten aikakaudella. Panostamme matkaketjuihin heikentämättä joukkoliikenteen taloudellisia tunnuslukuja.

Autonomisessa liikenteessä HSL on tehnyt strategisen valinnan olla aktiivinen kokeilija, joka toteuttaa kokeiluja kumppanien kanssa. Huomioimme autonomisen liikenteen, jotta voimme myös tulevaisuudessa turvata mahdollisuuden järjestää taloudellisesti kestävää joukkoliikennettä ja jotta voimme varautua muuttuneeseen katutilan käyttöön.

Koska ihmisten liikkuminen on kokonaisuus ja koostuu muustakin kuin pelkästä joukkoliikenteestä, pyrimme mukauttamaan myös omia palveluitamme samaan suuntaan. Kytkeydymme saumattomammin HSL:n ulkopuolisten kumppanien kanssa saumattoman ovelta ovelle -liikkumispalvelun turvaamiseksi. Haluamme edistää kestävää liikkumista kokonaisuudessaan – huomioiden kokonaiset matkaketjut, joissa muut liikkumispalvelut kytkeytyvät joukkoliikenteeseen.

Tulevaisuuden kestävillä matkaketjut kytkeytyvät selkeästi HSL:n vastuullisuustyöhön. Kestävän liikkumisen edistämisessä tavoittelemme joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen markkinaosuuden kasvua, tavoitteena saavuttaa 30,5 % joukkoliikenteen kulkutapaosuus sekä 61 % kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi tavoitteenamme on puolittaa HSL:n kokonaispäästöt suhteessa vuoteen 2024 verrattuna vuoteen 2029. Vähennämme päästöjä sekä liikenteen operoinnissa että osana hankintoja ja arvoketjua.

Vastuullisuuden näkökulmasta on tärkeää, että kumppaneiden valinnassa huomioidaan HSL:n eettiset toimintaperiaatteet toimittajille. Lisäksi panostamme riskienhallintaan ja huoltovarmuuteen sekä edistämme kiertotaloutta pidentämällä kalustomme käyttöikää.

4.2.1. Johdamme yhteisiä hyötyjä liikkumisen toimijoiden kesken ja rakennamme tavoitteellisia kumppanuuksia selkeillä rooleilla

Kokonaisuus aloitetaan määrittelemällä keskeiset arvovirrat, ja siihen sisältyy markkinaymmärryksen vahvistaminen, riskien systemaattinen kartoittaminen sekä mahdollisuuksien tunnistaminen. Tavoitteena on skaalata tekemistä liiketoiminnallisesti merkittäväksi strategiakauden lopulla.

HSL tavoittelee aktiivista roolia eri liikkumisen toimijoita yhdistävänä tahona ja alustana. Kumppanuudet perustuvat yhteiseen arvonluontiin ja ihmisten kestävän liikkumisen mahdollistamiseen. HSL:n vahvuutena on vahva asiakaskanta, käyttäytymisdata sekä kyky rakentaa pitkäjänteisiä ja strategisia kumppanuuksia, joissa roolit, vastuut ja yhteiset tavoitteet on määritelty selkeästi.

Kehitystyötä toteutetaan aluksi hallittujen pilottien kautta, joita viedään eteenpäin vaiheittain nykyisten HSL-palveluiden rinnalla. Pilotit mahdollistavat uusien liiketoimintamallien, teknologioiden ja yhteistyömuotojen testaamisen osana palvelukokonaisuutta ilman häiriöitä peruspalvelussa. HSL toimii kokonaisuudessa sekä mahdollistajana että koordinoijana, varmistaen yhteensovituksen olemassa olevien palveluiden ja uusien ratkaisujen välillä.

4.2.2. Kehitämme avointa tietorakennetta ja alustakyvykkyyttä

Kyse on teknisestä ja toiminnallisesta valmiudesta kehittää tietorakenteita ja alustakyvykkyyksiä siten, että HSL kykenee rakentamaan ja kehittämään sujuvia matkaketjuja sekä toimimaan osana digitaalisen liikkumisen ekosysteemejä. Tämä edellyttää pitkäjänteistä alustakyvykkyyden kehittämistä vuosina 2027–2028.

TTS-kaudella rakennetaan yhtenäinen alustakokonaisuus, jossa data, sovellus ja tietoturva-alustat toimivat teknologia- ja arkkitehtuuriohjauksen mukaisesti. Kehittämistyössä keskeistä on alustojen roolien ja vastuiden selkeä määrittely, yhteisten rajapintojen ja mallien määrittäminen sekä datan, sovellusten ja integraatioiden yhteensopivuuden varmistaminen. Lisäksi luodaan alustojen yhteinen hallinta- ja kehittämismalli sekä vahvistetaan teknologia- ja arkkitehtuuriohjausta.

Tavoitteena on siirtyä yksittäisistä teknologiaratkaisuista hallittuun alustakyvykkyyteen, joka mahdollistaa matkaketjujen kehittämisen kokonaisuutena. Liikennemuotoja ja palveluita yhdistetään toimiviksi matkaketjuiksi yhteisten rajapintojen ja integraatiomallien avulla sekä varmistetaan, että matkaketjujen kannalta keskeinen tieto on yhteen toimivaa ja hyödynnettävissä eri järjestelmien välillä. Alustakyvykkyys tukee turvallista yhteistyötä, palveluintegraatioita ekosysteemikumppaneiden kanssa ja parantaa sekä sisäisten toimijoiden että kumppaneiden kytkeytymistä HSL:n palveluihin.

4.2.3. Innovoimme ja luomme uusia tulonlähteitä

Rakennamme uusia tulonlähteitä kehittämällä liikkumisen palveluja yhdessä kumppaneidemme kanssa. Hyödynnämme HSL:n vahvaa asemaa ja asiakaskantaa siten, että luomme arvoa sekä asiakkaille että yhteistyökumppaneillemme.

Käynnistämme valittujen kumppaneiden kanssa pilotteja, joiden avulla testaamme uusia palvelukonsepteja, ansaintamalleja ja yhteistyörakenteita erityisesti matkaketjuihin liittyvissä palveluissa. Näin selvitämme käytännössä, miten eri liikkumismuodot yhdistetään asiakaslähtöisesti ja taloudellisesti kestävästi osaksi HSL:n palvelukokonaisuutta. Kehitämme liiketoimintamalleja, jotka mahdollistavat kumppaneiden kytkeytymisen HSL:n digitaalisiin palveluihin. Tavoitteena on luoda skaalautuvia ratkaisuja, joissa kumppanit voivat tarjota palvelujaan osana HSL:n alustaa ja saavuttaa laajemman asiakaskunnan. Tämä avaa uusia tulovirtoja esimerkiksi palveluiden välityksestä, integraatioista ja yhteisistä asiakkuuksista.

Kehitämme Reittiopasta, HSL-sovellusta ja muita kanavia kohti **monipuolista liikkumisen alustaa,** jossa kumppaneiden palvelut ovat saumattomasti asiakkaiden saavutettavissa. Tämä mahdollistaa uusien palvelujen kokeilun, personoitujen ratkaisujen tarjoamisen sekä personoidun datan hyödyntämisen liiketoiminnan kehittämisessä.

Uusien tulonlähteiden kehittämisessä korostuvat ketteryys, kokeilukulttuuri ja vaikuttavuuden mittaaminen. Seuraamme pilottien ja uusien liiketoimintamallien tuloksia systemaattisesti. Tavoitteena on myöhemmin skaalata toimivia ratkaisuja osaksi HSL:n vakiintunutta toimintaa. Näin varmistamme, että innovaatioista syntyy pysyvää arvoa sekä organisaatiolle että koko seudun kestävälle liikkumiselle.

4.2.4. Yhdistämme kulkumuodot saumattomiksi matkaketjuiksi

TTS-kauden tahtotilana on edistää yhtenäisten matkaketjujen kehittämistä siten, että joukkoliikenne, kävely, pyöräily, mikromobiliteetti, yhteiskäyttöpalvelut ja liityntäpysäköinti nähdään **toisiaan tukevina osina asiakkaan kokonaismatkassa.** Lähtökohtana on matkaketjujen sujuvuuden ja ymmärrettävyyden parantaminen HSL-alueella sekä edellytysten luominen palvelujen paremmalle yhteensovittamiselle.

Painopiste on yhteisen suunnan kirkastamisessa, matkaketjuajattelun vahvistamisessa ja kehittämistarpeiden tunnistamisessa, ei yksittäisiin ratkaisuihin sitoutumisessa. Digitaalisia ratkaisuja, hinnoittelu-

malleja, liikkumisen ohjausta ja liityntäratkaisujen kehittämistä tarkastellaan osana kokonaisuutta. Liityntäpysäköinnin osalta pyöräliitynnän turvallisuuden parantaminen ja seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä nähdään edellytyksenä matkaketjujen potentiaalin hyödyntämiselle.

Rakennamme kumppaniverkostoa, jonka avulla voimme tarjota asiakkaille sujuvia ovelta ovelle -ratkaisuja. Näissä ratkaisuissa yhdistyvät joukkoliikenne ja muut kestävät liikkumismuodot, kuten mikroliikkuminen ja jaetut palvelut. Samalla luomme edellytyksiä uusille ansaintamalleille, jotka perustuvat koko matkaketjuun yksittäisten matkojen sijaan.

4.3. Tuottavuudella tilaa uudistumiselle

HSL:n omistajaohjaus on määritellyt tavoitetasot HSL:n tuottavuuden parantamiselle ja talouden tasapainolle. Tavoittelemme vuosien 2026–2029 aikana noin 29 miljoonan euron tuottavuusparannusta. Vastuullisena toimijana ja työpaikkana panostamme yhdessä tuottavuutemme parantamiseen. Näin mahdollistamme uudistumisen ja kasvun, vähentäen samalla liputtomuutta. Kehittämisen tehostamisen toimenpiteillä luomme kestävää edellytystä kehityspanostuksemme tuottavuudelle.

Yksi HSL:n strategian 2026–2029 keskeisistä tavoitteista on omistajaohjauksen meille asettama 40 %:n subventioaste ilman infrakustannuksia tason tavoittelu vuoteen 2029 mennessä. Tämä tarkoittaa entistä tarkempaa tuottavuuden ja tehokkuuden huomioimista toiminnassa ja päätöksenteossa sekä lisätulojen hakemista. Aiomme panostaa investointeihin, jotka tuottavat kasvua.

Strategiatyön ohessa vuonna 2025 olemme käynnistäneet tuottavuushankkeen, jonka toimenpiteet voi jakaa kolmeen osa-alueeseen: 1) liikenteen operointiin, 2) teknologiaan ja HSL:n hankintoihin ja 3) omiin toimintoihin. Haemme yhteensä noin 29 miljoonan euron parannusta tuottavuuteen.

Liikenteen operoinnissa pyrimme parantamaan tuottavuutta kohdentamalla tarjontaa entistä paremmin vastaamaan kysyntää ja toisaalta tekemällä tarkoin harkittuja leikkauksia palveluun ja kohdennettuja linjojen lakkautuksia. Pyrimme myös turvaamaan lipputuloja esimerkiksi matkalippujen validointia kehittämällä. Teknologiaan ja HSL:n hankintoihin liittyen pyrimme karsimaan päällekkäisyyksiä järjestelmähankinnoissa. Omassa toiminnassa pyrimme entistä parempaan tehokkuuteen.

Vastuullisuus kytkeytyy tuottavuuteen siten, että huolehdimme kestävästä taloudenpidosta. Käytämme julkisia varoja suunnitelmallisesti, tehokkaasti ja läpinäkyvästi. Kehitämme jatkuvasti oman toimintamme tuottavuutta ja toimintatapoja. Arvioimme investointiemme ja hankintojemme vaikuttavuutta ja tuottavuutta. Lisäksi huolehdimme henkilöstömme pitovoimasta panostamalla johtamiseen, vaalimalla työhyvinvointia sekä yhdenvertaisuutta ja monimuotoisuutta työyhteisössä.

4.3.1. Sopeutamme kustannusrakennetta muuttuvaan toimintaympäristöön

TTS 2027–2029 ei sisällä kustannustason nousuun liittyviä varaumia. HSL kantaa merkittävää taloudellista riskiä, jos inflaatio, korkotaso, energia- ja polttoainekulut, indeksisidonnaiset liikennöintikorvaukset tai laajat työmaajärjestelyt kehittyvät suunniteltua ja indeksiennusteita epäedullisemmin. Taloudellista

liikkumavaraa kaventavat indeksikustannusten nousu ja liikennejärjestelmän rakenteellinen muutos. Kasvava raideverkko lisää kokonaiskustannuksia (mukaan lukien operatiiviset kustannukset) ja kaventaa mahdollisuuksia vastata muihin kustannuspaineisiin ilman vaikutuksia palvelutasoon, rahoitukseen tai lippujen hintoihin. TTS-kaudella on jo tehty merkittäviä säästö- ja sopeutustoimia. Liikenteen tarjontaa on kohdennettu uudelleen, palvelutasoa on karsittu harkitusti, tuottavuusohjelmalla tavoitellaan noin 29 miljoonan euron tuottavuusparannusta ja liikenteen operoinnissa noin 12 miljoonan euron pysyviä säästöjä vuoteen 2029 mennessä aiempiin kustannusennusteisiin verrattuna. Koska kustannusvaraumia ei ole, HSL:n mahdollisuudet reagoida kustannustason nousuun ilman uusia säästöpäätöksiä tai talousarviomuutosta ovat erittäin rajalliset.

4.3.2. Optimoimme liikennettä datalähtöisesti liikkumisdatan perusteella

Liikennetarjonnan suuntaaminen ja tuottavuuden kehittäminen on osa jatkuvaa toimintaa. Tarjontaa pyritään lisäämään kysynnän mukaan kustannukset huomioiden ja kohdentamalla uudelleen kysynnän supistuessa.

TTS:n vuosien 2027–2029 aikana HSL-alueen joukkoliikennettä haastavat laajat poikkeusjärjestelyt. Rakennustöiden vaikutuksesta matka-ajat pitenevät paikoitellen ja asiakaskokemus heikkenee, kun raideliikennettä korvataan hitaammalla ja pienemmän kapasiteetin tarjoavalla bussiliikenteellä. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat erityisesti vuonna 2027 merkittävän kustannuslisäyksen korvaavan liikenteen järjestämisen kasvattaessa operointikustannuksia. Samanaikaisesti matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee, mikä vaikuttaa lipputuloihin. Korvaavien järjestelyiden joukkoliikennetarjontaa kehitetään arvioidun kysynnän ja kerätyn asiakasymmärryksen pohjalta. Työmaat aiheuttavat poikkeusjärjestelyjä erityisesti juna-, metro-, raitiovaunu- ja bussiliikenteessä.

Joukkoliikennepalvelu paranee suunnittelukauden aikana raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä ja Kirkkonummella (Espoon kaupunkirata). Bussiliikenteessä palvelutasoparannukset ovat pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Valmistuvien raideliikenteen hankkeiden lisäksi joukkoliikennepalveluun ei ole suunnitteilla merkittäviä tarjonnan lisäyksiä. Linjaston kehittämistoimenpiteet pyritään suunnittelemaan uudelleenkohdentamalla nykyistä tarjontaa kustannustehokkuutta parantaen. Lähivuosien aikana matkustajalaskentalaitteiden kattavuus paranee merkittävästi, mikä parantaa mahdollisuuksia tehdä liikenteeseen toteutuneen kysynnän perusteella kustannustehokkuutta edistäviä tarjonnan muutoksia. Lisäksi tehostamme entisestään matkustajalaskennan tilastollista käsittelyä, puuttuvan datan paikkaamista ja tilastollista laajennusta suunnittelua mahdollisimman hyvin palvelevalla tavalla.

Osana strategian toteuttamista HSL:llä on käynnissä tuottavuushanke, missä liikenteen osalta tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä verrattuna keväällä 2025 laadittuun alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiseen kustannusennusteeseen. Jo toteutetut toimenpiteet ennen vuotta 2027 kattavat kokonaisuudesta vuositasolla noin 3,8 miljoonaa euroa. Erikseen tehtyjen säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta.

Parannamme kykyämme hyödyntää liikenne- ja matkustustietoa liikenteen suunnittelussa, ohjauksessa ja päätöksenteossa. Datalähtöinen optimointi on suunnittelun keskiössä varmistaen joukkoliikenteen kustannustehokkaan järjestämisen lukuisten poikkeusjärjestelyidenkin keskellä. Suunnittelun tukena käytettäviä kustannustehokkuusmittareita kehitetään tavoitteena pystyä strategian aikana hyödyntämään muun muassa linjakohtaisia kannattavuuslukuja. Linjakohtaisten kannattavuuslukujen mahdollistuminen edellyttää päätöksiä muun muassa lippujen validoinnin laajuudesta.

4.3.3. Tehostamme kehittämisen toimintatapoja

Parantamalla kehittämistoiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta varmistetaan, että rajalliset resurssit kohdennetaan hankkeisiin, joilla on **suurin strateginen merkitys ja asiakasvaikutus**. Lisäksi tehostettu ja yhtenäinen kehittämisprosessi lyhentää aikaa ideasta toteutukseen, jolloin uudet palvelut ja parannukset saadaan nopeammin asiakkaiden hyödyksi. Yhtenäinen prosessi lisää myös kehittämistoiminnan läpinäkyvyyttä, mikä mahdollistaa selkeän raportoinnin ja arvon seurannan eli näkyvyyden kehityshankkeiden etenemiseen sekä niiden tuottamiin hyötyihin. Lyhyen aikavälin tavoitteena on, että kehittämisen hankekanta on mitoitettu käytettävissä olevien resurssien mukaisesti ja investoinnit ohjautuvat hallitusti kehittämisprosessin kautta.

Kehittämisen toimintatapojen tehostaminen vauhdittaa strategisten tavoitteiden toteutumista, tukee HSL:n uudistumiskykyä ja varmistaa, että kehittämisen tulokset luovat pysyvää arvoa niin asiakkaille kuin omistajille. Tämä luo kestävää pohjaa organisaation tuottavuuden paranemiselle ja vapauttaa tilaa HSL:n uudistumiselle, mikä on strategisen päämäärän “Tuottavuudella tilaa uudistumiselle” ydin.

4.3.4. Vahvistamme muutoskyvykkyyttämme ja ketterää sopeutumista

Muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys on priorisoitu strateginen menestystekijä vuodelle 2026, ja sen vahvistamista jatketaan vuonna 2027. Se on edellytys sille, että muut menestystekijät voidaan toteuttaa vaikuttavasti ja suunnitellussa aikataulussa. Menestystekijä mahdollistaa strategian toimeenpanon ja varmistaa, että HSL kykenee uudistumaan ja mukautumaan johdonmukaisesti nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä.

HSL toimii ympäristössä, jossa teknologiset, lainsäädännölliset ja asiakaskäyttäytymisen muutokset edellyttävät nopeaa reagointia sekä kykyä sopeuttaa toimintaa jatkuvasti. Muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys tarkoittavat HSL:n valmiutta tunnistaa muutokset ajoissa, tehdä tilanteeseen nähden oikeita valintoja ja viedä muutokset hallitusti, mutta ripeästi käytäntöön. Päätösten ja kokeilujen ketteryys sekä kyky muuttaa suuntaa tarvittaessa ovat keskeisiä kilpailukykytekijöitä.

Uuden aloittaminen perustuu strategiaan ja yhteiseen päätöksentekoon. Muutosta ei johdeta irrallisina hankkeina, vaan selkeänä kokonaisuutena, jossa tekemistä ohjataan strategiaan kytkeytyvänä portfoliona. Sopeutumisen ketteryys tarkoittaa myös kykyä arvioida tekemistä jatkuvasti: mitä jatketaan, mitä muutetaan ja mistä luovutaan. Tämä edellyttää toimivaa hallintomallia, joka tukee priorisointia, päätöksentekoa ja muutosten etenemistä tasalaatuisesti koko organisaatiossa.

Käytännössä muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys tarkoittavat kykyä priorisoida, tehdä tietoisia valintoja, hyödyntää dataa päätöksenteossa, kokeilla uusia ratkaisuja ja mukauttaa toimintaa tilanteen

muuttuessa. Kun priorisointi toimii, resurssit ja energia kohdistuvat oikeisiin asioihin ja HSL keskittyy vaikuttavimpiin toimenpiteisiin. Muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys näkyvät konkreettisesti sujuvampana toimintana, parempana asiakaskokemuksena ja vahvempana vaikuttavuutena. Muutoskyvykäs ja ketterästi sopeutuva HSL tietää, mihin suuntaan se on menossa, reagoi muutoksiin ajoissa ja vie muutokset määrätietoisesti osaksi arkea yhdessä henkilöstön kanssa ja mitattavin tuloksin.

4.3.5. Valjastamme datan, tekoälyn ja automaation mahdollisuudet

HSL valjastaa vuosina 2027–2029 tekoälyä ja dataa järjestelmällisesti asiakasarvon kasvattamiseen, liikenteen kustannustehokkuuden parantamiseen ja toiminnan tuottavuuden vahvistamiseen. Tavoitteena ei ole yksittäisten kokeilujen tekeminen, vaan pysyvän asiakas- ja kysyntäohjautuvan toimintamallin rakentaminen. HSL:n mittakaava tekee pienistäkin parannuksista merkittäviä. Siksi tekoälyn kehitystyö hyödynnetään ensisijaisesti siellä, missä vaikutus kohdistuu suoraan lipputuloihin, palvelutasoon, kuormituksen hallintaan, asiakaskokemukseen, suurimpien kustannuserien hallintaan ja tietotyön tuottavuuteen.

Tekoälyn tärkeimmät käyttökohteet jakautuvat kolmeen kokonaisuuteen. Ensinnäkin HSL vahvistaa kysynnän kasvua ja asiakkuuksien säilymistä hyödyntämällä asiakasymmärrystä, segmentointia ja AI-pohjaista markkinointia ja päätöksentekoa sovelluksessa, verkkopalveluissa ja lähimaksukanavassa. Tavoitteena on tunnistaa, missä segmenteissä lisämatkoja syntyy pienimmällä kustannuksella, vähentää ostamisen kitkaa ja tarjota oikea viesti tai palvelu oikeaan aikaan. Toiseksi HSL ottaa tekoälyä käyttöön liikenteen kysyntäennusteissa, kuormituksen ennakoinnissa, kapasiteetin kohdentamisessa ja poikkeustilanteiden hallinnassa. Kolmanneksi HSL hyödyntää generatiivista tekoälyä asiakaspalvelun, palautteiden käsittelyn, tiedonhaun ja viestinnän tukena, jotta käsittelyajat lyhenevät, itsepalvelu lisääntyy ja häiriöviestintä muuttuu nykyistä osuvammaksi. Näissä kokonaisuuksissa on merkittäviä potentiaalisia hyötyjä lipputulojen kasvun, kustannussäästöjen, asiakaspalvelun tuottavuuden ja kitkan poistamisen myötä.

Tekoälyn täysimittaisen hyödyntämisen edellytyksenä on vahva data- ja päätöksentekokyky nykyisten digitaalisten järjestelmien päällä. HSL:n tavoitteena on koota yhteen myynnin ja maksamisen tiedot, matkustusdata, matkaleimaukset, reittihaut, reaaliaikainen häiriö- ja ajoneuvodata, asiakaspalvelu- ja palautedata sekä ulkoiset tiedot kuten sää, tapahtumat ja työmaat, joiden päälle rakentuu HSL:n AI-kyvykkyyksillä varustettu data-alusta. Teknisten ja datanhallinnallisten kyvykkyyksien ohella keskeistä on vastuullisuus: HSL:llä on kattavat politiikat tietoturvaan, tietosuojaan sekä tekoälyn käyttöön. Näiden toteutumisen varmistaminen sekä jatkuva ajantasaisena pitäminen on keskeinen kulmakivi HSL:n vastuullisessa tekoälyn hyödyntämisessä.

Vuosien 2027–2029 toimeenpanossa HSL:n painopiste on asiakas- ja kysyntämoottorissa sekä AI-avusteisessa asiakaspalvelussa. Erityisesti profilointiin, automatisoituun päätöksentekoon, datan minimointiin ja auditointiin liittyvät vaatimukset on rakennettava osaksi arkkitehtuuria ja toimintamallia alusta alkaen. Seuraavassa vaiheessa kysyntäennuste kytketään operatiiviseen suunnitteluun, asiakasviestintään ja kanavat yhteiseen mittausmalliin. Pidemmällä aikavälillä HSL voi hyödyntää tekoälyä myös kysyntäennusteissa, kuormituksen ja vaihtoyhteyksien haasteissa, suunnitteluvaihtoehdoissa ja tekoäly tukee poikkeusliikenteen ja häiriötilanteiden nopeaa suunnittelua.

HSL:n tavoitteena on, että tekoäly näkyy vuosina 2027–2029 konkreettisina hyötyinä asiakkaille ja omalle organisaatiolle: helpompana ostamisena, osuvampana häiriöviestintänä, tehokkaampana asiakaspalveluna sekä kysyntää vastaavana liikenteenä. HSL vahvistaa omaa kykyään tehdä päätöksiä tiedolla, kokeilla hallitusti, mitata vaikutuksia ja kehittää palveluita läpinäkyvästi ja vastuullisesti.

4.4. Yhteiskunnallista vaikuttavuutta

Yhteiskunnallista vaikuttavuutta tarkoittaa, että toimimme aktiivisesti ja tietoon perustuen kestävän liikkumisen ja vastuullisuuden puolestapuhujana yhteiskunnallisessa päätöksenteossa tukien seudun kestävää kehitystä.

HSL:n lipuilla tehdään yli 60 prosenttia kaikista Suomen joukkoliikennematkoista. Lisäksi Helsingin seutu on koko maan elinvoiman veturi. HSL:n tärkeänä tehtävänä on ajaa omistajakuntiensa liikennepoliittisia tavoitteita valtakunnallisella tasolla. Koska HSL on osa niin monia matkoja ja niin monien arkea, meillä on merkittävä mahdollisuus parantaa kestävää liikkumista koko yhteiskunnan tasolla. Talous tulee myös tulevaisuudessa määrittämään suuresti HSL:n toimintaa ja koko Helsingin seudun liikennejärjestelmää, minkä vuoksi tärkeisiin päätöksiin kannattaa vaikuttaa asiantuntijatahona.

Olemme arvostettu ja monin paikoin johtava asiantuntija kaupunkijoukkoliikenteen ja liikenteen hankinnassa sekä seudun liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämisessä. HSL:n tulee tehdä proaktiivista yhteistyötä omistajakuntien kanssa koko Helsingin seudun parhaaksi. Samalla meidän on vahvistettava yhteyttämme valtakunnallisiin toimijoihin. Pelkkä lainsäädäntöesitysten lausuntojen antaminen ei johda riittäviin tuloksiin kestävän liikennejärjestelmän edellytysten edistämiseksi.

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus ja vastuullisuus toimivat käsi kädessä. Keskiössä HSL:n vaikuttamiselle on liikennejärjestelmäyhteistyö. TTS-kaudella 2027–2029 tunnistamme roolimme osana kestävän liikkumisen ekosysteemiä ja teemme yhteistyötä paikallisten ja seudullisten toimijoiden kautta. Lisäksi vaalimme pohjoismaista ja eurooppalaista yhteistyötä ja pidämme yllä avointa keskustelua sidosryhmiemme suuntaan.

Panostamme myös pitkäkestoiseen vaikuttamiseen. Tekemällä tietopohjaista vaikuttamistyötä yli strategiakauden rajojen sekä panostamalla ennakointiin ja vaikutusten arviointiin takaamme sen, että yhteistyömme toimii saumattomasti myös jatkossa ja yhteiskunnallinen toimintaympäristö säilyy HSL:n toiminnalle otollisena.

4.4.1. Teemme tietopohjaista vaikuttamistyötä ja viestintää

HSL:n hallitus hyväksyi marraskuussa 2025 HSL:n vaikuttamisen kärkiteemat, jotka jakautuvat kolmeen kokonaisuuteen: 1) Valtakunnallinen liikennepolitiikka ja -rahoitus tukee kestävän liikenteen kasvua ja kehitystä, 2) Liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta ja resilienssiä on kehitettävä systemaattisesti ja 3) Uutta liikenneteknologiaa ja tehokkaita alustaratkaisuja edistetään hallitusti.

HSL:n vaikuttamistyön vuoden 2026 keskeisenä teemana on ollut Suomen vuonna 2027 julkaistavaan hallitusohjelmaan vaikuttaminen. Työ käynnistyi vuoden 2025 lopussa HSL:n hallituksen päätöksestä. Lisäksi HSL:ssä tehdään vaikuttamistyötä esimerkiksi seudullisen MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä tai yhteistyössä jäsenkuntien kanssa sekä viranhaltija-, asiantuntija- että poliittisella tasolla.

Datan ja analyysien tuottaminen kestävän liikkumisen tueksi on jo nyt oleellinen osa HSL:n toimintaa. Pyrimme tulevina vuosina parantamaan kykyämme tuottaa, jalostaa ja hyödyntää tietoa myös vaikuttamisen ja viestinnän välineenä. Vuoden 2026 aikana HSL käynnistää systemaattisen yhteiskunnallisen vaikuttamistyön, jonka tavoitteena on antaa tietoa ja näkemystä etenkin valtakunnan politiikan tueksi.

Vuonna 2027 pyrimme siihen, että hallitusohjelman sisältö on HSL:n tavoitteiden mukaista. Lisäksi tavoittelemme sitä, että MAL2027- ja liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistely ja päätöksenteko sen ohessa sujuvat hyvin ja HSL:n tavoitteet on huomioitu suunnitelmissa. Pyrimme pitämään puolueet ja virkakunnan informoituina ja nostamaan tärkeitä teemoja myös julkiseen keskusteluun.

Vuonna 2028 tavoittelemme maan hallituskauden hankkeiden etenevän Helsingin seudun liikennejärjestelmää tukevalla tavalla ja että seuraavan MAL-sopimuksen sisältö ja rahoitus ovat tavoitteiden mukaisia. Vuonna 2028 pyrimme myös vahvistamaan HSL:n vaikuttamista EU-tasolla ja suunnittelemme tähän toimenpiteitä. Vuonna 2029 aloitamme lisäksi valmistautumisen vuoden 2031 hallitusohjelmaan, jonka sisältöihin tarjoamme apua ja näkökulmia eri puolueiden vaaliohjelmien valmistelun yhteydessä.

4.4.2. Toteutamme laadukasta vaikutustenarviointia

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tulee laatia suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arviointi SOVA-lain mukaisesti. Lain mukaan vaikutusten arvioinnin tulee vaikuttaa suunnitteluun. Suunnittelun tulee olla iteroituvaa sekä osallistavaa. Suunnittelun aikana toteutetaan lausuntokierrokset sekä arviointiohjelmasta että ympäristöselostuksesta. Myös MAL-suunnitelman liikenneosion vaikutukset arvioidaan.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin tavoitteena on tuoda esiin suunnitelman merkittävät vaikutukset etukäteen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi. Suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin tavoitevuosi on 2045, mutta myös pidemmän aikavälin vaikutuksia (vuoteen 2060) tarkastellaan. Arvioinnissa hyödynnetään sekä liikenne-ennustemallilla tuotettavia numeerisia mittareita että muita menetelmiä. Tietoa suunnitelman vaikutuksista tuotetaan vaiheittain niin, että arviointi ohjaa prosessin aikana tehtäviä valintoja. Lähtökohdan arvioinnille muodostavat nykytilanne, päätettyjen toimenpiteiden myötä toteutuva tila (vertailupohja) sekä oletukset tulevista kehityssuunnista. Vaikutuksia tarkastellaan suhteessa MAL-suunnitelman tavoitteisiin sekä liikennejärjestelmän kehittämislinjauksiin, nykytilaan ja vertailupohjaan.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan iteroiden ja arviointia hyödyntäen pääasiassa vuoden 2026 aikana. Suunnitelmaluonnoksesta laaditaan arviointiselostus, johon kootaan yhteen suunnittelun aikana tuotettu arviointitieto, ja kuvataan vaikutuksia monipuolisesti arviointiohjelmassa esitetyistä teemoista. Vaikutusten arviointi valmistuu alkuvuodesta 2027.

SOVA-lain (2005/200/2 §) mukaan ympäristövaikutuksella tarkoitetaan suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella:

- väestöön, ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- luonnonvarojen hyödyntämiseen
- aiemmissa kohdissa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Näistä aihealueista tunnistetaan ne teemat, joihin liikennejärjestelmäsuunnittelulla on toteutuessaan todennäköisesti vaikutuksia. SOVA-lain mukaisten ympäristövaikutusten arviointi sisällytetään osaksi arvioinnin kokonaisuutta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi tuottaa tietoa suunnitelman toteuttamisen merkittävistä vaikutuksista ja palvelee suunnitteluongelman ratkaisemista: eri vaiheissa tehtäviä valintoja, eri intressien yhteensovittamista ja haitallisten vaikutusten vähentämistä tai lieventämistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi tuottaa tietoa, jota pystytään seudulla hyödyntämään suunnittelun ja päätöksenteon tukena. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin lisäksi kehitetään HSL:n kyvykkyyttä arvioida suunniteltujen toimenpiteiden vaikutuksia monipuolisesti sekä hyödyntää liikenne-ennustemallia joukkoliikenteen tarkemman tason suunnitteluun.

4.4.3. Kehitämme ennakointikyvykkyyttämme

Strategisella ennakoinnilla pyritään tulevaisuuden ymmärtämiseen ja erilaisten tulevaisuuskäsitysten soveltamista strategiaan, päätöksentekoon ja kehittämiseen. Strategisen ennakointikyvykkyyden kasvattamisella HSL pyrkii varautumaan tulevaan ja tunnistamaan toimintaympäristön muutoksista sekä uhkia että mahdollisuuksia, jotta toiminnan suuntaa voidaan tarvittaessa muuttaa. Ennakointikyvykäs organisaatio harjoittaa systemaattista, jatkuvaa tulevaisuuden kartoittamista osana johtamista ja toimenpiteiden suunnittelua. Sen avulla luodaan pohja tulevaisuuden kilpailuedulle.

HSL kehittää kykyään tunnistaa toimintaympäristön muutokset (kuten teknologiset innovaatiot, kulkutapamuutokset ja väestökehityksen vaikutukset, regulaatio) ajoissa ja arvioida niiden vaikutusta HSL:n toimintaan. Ennakointikyvykkyys vahvistaa kykyämme vaikuttaa tietopohjaisesti ja oikea-aikaisesti yhteiskunnallisessa keskustelussa ja päätöksenteossa. Se mahdollistaa myös muiden strategisten päämäärien saavuttamista esim. tunnistamalla ihmisten liikkumistarpeiden muutoksia.

2027–28 HSL tavoittelee systemaattisen, osallistavan ennakointityön mallin kehittämistä, jossa HSL:n toiminnalle keskeiset seurattavat aiheet ja epävarmuustekijät toimintaympäristössä tunnistetaan. Tuotetun tiedon tuottamisesta ja jakamisesta sovitaan. Ennakointityö tuottaa syötteitä riskien hallintaan, tuote- ja palvelukehitykseen, uusiin bisnesmalleihin, vaikuttamisen agendalle sekä strategian päivittämiseen ja vuositavoitteisiin. Ennakointityö linkittyy riskienhallintaan, mutta tunnistaa myös uusia kasvun mahdolli-

suuksia ja tuottaa siten liiketoimintahyötyä. Se mahdollistaa myös osaltaan oikea-aikaisen vaikuttamisen: esimerkiksi regulaatioseurannan prosessi on reaktiivisen sijaan myös proaktiivinen. Strategiaa voidaan tarvittaessa päivittää, jos ennakointitieto antaa siihen aihetta.

Tavoitteena on, että vuoden 2029 lopussa HSL:llä on vahva vaikuttamissuunnitelma vaaliohjelmista seuraavaan hallitusohjelmaan, joka perustuu systemaattiseen ennakointiin. Pystymme syöttämään vaaliohjelmiin validoitua ennakointidataa tuoden näkemystä valtakunnan tason poliittiseen keskusteluun ja puolueiden hallitusohjelmatyöhön. Jatkuva ennakointi pohjustaa myös HSL:n seuraavaa strategiaa.

5. KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA

5.1. Talouden näkymä, riskit ja sopeutusvaihtoehdot 2027–2029

HSL:n taloudellinen toimintaympäristö säilyy strategiakaudella 2027–2029 erittäin haastavana. Erityisesti raideliikenteen suuret infrarakentamishankkeet, liikennejärjestelmän muutokset sekä rakentamisen aiheuttamat poikkeusjärjestelyt kasvattavat operointi- ja infrakustannuksia merkittävästi. Samanaikaisesti HSL:n maksuvalmius on heikentynyt aiempien vuosien kertyneiden ylijäämien päättymisen seurauksena, mikä lisää talousarvion toteutumiseen ja kassanhallintaan liittyviä riskejä.

Talousarvioesitys perustuu skenaarioon, jossa lipputulotavoite on 418,5 milj. euroa ja kuntasubventiossa päästään keskimäärin 45,9 prosenttiin ilman infrakustannuksia talousarviovuonna 2026 (kuntasubventio keskimäärin 59,3 prosenttia ml. infrakustannukset). Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio ilman infrakustannuksia toteutuisi noin 40 prosentin keskimääräisellä tasolla strategiakauden päättyessä vuonna 2029**. Taloussuunnitelmaan sisältyy kuitenkin merkittäviä epävarmuustekijöitä, joiden toteutuminen voi vaikuttaa olennaisesti jäsenkuntien maksuosuuksiin, HSL:n rahoitusasemaan sekä palvelutason ylläpitämismahdollisuuksiin. Näitä riskejä pyritään hallitsemaan ennakoivalla talouden seurannalla, vaiheittaisella päätöksenteolla sekä säännöllisellä talousennusteiden päivittämisellä strategiakauden aikana.**

Vuonna 2027 merkittävin yksittäinen talouteen vaikuttava tekijä on Junatien metrosillan uusiminen, joka aiheuttaa noin seitsemän kuukauden metrokatkon. Metroliikennettä korvataan laajasti bussi- ja raitioliikenteellä, mutta tästä huolimatta palvelutaso ja asiakaskokemus heikkenevät merkittävästi. Metrokatkon arvioidaan lisäävän HSL:n operointikustannuksia noin 15 miljoonalla eurolla sekä vähentävän lipputuloja noin 15 miljoonalla eurolla. Lisäksi samanaikaiset rakennushankkeet, kuten Kruunusillat, Espoon kaupunkirata, Vantaan ratikka sekä useat katu- ja infratyöt, lisäävät kustannuspaineita koko strategiakauden ajan.

Taloussuunnitelman tulopohja perustuu riskiä sisältävään oletukseen keskimäärin noin 3,1 prosentin vuosittaisista lipunhintojen korotuksista sekä matkustajamäärien kasvun toteutumisesta. Mikäli kysynnän kehitys jää ennakoitua heikommaksi tai työmaiden vaikutukset asiakaskokemukseen pitkittyvät, muodostuu merkittävä riski lipputulojen toteutumiselle. Strategiakauden subventiotavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi kuitenkin vielä tätä suurempia hinnankorotuksia. Arvioiden mukaan vuoden 2027 noin 45,9 prosentin subventiotavoite ilman infraa edellyttäisi jopa noin 6 prosentin hinnankorotuksia. Taloudellisia riskejä hallitaan ennakoimalla hinnankorotusten vaikutuksia kysyntään sekä yhteensovittamalla hinnoittelua, palvelutasoa ja kustannuskehitystä pitkän aikavälin taloudellisen kestävyyden turvaamiseksi.

Talouden tasapainottamiseksi HSL on valmistellut useita tuottavuus- ja sopeutustoimenpiteitä. Liikenteen tarjontaan kohdistuvien tuottavuushankkeiden tavoitteena on saavuttaa noin 12 miljoonan euron vuosittaiset säästöt vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi oman toiminnan kustannuksia hillitään henkilöstövähennyksillä, ostopalvelujen priorisoinnilla sekä kustannustehokkuutta parantavilla linjastosuunnitelmilla. Työmaavaraumien vähentäminen alkuperäisestä arviosta kasvattaa kuitenkin riskiä liikenteen täsmällisyyden heikkenemisestä, ja voi käytännössä johtaa vuorovälien lisäharventamiseen tilanteissa, joissa liikenne hidastuu merkittävästi rakennustöiden vuoksi.

Mikäli kustannuskehitys toteutuu ennakoitua heikompana tai lipputulot jäävät tavoitteista, HSL:llä on käytännössä käytettävissään kolme keskeistä tasapainottamiskeinoa: lipunhintojen korottaminen, palvelutason heikentäminen tai kuntien subvention kasvattaminen. Kaikki vaihtoehdot sisältävät merkittäviä vaikutuksia sekä matkustajiin että omistajakuntiin. Hintojen korotukset voivat heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää kysyntää, palvelutason heikennykset vaikuttavat suoraan asiakaskokemukseen ja saavutettavuuteen, ja subvention kasvattaminen lisää jäsenkuntien taloudellista rasitusta. Näistä syistä talouden tasapainottaminen edellyttää vaiheittaista ja ennakoivaa päätöksentekoa koko strategiakauden ajan. Hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti päätöksenteossa korostuvat vaikutusten ennakkoarviointi, avoimuus, oikea-aikainen tiedonsaanti sekä jäsenkuntien kanssa tehtävä yhteistyö.

Vuoden 2027 talousarvioon liittyy poikkeuksellisen suuri epävarmuus, minkä vuoksi talousarviomuutosten ja rahoitustarpeiden uudelleenarvioinnin mahdollisuus strategiakauden aikana on merkittävä. HSL seuraa talouden toteumaa, matkustajakehitystä sekä suurten inframuutosten vaikutuksia tiiviisti osana jatkuvaa riskienhallintaa ja sisäistä valvontaa. **Tarvittaessa varaudutaan lisäsopeutustoimenpiteisiin, talousarviomuutoksiin sekä jäsenkuntien kanssa käytäviin jatkoneuvotteluihin taloudellisen vakauden turvaamiseksi. Lisäksi tavoitteena on varmistaa, että talouden tasapainottamistoimenpiteet toteutetaan hallitusti siten, etteivät ne vaaranna HSL:n toiminnan jatkuvuutta, palveluiden turvallisuutta tai strategisten tavoitteiden saavuttamista.**

5.2. Talousarvion sitovuus

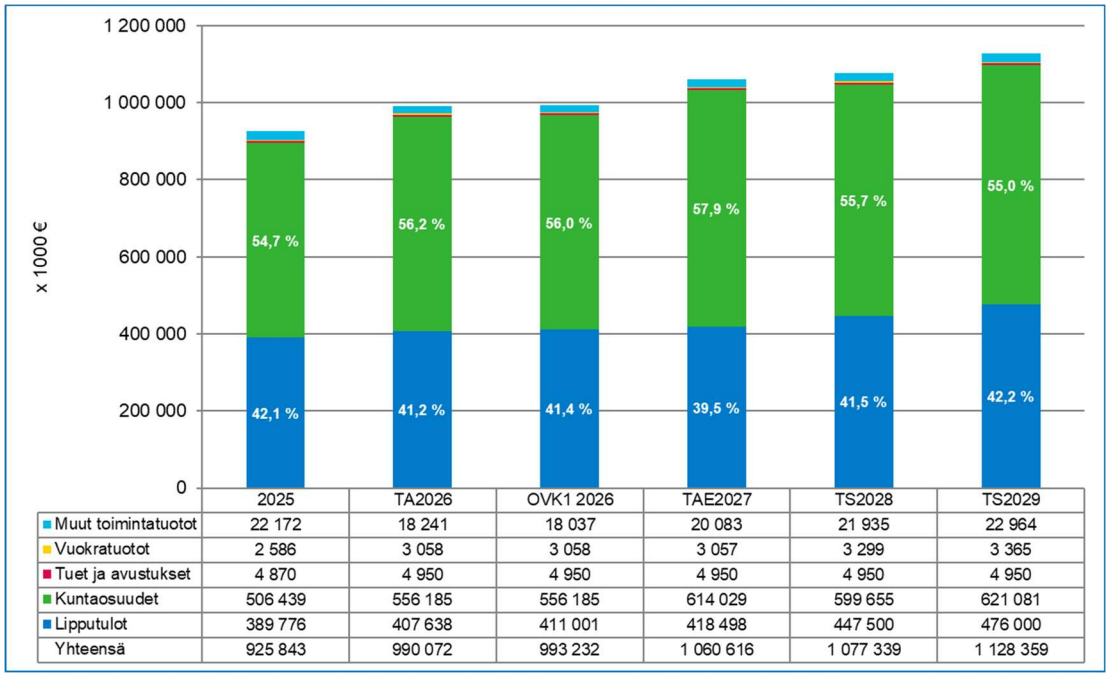
Talousarvion sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa noudatetaan hyväksyttyä talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1. Sitovat erät TAE2027

	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	ERO OVK1 2026 / TAE2027	
Toimintamenot	989 925 000 €	992 428 361 €	**1 044 740 303 €**	52 311 942	5,3 %
Investointimenot	25 400 000 €	22 000 000 €	**24 000 000 €**	2 000 000	9,1 %
Kuntaosuudet	556 185 000 €	556 185 000 €	**614 028 903 €**	57 843 903	10,4 %

5.3. Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2027 ovat yhteensä 1060,6 milj. euroa. Kasvua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 67,4 milj. euroa (6,8 %). Toimintatuloista vuonna 2027 39,5 % on lipputuloja, 57,9 % kuntaosuuksia ja 2,6 % muita tuloja. Toimintatulojen arvioidaan olevan 1077,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 1128,4 milj. euroa vuonna 2029.



	2025	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	TS2028	TS2029
Muut toimintatuotot	22 172	18 241	18 037	20 083	21 935	22 964
Vuokratuotot	2 586	3 058	3 058	3 057	3 299	3 365
Tuet ja avustukset	4 870	4 950	4 950	4 950	4 950	4 950
Kuntaosuudet	506 439	556 185	556 185	614 029	599 655	621 081
Lipputulot	389 776	407 638	411 001	418 498	447 500	476 000
Yhteensä	925 843	990 072	993 232	1 060 616	1 077 339	1 128 359

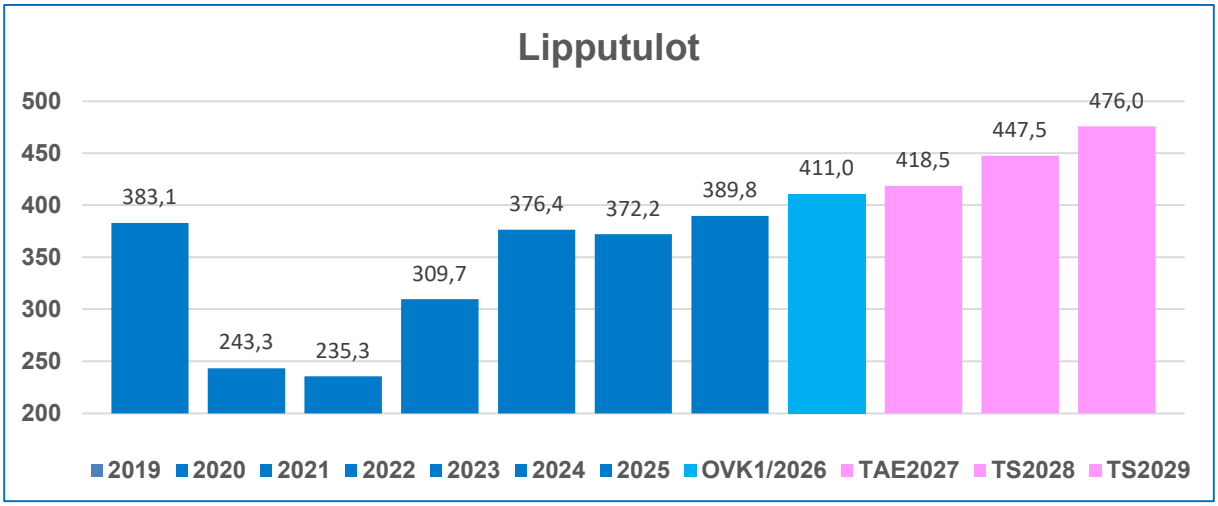
Kuva 2. Toimintatulot 2025–2029

5.3.1. Lipputulot

Vuoteen 2029 mennessä lipputulojen tulisi kasvaa vähintään 476,0 miljoonaan euroon, jotta subventiotaso kasvavien kustannusten myötä olisi tavoitteen mukainen. Joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavat hinnoitteluakin merkittävämmin matka-aika ja vaiva, joita työmaat TTS-kauden aikana haastavat. Merkittävien työmaiden aiheuttamat kustannukset ja lipputulomenetykset ovat huomattavia, erityisesti vuonna 2027 junatien katkon vuoksi.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite on laskettu keskimääräisellä 3,1 prosentin hintojen korotuksella ja strategisilla kasvutoimenpiteillä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluvan vuoden 2026 ennustetta (OVK1) suurempi. Vuonna 2028 lipputulot on arvioitu 447,5 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2029 476,0 milj. euron mukaan. Vuonna 2028 lipputulo kasvaa +29,0 milj. euroa verrattuna edelliseen vuoteen ja vuonna 2029 +28,5 milj. euroa verrattuna edelliseen vuoteen. Luvut sisältävät hinnankorotusten, väestönkasvun ja matkustajamäärien muutokset, työmaiden ja erityisesti ratakatkojen vaikutukset, sekä kuluttaja- ja yritysmyynnin kasvuodotukset.

Epävarmuutta lipputulojen todelliseen toteumaan aiheuttavat hintajouston todellinen toteuma hintojen korotuksissa, merkittävien ratakatkojen todelliset vaikutukset ja niistä palautuminen, sekä väestönkasvuun ja hinnoittelun muutoksiin perustumattomat kasvuodotukset kuluttaja- ja yritysmyynnissä, joita sisältyy kumulatiivisesti 2027 vuoden lipputuloihin +7,2 milj. euroa, 2028 +9,7 milj. euroa ja 2029 +19,8 milj. euroa, eli yhteensä TTS-kaudella +19,8 milj. euroa.



Kuva 3. Lipputulot 2019–2029

Lipputulot vyöhykkeittäin 2027

- AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 273,2 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 65,3 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 67,5 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 16,1 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 21,6 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 5,2 %.
- ABCDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 2,7 miljoonaa euroa. ABCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,6 %.
- BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 40,1 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 9,6 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,7 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,9 %.
- BCDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 0,3 miljoonaa euroa. BCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 8,4 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 2,0 %.
- CDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 0,2 miljoonaa euroa. CDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on alle 0,04 %.
- DE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 0,9 miljoonaa euroa. DE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,2 %.

5.3.2. Kuntaosuudet 2027–2029

TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien keskimääräinen subventio ilman infrakustannuksia toteutuisi noin 40,0 prosentin keskimääräisellä tasolla strategiakauden päättyessä vuonna 2029 (subventioprosentti on 56,5 infrakustannukset huomioiden).

Alustavan talousarvion mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2027 yhteensä 614,0 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 59,3 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2027 kustannuksista. Toimintasuunnitelmavuosien subventioasteet asettuvat 57,1 %

(TS-2028) ja 56,5 % (TS-2029). **Ilman infrakustannuksia keskimääräinen subventioaste on 45,9 % vuonna 2027, 42,0 % vuonna 2028 ja 40,1 % vuonna 2029.**

Taulukko 2. Kuntaosuudet **ennen** edellisten vuosien ali- ja ylijäämää kunnittain 2019–2029

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019	195,5	93,2	0,8	49,0	2,6	6,2	3,0	2,3	0,3	**352,9**
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4	6,9	3	3	0,5	**416,4**
2021	214,7	97,5	1,1	54,1	1,3	3,8	2,8	2,5	0,4	**378,1**
2022	199,8	99,9	1,2	50,9	2,4	5,5	2,7	3,2	0,2	**365,7**
2023	215,1	148,0	1,9	52,1	2,8	8,2	3,4	4,0	0,8	**436,3**
2024	258,5	160,7	1,9	66,2	3,9	8,2	3,8	4,4	1,5	**509,0**
2025	301,3	160,6	2,4	67,0	3,6	7,1	4,1	4,9	1,5	**552,5**
2026 TA	318,2	159,0	2,1	71,0	3,7	7,4	3,8	4,2	1,4	**570,8**
2027 TAE	353,9	164,8	2,7	73,8	3,2	7,4	4,1	4,9	1,8	**616,7**
2028 TS	343,2	167,4	2,8	67,3	3,1	7,5	4,0	4,9	2,2	**602,3**
2029 TS	360,0	166,8	2,8	72,2	3,3	7,3	3,9	5,1	2,2	**623,7**

Talousarvioennusteen 2027 kuntaosuudet ilman infrakustannuksia olisivat 358,6 milj. euroa, jolloin subventioaste olisi keskimäärin 45,9 %.

Taulukko 3. Kuntaosuudet **ennen** ed. vuosien ali- ja ylijäämää TAE2027 **ilman infrakustannuksia**

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2027 TAE	217,4	67,5	2,1	55,3	1,9	5,0	3,6	4,3	1,7	**358,6**
Subventio -%	**47,8 %**	**44,0 %**	**52,1 %**	**44,7 %**	**14,3 %**	**35,0 %**	**51,6 %**	**45,7 %**	**75,1 %**	**45,9 %**

Kertyneiden ylijäämien käyttö

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 on laadittu siten, että jäsenkuntien ylijäämien käytössä ja alijäämien veloituksessa on huomioitu HSL:n ensimmäisen osavuosikatsausennusteen mukainen arvio 31.12.2026 käytettävissä olevista yli-/alijäämistä. Ennusteen mukaiset ylijäämäkertymät vähentävät laskutettavia kuntaosuuksia TTS-kauden aikana ja alijäämät lisäävät laskutettavia kuntaosuuksia.

Ennusteen (osavuosikatsaus 1/2026) mukaan 31.12.2026 edellisiltä vuosilta kertyneitä ylijäämiä on käytettävissä kustannusten kattamiseen 7,9 milj. euroa. Ylijäämiä esitetään talousarvioesityksessä 2027–2029 käytettäväksi vuosittain 2,6 milj. euroa (Helsinki: -1,7 milj. euroa alijäämää, Espoo 1,9 milj. euroa ylijäämää, Kauniainen 13 k€ alijäämää, Vantaa 1,3 milj. euroa ylijäämää, Kerava 0,5 milj. euroa ylijäämää, Kirkkonummi 0,8 milj. euroa ylijäämää, Sipoo 0,2 milj. euroa alijäämää, Tuusula 0,1 milj. euroa alijäämää, Siuntio 0,1 milj. euroa ylijäämää). Yli-/alijäämäennusteet 31.12.2026 alla taulukossa.

Taulukko 4. Yli-/alijäämäennuste 31.12.2026

					Käyttö kuntaosuuksissa TTS-kaudella 2027–2029 (jaettuna 3. vuodelle)		
€	Tilinpäätös 2025	Käyttö-suunni-telma TA2026	Käyttöen-nuste, OVK1/2026	**Ennuste yli-/alijää-mistä 31.12.2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Helsinki	-6 420 781	2 159 372	1 451 738	**-4 969 043**	-1 656 348	-1 656 348	-1 656 348
Espoo	16 990 741	-11 218 742	-11 349 770	**5 640 972**	1 880 324	1 880 324	1 880 324
Kauniainen	542 794	-144 932	-584 479	**-41 685**	-13 895	-13 895	-13 895
Vantaa	4 495 854	-3 858 729	-487 020	**4 008 834**	1 336 278	1 336 278	1 336 278
Kerava	2 087 300	-460 329	-452 231	**1 635 069**	545 023	545 023	545 023
Kirkkonummi	2 797 475	-348 662	-462 677	**2 334 799**	778 266	778 266	778 266
Sipoo	-170 988	-34 825	-296 258	**-467 246**	-155 749	-155 749	-155 749
Tuusula	1 043 206	-541 732	-1 443 855	**-400 649**	-133 550	-133 550	-133 550
Siuntio	570 163	-171 782	-371 405	**198 759**	66 253	66 253	66 253
Yhteensä	**21 935 765**	**-14 620 362**	**-13 995 955**	**7 939 810**	**2 646 603**	**2 646 603**	**2 646 603**

5.3.3. Muut tulot

Muita kuin lippu- ja kuntaosuustuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 26,8 milj. euroa vuonna 2027. Valtion suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen osuudeksi on arvioitu yhteensä 4,8 milj. euroa vuosina 2027–2029. Tuki on kohdistettu jäsenkuntien kuntaosuuteen asukaslukujen suhteessa.

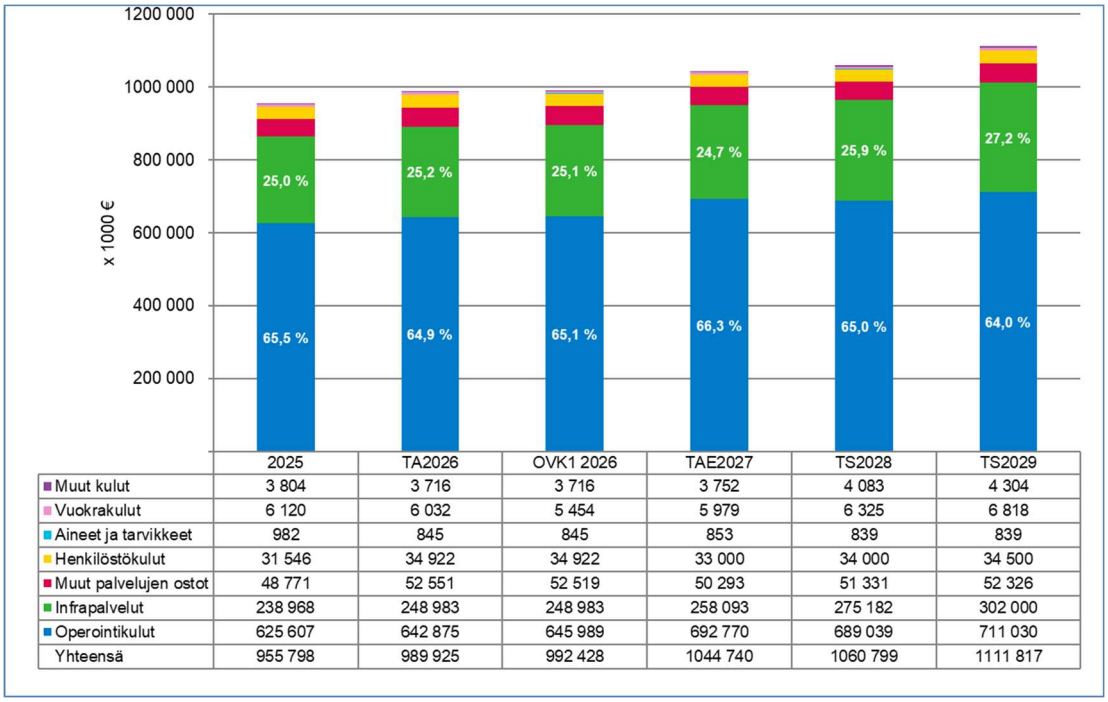
Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän n. 9–10 milj. euroa vuosittain vuosina 2027–2029. Tarkastusmaksutulot on budjetoitu voimassa olevan 100 euron tarkastusmaksun mukaisina. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 3,3–3,8 milj. euroa vuosittain vuosina 2027–2029.

Muita tuottoja arvioidaan saatavan 13,9 milj. euroa vuonna 2027, 14,9 milj. euroa vuonna 2028 ja 15,2 milj. euroa vuonna 2029. Mainostuottojen osuus muista tuloista on 6,5 milj. Vuokratuloja saadaan ajoneuvojärjestelmän laitteista, kuljettajien taukotilojen edelleen laskutuksesta ja toimitilojen ulosvuokrauksesta yhteensä 3,1 milj. euroa vuonna 2027. Vuonna 2028 vuokratuloja arvioidaan saatavan 3,3 milj. euroa ja vuonna 2029 3,3 milj. euroa. Muut tulot koostuvat matka- ja kantakorttien myynnistä, erilaisista palvelumaksuista ja edelleen veloitettavista korvauksista.

5.4. Toimintamenot

Toimintamenot ovat yhteensä 1044,7 milj. euroa vuonna 2027, 1060,8 milj. euroa vuonna 2028 ja 1111,8 milj. euroa vuonna 2029. Vuonna 2027 toimintamenoista 66,3 % on liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 24,7 % infrakorvauksia ja 9,0 % muita kuluja.

Vuosien 2027–2029 toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa. Kasvavat infrakustannukset nostavat HSL:n menoja nopeammin kuin lipputulojen kehitys nostaa tulopuolta, joten talouden tasapainoa on haettava sekä operointikustannuksia että muita kustannuksia karsimalla.



	2025	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	TS2028	TS2029
Muut kulut	3 804	3 716	3 716	3 752	4 083	4 304
Vuokrakulut	6 120	6 032	5 454	5 979	6 325	6 818
Aineet ja tarvikkeet	982	845	845	853	839	839
Henkilöstökulut	31 546	34 922	34 922	33 000	34 000	34 500
Muut palvelujen ostot	48 771	52 551	52 519	50 293	51 331	52 326
Infrapalvelut	238 968	248 983	248 983	258 093	275 182	302 000
Operointikulut	625 607	642 875	645 989	692 770	689 039	711 030
Yhteensä	955 798	989 925	992 428	1044 740	1060 799	1111 817

Kuva 4. Toimintakulut 2025–2029

5.4.1. Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 1001,2 milj. euroa vuonna 2027, 95,8 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2028 yhteensä 1015,6 milj. euroa ja 1065,4 milj. euroa vuonna 2029.

5.4.1.1. Liikennöinnistä maksettavat korvaukset

Liikennöinnistä maksetaan suoria operointikuluja vuonna 2027 yhteensä 692,8 milj. euroa, joka on 66,3 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 689,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 711,0 milj. euroa vuonna 2029. Huom. kuntaosuuslaskelmissa liikennöitsijöille maksettaviin eriin lasketaan mukaan muista operointiin liittyviä kustannuksia vähennettynä tuloilla.

Operointikustannusten osalta kustannustehokkuutta tavoitellaan harventamalla ja mahdollisesti lakkauttamalla heikolla kustannustehokkuudella suorittavaa liikennettä. Tämä tarkoittaa mahdollisesti yksittäisten linjojen kokonaisia lakkautuksia ja hiljaisempien ajankohtien liikenteen karsimista eri puolilla seutua. Tuottavuushankkeen mukaan tehtävät leikkaukset ja bussiliikenteen kehittämistoimenpiteiden lykkääminen aiheuttavat negatiivisia vaikutuksia asiakaskokemukseen täsmällisyyden heikentyessä, kapasiteetin epäoptimaalisen mitoituksen tai yksinkertaisesti poistuvan palvelun myötä. Kaikki tehtävät toimenpiteet tullaan kohdentamaan siten, että vaikutus HSL:n strategiassa määriteltyihin tavoitteisiin olisi mahdollisimman pieni.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 391,4 milj. euroa vuonna 2027. Operointikustannusten ennuste sisältää varauksia työmaihin ja poikkeusjärjestelyihin yhteensä +20,0 milj. euroa, josta merkittävin on junatien metrokatkon vaikutus (+10,4 milj. euroa). Kasvu vuoteen 2026 verrattuna johtuu pääosin indeksikorotuksista (+19,6 milj. euroa) sekä laajoista työmaista ja niiden aiheuttamista poikkeusliikennejärjestelyistä (+4,7 milj. euroa).

Toisaalta aikataulunmukaisen liikenteen suoritteet vähenevät vuodesta 2026 vuosittain aina vuoteen 2029 saakka tuottavuushankkeen liikenneleikkausten vuoksi, mikä vähentää operointikustannuksia suunnitellun liikenteen osalta. Kuntaosuuksissa bussin operointikustannuksiin sisältyvät lisäksi Ojangon bussivarikon vuokrat (+1,6 milj. euroa), muut tukipalvelut (+0,9 milj. euroa), ostoliikenteen edelleen laskutus (–1,3 milj. euroa) sekä kuljettajien tauko- ja sosiaalitilat (netto +0,1 milj. euroa).

Vuonna 2028 työmaiden ja poikkeusliikenteen kustannusten arvioidaan olevan +12,2 milj. euroa. Suurimmat erät ovat Vantaan ratikan rakentamisen aikaiset järjestelyt (+2,0 milj. euroa) sekä Länsi-Helsingin raitioteiden rakentamisen aiheuttamasta bussiliikenteen hidastumisesta syntyvät kustannukset (+1,7 milj. euroa). Vuonna 2029 vastaavien varausten arvioidaan laskevan 7,4 milj. euroon työmaiden vähentyessä. Bussiliikenteen kokonaiskustannuksiksi arvioidaan 374,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 366,8 milj. euroa vuonna 2029.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 62,2 milj. euroa vuonna 2027. Kustannustason arvioidaan nousevan linjatuntien osalta keskimäärin +4,1 % ja junapäivien yksikköhintojen osalta keskimäärin +5,1 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon. Toisaalta linjakilometrien yksikköhintojen arvioidaan taas laskevan keskimäärin -7,3 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon. Junatien metrokatkon takia vuoden 2027 ajettavien linjakilometrien määrän ennustetaan olevan noin 940 000 kilometriä vähemmän kuin vuonna 2026. Tämän vaikutus liikennesuoritteisiin arvioidaan olevan -2,6 milj. euroa. Toisaalta metrokatkosta aiheutuva kompensaatiokulu on +2,9 milj. euroa. Lisäksi metrovarikon osalta arvioidaan kustannusten nousua +1,5 milj. euroa. Vuonna 2028 metroliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 63,7 milj. euroa ja vuonna 2029 64,9 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 92,7 milj. euroa. Kustannustason arvioidaan nousevan linjatuntien osalta keskimäärin +3,8 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon, mutta laskevan linjakilometrien yksikköhintojen osalta keskimäärin -1,6 %. Vuonna 2027 kustannuksia nostavat lisääntyvät liikennesuoritteet (+7,1 milj. euroa) sekä kaluston pääomakorvaukset (+3,3 milj. euroa) lähinnä uusien Kruunusiltojen raitiolinjalisäysten seurauksena. Lisäksi liikenneohjauskeskuksen vartiointikustannusten arvioidaan nousevan +0,9 milj. euroa. Vuonna 2028 raitioliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 97,6 milj. euroa ja vuonna 2029 118,1 milj. euroa.

Pikaraitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 26,2 milj. euroa. Kustannukset nousevat arviolta +16,8 % suhteessa vuoden 2026 ennustearvioon nähden sekä +9,7 % 2026 talousarvioon nähden. Kustannusten nousua selittävät pikaraitioiden huoltosopimus, joka kasvaa +3,2 milj. euroa vuoden 2026 talousarvioon nähden. Toisaalta kustannusten nousua kompensoivat kiinteät kustannukset, joihin kuuluvat muun muassa varikkojen vuokra- ja ylläpitokustannukset, jotka laskevat -0,7 milj. euroa. Vuonna 2028 kustannusten arvioidaan olevan 27,6 milj. euroa ja vuonna 2029 31,9 milj. euroa.

Lauttaliikenteen operointikustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 7,1 milj. euroa, vuonna 2028 7,3 milj. euroa ja vuonna 2029 9,0 milj. euroa. Lauttaliikenteen kustannustasoa nostaa erityisesti polttoaineen hinnan nousu. Polttoainekustannus kuuluu suoraan lauttasopimuksen piiriin ja heijastuu siten suoraan lautan operointikustannuksiin.

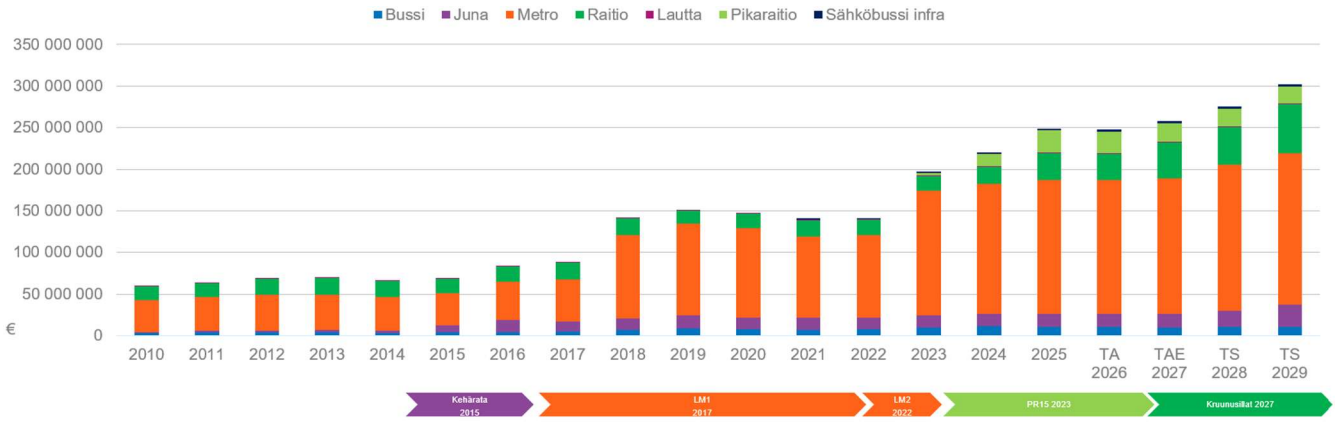
Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2027 yhteensä 113,2 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,9 milj. euroa. Vuonna 2028 junaliikenteen operointikustannuksiksi arvioidaan yhteensä 118,9 milj. euroa sekä 120,4 milj. euroa vuonna 2029. Vuonna 2027 junakalustoyhtiön vuokrat ovat 35,0 milj. euroa. Vuokrien arvioidaan nousevan vuosina 2027–2028 siten, että vuonna 2027 ne ovat 36,5 M€ ja vuonna 2028 35,2 M€. Vuoden 2027 normaalia suurempi kasvu selittyy korkotason nousulla. Vuonna 2027 junaliikenteen operoinnin kasvusta1,9 milj. euroa johtuvat suoritteiden lisääntymisestä ja 2,5 milj. euroa indeksikorotuksista. Kasvua selittävät lisäksi aiemmin mainittu junakalustoyhtiön vuokrien nousu sekä muiden korvausten kasvu.

5.4.1.2. Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Erillisissä sopimuksissa sovittuun joukkoliikenteen infraan ei lueta operointikalustoa, varikkoinfraa, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infraa, kuljettajien sosiaalitiloja, liityntäpysäköinnin infra, liiketiloja eikä mainospaikkoja.

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauksen **määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen** yhteydessä. Mikäli kaupungin infran toteutuneet kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään oikaisut siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/ylijäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Mikäli talousarviovuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään ne HSL:ssä talousarvion muutoksena.

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöönotetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuinen rakennusaikainen korko.



Kuva 5: Infrakustannusten kehitys 2010-2029

Vuonna 2027 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 258,1 milj. euroa. Kunnat ovat ilmoittaneet itse infralaskutuksensa. Kuntien HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 141,4 milj. euroa
- Espoo 101,4 milj. euroa
- Vantaa 12,2 milj. euroa ja
- Kirkkonummi 0,3 milj. euroa
- Kauniainen 0,2 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa, Helsingissä ja Vantaalla sijaitsevien sähköbussien latausinfran kokonaiskustannuksiltaan 2,6 milj. euroa vuonna 2027. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkiman latausinfran kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jl-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä. Keravalla, Sipoolla, Tuusulalla ja Siuntiolla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Infrakustannukset ovat suunnitelmavuosina 2028–2029 vuosittain keskimääräisesti noin 288,6 milj. euron luokkaa. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin.

Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Mikäli hintoja taas korotetaan, johtaa se matkustajamäärien vähenemiseen ja siihen, että infrahankkeista ei saada täysimääräistä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

5.4.1.3.Muut ostopalvelut

Muiden palvelujen ostoihin käytetään vuonna 2027 50,3 milj. euroa. Laskua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 2,2 milj. euroa (-4,2 %). Muiden palvelujen ostoihin käytetään 51,3 milj. euroa vuona 2028 ja 52,3 milj. euroa vuonna 2029.

ICT-käyttöpalveluiden kustannukset (28,9 milj. euroa vuonna 2027) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. ICT-käyttöpalveluiden kustannusten arvioidaan laskevan noin 2 milj. euroa (-6,5 %) verrattuna vuoden 2026 ennusteeseen. Yleisesti kustannusten laskua selittää vuonna 2025 vaiheittain toteutetun perusjärjestelmäuudistuksen, jossa aiempi lipunmyynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmä muutettiin tukemaan strategian mukaisia tavoitteita, aiheuttamien päällekkäisten kulujen vähentyminen tämän vuoden aikana.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään tukemaan kehitystä ja operointia, niiltä osin kuin katsotaan ettei kyseinen osaaminen ole HSL:n ydinosaamista. Tämä tehdään strategisesti ja taloudellisesti järkevimmällä mahdollisella tavalla. Vuonna 2027 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 6,0 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään vuonna 2027 4,4 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Lipunmyyntipalkkioihin sekä maksukorttiprovisioihin on arvioitu vuonna 2027 4,1 milj. euroa. Terveyspalveluihin arvioidaan käytettävän 0,6 milj. euroa. Varauma sisältää työterveyshuollon palvelut. Koulutuspalveluihin arvioidaan käytettävän 0,5 milj. euroa, jolla kustannetaan henkilöstön koulutuksia ja seminaareja.

Vartiointipalveluihin arvioidaan käytettävän vuonna 2027 1,0 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä. Nämä vartiointipalvelut ovat HSL:n suoraan maksamia vartiointipalveluita ja vartioinnin kustannuksia sisältyy lisäksi operointikustannuksiin.

Koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapitopalveluihin arvioidaan käytettävän vuonna 2027 2,1 milj. euroa. Varaus sisältää muun muassa ajoneuvolaitteiston, lukijalaitteiden, lippuautomaattien ja näyttöjen ylläpitoon liittyviä kustannuksia.

Muihin palveluihin arvioidaan käytettävän yhteensä 2,8 milj. euroa vuonna 2027. Tämä ryhmä sisältää muun muassa staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyviä palveluita, kuten majoitus- ja ravitsemispalvelut, matkustuspalvelut ja sekä henkilöstön lounasedun.

Taulukko 5. Muut palveluostot 2025–2029

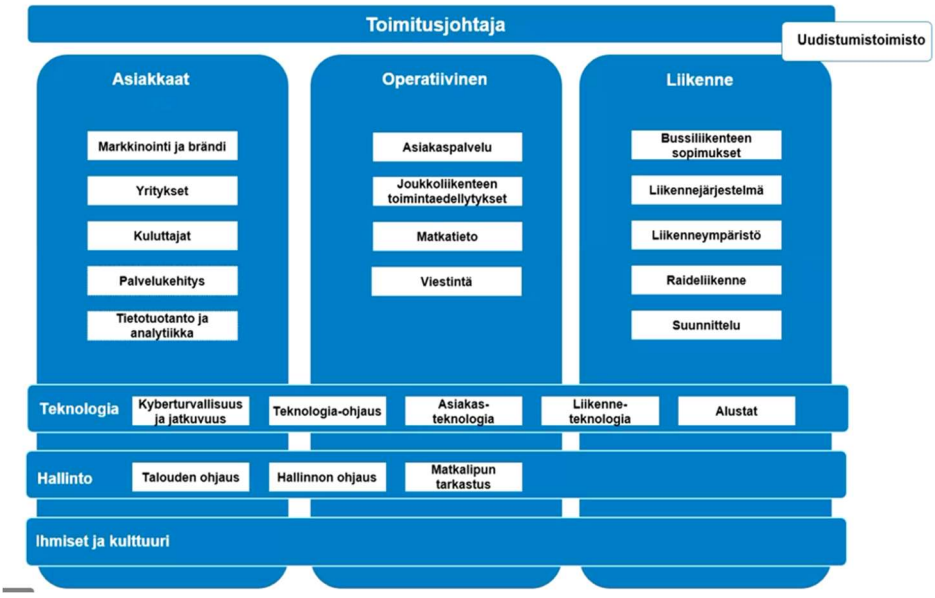
x 1 000 €	2025	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	Ero TAE2027/OVK1 2026		TS2028	TS2029
ICT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	28 785	30 961	30 961	28 938	-2 023	-6,5 %	29 522	30 394
Asiantuntijapalvelut	5 011	6 358	6 082	6 040	-42	-0,7 %	6 040	6 040
Laitteiden huoltopalvelut	3 408	2 271	2 271	2 086	-186	-8,2 %	2 375	2 375
Ilmoitukset ja markkinointi	3 633	4 448	4 448	4 226	-222	-5,0 %	3 663	3 663
Lipunmyyntipalkkiot, luottokorttiprovisiot	3 346	3 551	3 835	4 050	215	5,6 %	4 253	4 338
Terveyspalvelut	228	650	650	630	-20	-3,1 %	670	670
Koulutuspalvelut	628	458	458	491	33	7,3 %	404	404
Vartiointipalvelut	720	1 024	977	1 033	56	5,8 %	1 047	1 077
Muut palvelut	3 013	2 830	2 838	2 799	-38	-1,4 %	3 356	3 364
Muiden palveluiden ostot yhteensä	**48 771**	**52 551**	**52 519**	**50 293**	**-2 226**	**-4,2 %**	**51 331**	**52 326**

5.4.2. Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot on arvioitu 33,0 milj. euron suuruiseksi vuonna 2027, joka on 3,2 % kaikista toimintamenoista. Henkilöstömenojen osuus kaikista toimintamenoista on pysytellyt noin kolmen prosentin tasolla menneinä vuosina. HSL:n aloittaessa toimintansa vuonna 2010, henkilöstömenojen osuus kaikista toimintamenoista oli 3,0 %. Henkilöstömenoihin on varattu vuonna 2028 yhteensä 34,0 milj. euroa ja vuonna 2029 34,5 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustinpalkkion maksamiseen.

HSL:n toimintaympäristö, asiakasodotukset ja strategiset tavoitteet ovat muuttuneet. Strategian mukaisesti organisaation toimintaa kehitetään aiempaa asiakaslähtöisemmäksi, vaikuttavammaksi ja ketterämmäksi sekä tuottavuudeltaan paremmaksi. Nykyinen organisaatiorakenne ei kaikilta osin tukenut näitä tavoitteita, minkä vuoksi HSL aloitti toimintaorganisaation uudistamisen suunnittelun ja käynnisti koko henkilöstöä koskevat yhteistoimintaneuvottelut 16.3.2026. Neuvotteluiden päätyttyä HSL:n hallitus päätti 7.5.2026 hyväksyä HSL:lle uuden organisaatiorakenteen 1.6.2026 alkaen.

Neuvottelujen lopulliset vaikutukset kuntayhtymän talouteen ja henkilöstöön täsmentyvät HSL:n hallituksen päätöksen ja käytännön toimeenpanon myötä. Henkilöstökustannukset tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2027-2029.



Kuva 6. Organisaatio 1.6.2026 alkaen

5.4.3. Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on varattu 0,9 milj. euroa vuodelle 2027, 0,8 milj. euroa vuodelle 2028 ja 0,8 milj. euroa vuodelle 2029. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja ICT-tarvikkeet, matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto- ym. tarvikehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2027 ovat 6,0 milj. euroa. Rakennusten vuokrakulut sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannuksia 1,6 milj. euroa, Pasilan aseman vuokraa 0,9 milj. euroa, Ojangon varikon vuokraa 1,8 milj. euroa, liikenteenhallintakeskuksen vuokra 0,1M€ sekä kuljettajien sosiaalitiloista maksettavia vuokria 1,6 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2027 ovat 3,8 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 3,3 milj. euroa vuonna 2027.

5.5. Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2027 arvioidaan syntyvät tuottoja pääosin maksuliiketilien korkotuotoista. Mahdollisten ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Nettotuotoiksi vuosille 2028-2029 on arvioitu myös 0,5 milj. euroa vuosittain.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2026 lopussa 18,4 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. Viimeinen lainaerä lyhennetään suunnitelman mukaan 06/2030.

TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien kuntaosuuksilla katetaan kustannukset, joita ei lipputuloilla ja muilla tuloilla voida kattaa. HSL:n perussopimuksen mukaan rahoitus- ja investointiperiaatteiden hyväksyminen ja muuttaminen sekä kuntayhtymän rahoituksen, mukaan lukien lainan antaminen ja lainanotto ja niitä koskevien takaus- ja vakuusjärjestelyiden päätöksenteko on Yhtymäkokouksessa käsiteltäviä asioita ja joista päätetään tarpeen mukaan erikseen. HSL:n maksuvalmius heikkenee kuitenkin TTS-kaudella ylijäämäkertymien edelleen vähentyessä ja riskien mahdollisesti toteutuessa, mikä voi edellyttää äkillisen tarpeen lisärahoitukselle jäsenkunnilta tai vaihtoehtoisesti lainarahoituksen lisäämistä maksuvalmiuden turvaamiseksi. **HSL pyytääkin kuntia esittämään näkemyksensä siitä, millä toimenpiteillä maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muulla ratkaisulla.**

Suunnitelman mukaisilla laskelmilla vuonna 2027 kassan riittävyys laskee 12 päivään, mikä on jo lähellä heikkoa tasoa ja sisältää maksuvalmiusriskin (tilinpäätös 2025: 22 päivää).

HSL:n yhtymäkokous päättää vuosittain jäsenkunnille maksettavan peruspääoman koron määrästä ja maksamisesta. TTS-suunnitelmassa on varauduttu korkojen maksamiseen peruspääomaosuuksista PKS-omistajaohjauksen linjauksen mukaisella 1,5 prosentin korkokannalla.

Talousarvioehdotuksen 2027 vuosikate rahoituserien jälkeen on 16,4 milj. euroa ylijäämäinen eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat talousarviossa budjetoitu 19,0 milj. euron mukaisina vuodelle 2027.

5.6. Tilikauden tulos

Tilikauden 2027 tulos on -2,6 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan vielä kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Kuntakohtainen ylijäämien käyttö / alijäämävähennys esitetty kappaleessa 5.3.2 (taulukko 4).

Vuoden 2028 tilikauden alijäämäksi muodostuu -2,6 milj. euroa ja vuoden 2029 alijäämäksi -2,6 milj. euroa. Ylijäämäkertymä on suunniteltu käytettäväksi loppuun TTS-kausien aikana. Ylijäämäkertymien loppuminen heikentää HSL:n kassan riittävyyttä käyttömenoista suoriutumiseen ja kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

5.7. Oman toiminnan kulut ja tuotot

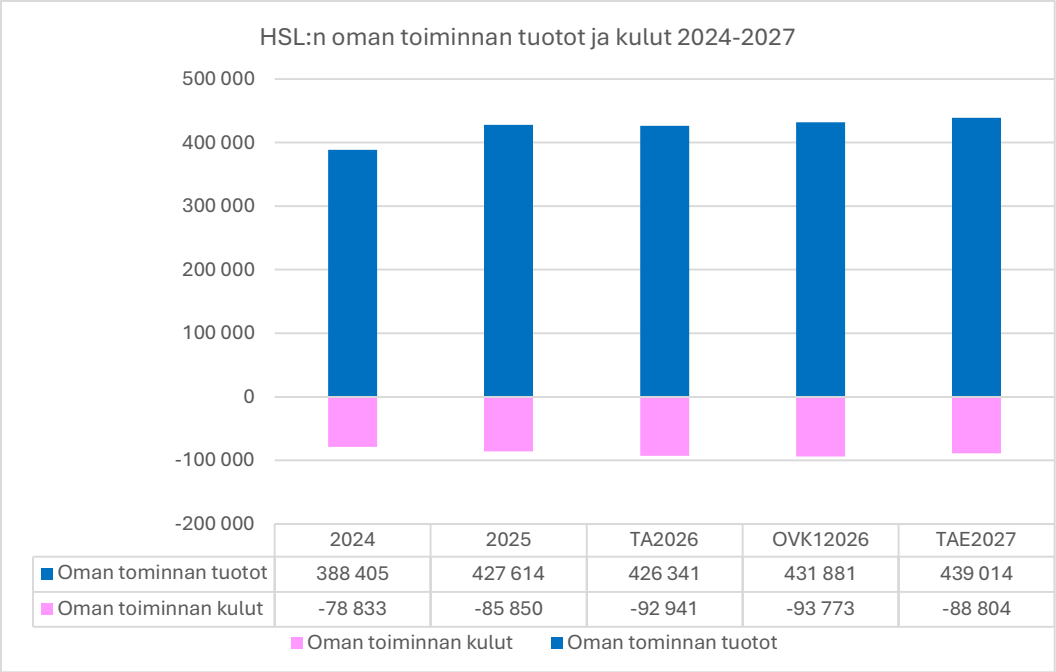
HSL:n ns. oman toiminnan kulut ja tuotot **sisältyvät** edellä esitettyihin tulo- ja kulueriin.

Oman toiminnan kulujen ja tuottojen kehitystä seurataan tuottavuushankkeessa erillään infra- ja operointikustannuksista, keskittyen eriin, joihin HSL voi omalla toiminnallaan parhaiten vaikuttaa. HSL:n oman toiminnan tuotot ja kulut kuvaavat organisaation kykyä tuottaa vaikuttavia, asiakaslähtöisiä ja kustannustehokkaita palveluja muuttuvassa toimintaympäristössä.

Oman toiminnan tuotot kasvavat tasaisesti vuosina 2024–2027, samalla kun kulujen kasvu pysyy hallittuna. Kulujen osuus tuotoista säilyy koko tarkastelukauden vakaana ja vuonna 2027 lähestymme jo 2029 tavoitetasoa. Suunnittelukaudella 2027–2029 keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että resurssit kohdentuvat strategisesti tarkoituksenmukaisesti: ydintehtävien laadukas toteuttaminen turvataan samalla, kun toimintaa kehitetään entistä ketterämmäksi, tehokkaammaksi ja dataohjautuvammaksi.

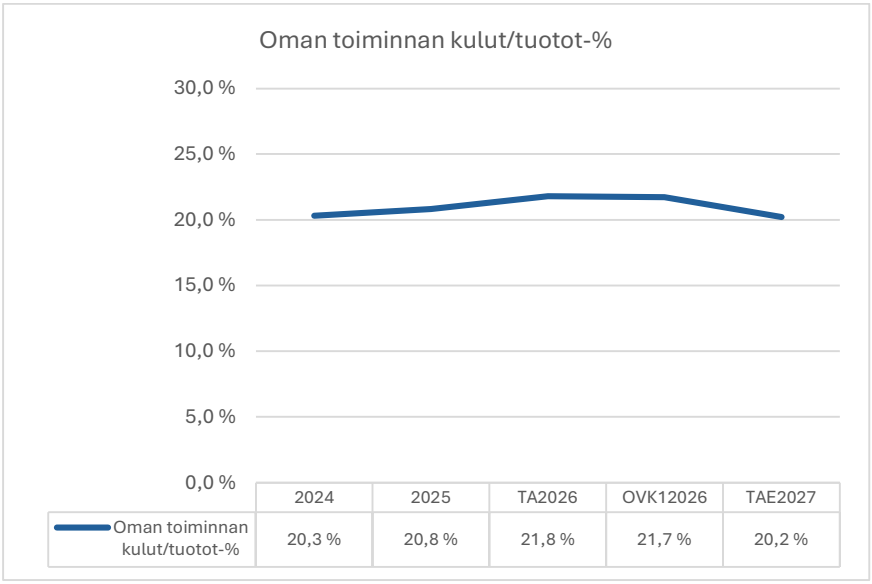
Oman toiminnan kulut muodostuvat pääosin henkilöstömenoista, ICT- ja digitaalisista järjestelmistä, asiakaspalvelusta sekä kehittämis- ja hallintotoiminnoista. Kustannusten hallinnassa painotetaan pitkäjänteistä suunnittelua, prosessien yhtenäistämistä, automaation hyödyntämistä sekä investointien vaikuttavaa kohdentamista. Kehittämistoimenpiteillä pyritään parantamaan toiminnan tuottavuutta, asiakaskokemusta ja palveluiden sujuvuutta sekä tukemaan HSL:n strategisia tavoitteita kestävän liikkumisen ja helppokäyttöisten palveluiden edistämisessä.

Oman toiminnan tuotot muodostuvat pääosin erilaisista palvelu-, yhteistyö- ja vuokratuotoista sekä edelleen veloitettavista korvauksista. Tuottoihin sisältyy muun muassa mainostuotantoon liittyviin tuottoihin, ajoneuvojärjestelmän laitteisiin, toimitiloihin ja kuljettajien taukotiloihin liittyviä vuokratuloja sekä muita palvelu- ja yhteistyökorvauksia. Lisäksi tuottoihin sisältyy pienempiä toimintatuottoja, kuten kortti- ja palvelumaksuihin liittyviä tuloja.



Kuva 7. HSL:n oman toiminnan kulujen ja tuottojen kehitys 2024–2027

Suunnittelukaudella oman toiminnan tuottojen arvioidaan kasvavan maltillisesti. Vuonna 2027 oman toiminnan tuotot ovat arviolta noin 439,0 milj. euroa. Samalla kulujen kehitys pysyy hallittuna, ja vuoden 2027 kulutason arvioidaan olevan hieman alempi kuin vuoden 2026 ennusteessa. Kehitys kuvastaa toiminnan tehostumista sekä kustannusten hallinnan onnistumista.



Kuva 8. Oman toiminnan kulut/tuotot %

Oman toiminnan kulujen suhde tuottoihin säilyy koko suunnittelukauden ajan vakaana, noin 20–22 prosentin tasolla. Vuonna 2027 suhdeluvun arvioidaan laskevan noin 20,2 prosenttiin, mikä tukee HSL:n tavoitetta vahvistaa taloudellista kestävyyttä ja parantaa toiminnan kustannustehokkuutta. Tuottojen kehit-

tämisessä painottuvat digitaalisten palveluiden ja asiointikanavien tehokas hyödyntäminen, yhteistyömallien kehittäminen sekä olemassa olevien palveluiden ja toimintatapojen entistä tehokkaampi hyödyntäminen.

Kokonaisuutena oman toiminnan talouden tasapaino perustuu ennakoivaan suunnitteluun, vaikuttavuuslähtöiseen johtamiseen ja jatkuvaan toiminnan tehostamiseen. Näin HSL varmistaa kykynsä tarjota sujuvaa, luotettavaa ja vastuullista joukkoliikennettä koko seudulle myös tulevaisuudessa.

6. INVESTOINNIT JA POISTOT

HSL:n investointimenot ovat 24,0 milj. euroa vuonna 2027, 22,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 20,0 milj. euroa vuonna 2029.

Investoinnit painottuvat seuraaviin kolmeen kokonaisuuteen.

Asiakkaille kehittämisen painopisteinä ovat asioinnin digitalisointi ja personoitu palvelu:

- Syvenevän asiakasymmärryksen ja asiakaskeskeisyyden vahvistaminen, minkä pohjalta luodaan kyvykkyyksiä, jotka tukevat liiketoiminnan uudistumista ja kasvua. Tavoitteena kehittää personoituja palveluita, jotka tuottavat asiakkaille lisäarvoa vastaamalla asiakkaiden yksilöllisiin tarpeisiin.
- Lippu- ja tariffikokonaisuuden kehittämisessä päästään uudistetun myyntijärjestelmän myötä tekemään ratkaisuja, jotka tuottavat konkreettista ja näkyvää arvoa asiakkaille.
- Maksamista kehitetään tavoitteena tarjota asiakkaille parempi monikanavainen maksukokemus, jossa on monipuolisemmat maksutapavaihtoehdot ja entistä parempi toimintavarmuus.

Liikenteen kehittäminen painottuu erityisesti seuraaviin kokonaisuuksiin:

1. Matkustajamäärätiedon käytettävyyden kehittäminen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi,
2. Liikenteen operoinnin laadun parantaminen mm. kuljettajapäätejärjestelmän ja informaatiojärjestelmän uudistamisella
3. Liikennepalveluiden ja hankintojen kehittäminen jatkuvuuden ja tuottavuuden varmistamiseksi.

Näiden kehitystoimien avulla HSL, jäsenkunnat ja asiakkaat saavat käyttöönsä tarkempaa tietoa, tehokkaampia työkaluja ja paremmin toimivia palveluita. Kokonaisuus tukee joukkoliikenteen laatua, kustannustehokkuutta sekä kykyä vastata asiakkaiden ja kuntien muuttuviin tarpeisiin.

Tukikyvykkyyksien ja toiminnan ohjauksen osalta kehittäminen painottuu erityisesti seuraaviin kokonaisuuksiin:

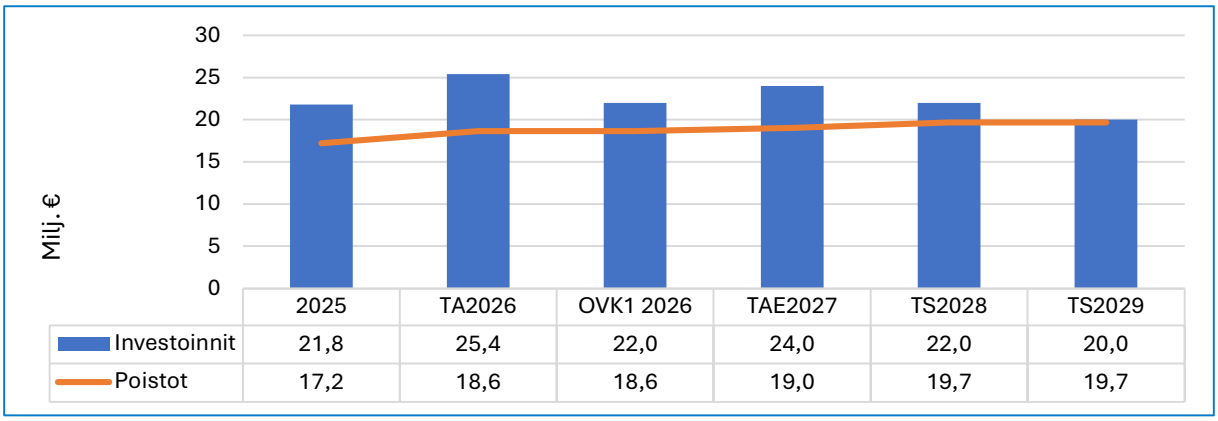
- Alustojen kehittäminen tukemaan kehittämisen tehokkuutta, erityisenä fokuksena tiedolla johtaminen
- Tukevien prosessien kehittäminen parantamaan jatkuvuutta ja strategista onnistumista
- Regulaatioiden vaatimien muutoksien valmistelu ja läpivienti

Nämä kehitystoimet parantavat HSL:n tuottavuutta pitkällä aikavälillä ja keskittyvät strategisten valintojen onnistumiseen tukemalla prosesseja, sekä auttavat organisaatiota tekemään tehokkaampia ja tuottavampia päätöksiä.

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat lippu- ja informaatiojärjestelmien hankkeiden osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

Poistoihin on varattu 19,0 milj. euroa vuodelle 2027 ja 19,7 milj. euroa vuosille 2028 sekä 2029. Poistomenot kasvavat aiemmista vuosista, kun uusi lipputilihanke on valmistunut ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä. Poistoihin sisältyy HSL:n toimitilaan suunnitellut arvonalentumiskirjaukset, joilla varaudutaan

tontin maanvuokrasopimuksen päättymiseen vuonna 2030 sekä kiinteistön arvostamiseen sen todelliseen arvoon taseessa.



	2025	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	TS2028	TS2029
Investoinnit	21,8	25,4	22,0	24,0	22,0	20,0
Poistot	17,2	18,6	18,6	19,0	19,7	19,7

Kuva 9. Investoinnit ja poistot 2025–2029

7. KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2035 JA 2040

HSL-talouden keskipitkän aikavälin näkymiä on päivitetty alustavaa talous- ja toimintasuunnitelmaa varten. Koska valmisteilla olevan vuoden 2027 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitevuosi on 2045 ja toisaalta HSL:n taloussuunnittelu ulottuu vuoteen 2029, päädyttiin näiden väliseksi sillaksi tarkoitettujen keskipitkän aikavälin skenaariotarkastelujen poikkileikkausvuodet asettamaan vuosiin 2035 ja 2040.

Laskelma on rakennettu HSL:n vuosien 2026-28 lopullisen ja vuosien 2027-29 alustavan talous- ja toimintasuunnitelman tarjoamien valmiiden pohjatietojen päälle. HSL:n liikenne-ennustemallin uusi versio Helmet 5 otettiin käyttöön talven 2025-26 kuluessa. Uusinta malliversiota hyödynnettiin pidemmän aikavälin kysyntäennusteiden päivittämiseen. Näin ollen perusskenaarion liikkumistottumukset ovat päivittyneet pandemian jälkeiseen aikaan, syksyä 2023 vastaaviksi.

Tarkastelun pohjana myös olevia maankäyttötietoja ei ollut vielä mahdollista päivittää tuoreinta näkemystä vastaaviksi, sillä tuoreimpiin Uudenmaan väestö- ja työpaikkaprojektioihin (https://uudenmaan-liitto.fi/uudenmaan-tyopaikat-ja-vaesto-ovat-kasvusuunnassa-jatkossakin-mutta-maakunnan-sisalla-on-suuria-eroja/) pohjaavat liikenne-ennustemallin sijoittelualuetason maankäyttötiedot eivät ehtineet valmistua kunnissa HSL:n TTS-prosessin aikataulussa.

Tämänkertaisessa tarkastelussa sovelletut maankäyttötiedot ovat edellisestä johtuen peräisin MAL 2023 -suunnitteluprosessista ja pohjaavat sitä vastaavasti edeltäneisiin väestö- ja työpaikkaprojektioihin (https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2021/10/Uudenmaan_kasvun_vaihtoehdot_vaesto-_ja_tyopaikkaprojektiot.pdf). MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaprosessien tapaan tarkastelun perusskenaariona on toiminut nopea, keskittyvä kasvu. Uusimmissa projektioissa väestönkasvua siirtyi Vantaalta ja jossain määrin myös Helsingistä erityisesti Espooseen ja osaan pääkaupunkiseutua läheisimpiä KUUMA-kuntia. Edeltävissä työpaikkaprojektioissa työpaikkamäärien kasvu sen sijaan oli kauttaaltaan hitaampaa, mikä siten vastannee paremmin työmarkkinoiden nykytilan näkymiä.

Tarkasteluun lisättiin suunnitellusti hidastuvan väestönkasvun mukainen maankäytön herkkyystarkastelu. On kuitenkin oleellista huomata, että Helsingin seudun hidastuvan väestönkasvun skenaariossa toteutuvan väestönkasvun hidastumisen on ennustettu realisoituvan merkittävämmin vasta 2040-luvulla.

Asuinrakentamisen nykyinen heikkous ja sen mahdolliset nopeammat vaikutukset erityisesti nettomaahanmuuttoa seuraavaan väestönkasvuun eivät tule nykymallisessa tarkastelussa huomioiduiksi edes lähivuosina, sillä hidastumiselle ennustettu ajallinen profiili ei merkittävästi muuttunut myöskään toistaiseksi tuoreimmissa väestö- ja työpaikkaprojektioissa.

Vuoden 2040 osalta maankäyttötiedot vastaavat siis edellisen MAL-kierroksen suunnitelmamaankäyttöä ja toisaalta siitä hidastuvan kasvun väkiluvuilla johdettua skenaariota. Työpaikkatiedot ovat skenaarioissa identtiset, sillä perusskenaarion ja hidastuvan kasvun skenaarion välillä ei ollut niiden suhteen mielekkäitä eroja. Vuoden 2035 maankäyttötiedot ovat edelleen vallinneen nykytilan ja MAL 2023 -tavoitevuoden 2040 maankäyttöskenaarioiden väliltä matemaattisesti johdettuja lineaarisia interpolaatioita.

Kysyntäennusteiden päivittämisen yhteydessä päivitettiin myös tarkastelun perusajankohta vaihdettiin vuodesta 2022 vuoteen 2026. nykyajanhetkeä vastaavaksi. Tarkastelun hintatasot (ml. investointien kustannusarviot) on näin ollen sopeutettu nykyhetkeä vastaaviksi esimerkiksi maarakennuskustannusindeksiä hyödyntämällä.

Tarkasteluissa sovellettiin syksyn 2026 lipunhintoja, eli ne myös huomioivat uuden E-vyöhykkeen käyttöönoton. Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmä on myös muutoin nykyisen kaltainen. Tarkastelu ei sisällä mahdollisia uusia HSL:n jäsenkuntia ja toisaalta HSL:n infrakorvausjärjestelmään ei ole toteutettu muutoksia.

Vuosille 2035 ja 2040 ennustetut lipputulot on kalibroitu liikenne-ennustemallin perusvuoden 2023 avulla. Kuntakohtaisten lipputulojen kasvun oletetaan toteutuvan aamuhuipputunnin (AHT) kuntakohtaisten nousujen suhteessa. Tulevaisuudessa mahdollisesti tehtäviä lipunhintojen korotuksia ei ole toistaiseksi sisällytetty tarkasteluun. Niillä on kuitenkin potentiaalisesti huomattavia vaikutuksia niin HSL-talouteen kuin joukkoliikenteen käyttöön.

Koska liikenne-ennustemalli sisältää oletuksen joukkoliikennelippujen kysynnän hintajoustosta, olisi periaatteessa mahdollista toteuttaa herkkyystarkastelu ennakoiduista tulevista lipunhintojen korotuksista, mutta se edellyttäisi arvioita lipunhintojen reaalisesta kehityksestä. Mahdollisuuksia tällaiseen tutkitaan tarkastelun seuraavalla päivityskerralla.

Kuntaosuuslaskelmissa tukeudutaan liikenne-ennustemallilla tuotettujen AHT- liikkumisjakaumaennusteiden avulla tuotettuihin muutostietoihin. Vaikka kustannusjaon perustana toimivissa liikkumisjakaumissa tukeudutaan soveltuvilta osin muutoksiin suhteessa nykytilaan, ei eri menetelmällä saatavien tulosten voida odottaa vastaavan lippulajitutkimuksin eri ajankohtina tuotettavia tietoja täysin yksi yhteen.

Kiinteähintainen tarkastelu ei ota kantaa mahdollisiin reaalisiin hintasuhteiden muutoksiin esimerkiksi työvoima- ja pääomakustannusten muodostumisessa. HSL:n tuottavuusohjelman toteutus on huomioitu siten, että HSL:n yleiskustannukset odotetaan asettuvan aiempaa alemmalle tasolle, eikä niihin ennakoida tulevan muutoksia.

Bussien operointikustannukset muodostavat jatkossakin HSL:n talouden suurimman erän. Bussiliikenteen sopeutuksia on kohdennettu omina operoinnin kokonaisuuksinaan kuntaosuuslaskelmissa tarkasteltuihin linjastoihin liikenteen raiteille siirtymisten mukaisesti. Tarvittavan poikkeusliikenteen määrän arvioidaan vähentyvän suuresta poikkeusliikenteen vuodesta 2027.

Eri linjastojen ja infran kuntakohtaisia kustannusjakoja tarkentavien uusien liikkumisjakaumien lisäksi koko HSL-tason laskelmien keskeiset tarkennukset suhteessa aiempaan liittyvät infran ja varikoiden ylläpitokustannusten tarkentamiseen ajantasaisen tiedon perusteella. Myös infran ja operoinnin olemassa olevan pääoman kehitystä tarkasteltiin liikennemuotokohtaisen korkokannan keskimääräisen iän ja pääomavaltaisuuden perusteella.

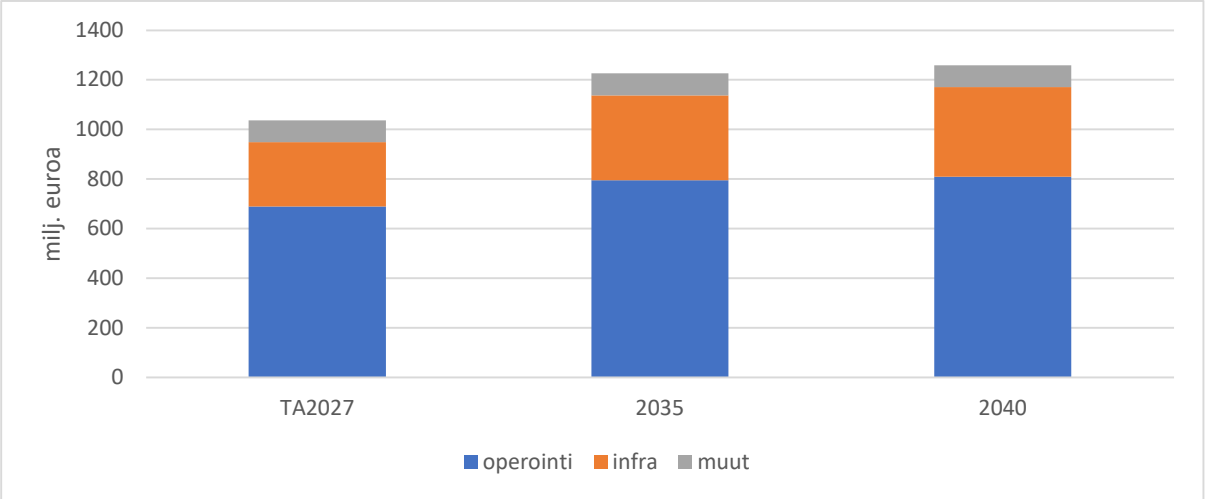
Lähijunaliikenteen juna- ja varikkoinvestointien näkymää on päivitetty tuoreempaa käsitystä vastaavaksi. Ennen 2040-lukua odotetaan toteutuvan aiemmin ennakoidun kolmen sijaan kaksi lähijunaliikenteen varikkoa. Kaavoituksessa pisimmällä oleva pääradan varren varikko Keravan Jäspilässä ennakoidaan ensimmäisenä, 2030-luvun alussa, toteutuvaksi. Rantaradan varikko Vuohimäessä (tai Kauklahdenmetsässä) otettaisiin käyttöön vuonna 2038.

HSL-alueen lähijunaliikenteeseen ennakoidaan tehtävän yksi 25 junayksikön hankinta ennen 2040-lukua. Tosiasiassa vaihtoehdot lähijunaliikenteen tulevaisuuden suhteen ovat vuonna 2026 vielä huomattavan avoinna. Lähijunaliikenteen tulevaisuuden järjestämistapoihin liittyy epävarmuuksia myös liikenne- ja viestintäministeriön tilaaman liikenteen osalta. Sen osuuden HSL:n lähijunaliikenteen kustannuksista odotetaan tarkastelussa pysyvän jokseenkin vakiona noin 10,5 %:ssa. Suuria valtakunnallisia ratahankkeita Länsi-, Lento- ja Itärataa sekä niiden potentiaalisia vaikutuksia HSL-talouteen ei ole toistaiseksi sisällytetty tarkasteluun.

HSL:n tilaaman junaliikenteen kustannusjakoon on joka tapauksessa tulossa huomattavia muutoksia Espoon kaupunkiradan käyttöönoton myötä. HSL-lähijunaliikenteen kustannusjakomallin on tarkastelussa pidetty nykyisen kaltaisena, vaikka siihen liittyy muutospaineita. Esimerkiksi uusien varikoiden kustannukset jaettaisiin näin ollen linjakohtaisten kilometrien suhteessa. Tarkan linjastokohtaisen jaon sijaan tarkastelussa on sovellettu riittävän suuntaa-antavaa ratasuuntakohtaista aggregointia.

Muutoin tarkastelujen suurempien hankkeiden näkymä on pidetty sisällöltään pitkälti entistä vastaavana. Näkymä pohjautuu edelleen keskeisesti MAL 2023 -suunnitelmaan ja HSL:n linjasto 2040 -työhön. Lisäksi laskelmissa huomioidaan esimerkiksi Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisohjelmat. Nyt huomattavaa oli etenkin Junatien uusittavan metrosillan kustannusarvion tarkentuminen. Kokoluokaltaan pienempiä hankkeita voidaan odottaa puuttuvan etenkin 2030-luvun lopulta, jonne myöskään 10-vuotisohjelmat eivät vielä ulotu. Vaikka indeksikorjauksin voidaan huomioida yleinen kustannustason muutos, voivat kustannusarviot kuitenkin olla muutoin vanhentuneita erityisesti osalla vielä varhaisen suunnitteluvaiheen hankkeista.

Toisaalta ei liene erityisen todennäköistä, että tarkastelussa 2030-luvulle ennakoitu runsas suurempien hankkeiden näkymä toteutuisi verrattain nopeassa aikataulussa aivan sellaisenaan, varsinkin kun huomioidaan vallitseva julkisen talouden ja uudisasuntomarkkinoiden tila. Valtion on oletettu osallistuvan seudullisiin joukkoliikennehankkeisiin 30 %:n ja rautatiehankkeisiin 50 %:n rahoitusosuuksin. Hankenäkymän suurta kuvaa on tarkoituksenmukaista päivittää liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen aikataulussa keväällä 2027.



Kuva 10. HSL:n keskipitkän aikavälin kustannusnäkymä

Taulukko 6. *Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2035 keskittyvän kasvun skenaariossa.*

2035	*HEL*	*ESP*	*VAN*	*KAU*	*KER*	*KIR*	*SIP*	*SIU*	*TUU*	*YHT*
Tulot	*262.6*	*88.4*	*82.7*	*2.2*	*12.5*	*10.1*	*4.6*	*0.7*	*5.1*	*468.9*
Infrakust.	*167.3*	*121.0*	*46.2*	*1.1*	*1.6*	*2.5*	*1.4*	*0.2*	*0.6*	*341.9*
Operointi-kust.	*460.2*	*166.4*	*110.4*	*4.8*	*13.2*	*17.4*	*11.9*	*2.5*	*8.5*	*795.4*
Muut kust.	*54.0*	*16.6*	*14.1*	*0.4*	*1.2*	*1.3*	*0.4*	*0.1*	*0.6*	*88.7*
Kustannukset yht.	*681.5*	*304.1*	*170.7*	*6.3*	*16.0*	*21.3*	*13.7*	*2.8*	*9.7*	*1226.0*
Rah.tarve	*418.9*	*215.7*	*88.0*	*4.2*	*3.5*	*11.1*	*9.1*	*2.2*	*4.6*	*757.2*
Subv.-%	*61.5%*	*70.9%*	*51.5%*	*65.6%*	*21.8%*	*52.3%*	*66.4%*	*76.6%*	*47.8%*	*61.8%*

Taulukko 7*. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2040 keskittyvän kasvun skenaariossa.*

2040	*HEL*	*ESP*	*VAN*	*KAU*	*KER*	*KIR*	*SIP*	*SIU*	*TUU*	*YHT*
Tulot	*289.7*	*97.8*	*92.8*	*2.4*	*14.0*	*11.7*	*5.4*	*0.6*	*5.7*	*520.0*
Infrakust.	*179.4*	*128.7*	*45.5*	*1.2*	*1.9*	*2.8*	*1.5*	*0.2*	*0.7*	*361.8*
Operointi-kust.	*452.4*	*181.7*	*114.7*	*4.9*	*14.6*	*18.7*	*11.1*	*1.7*	*8.8*	*808.6*
Muut kust.	*54.2*	*16.3*	*14.4*	*0.4*	*1.2*	*1.3*	*0.4*	*0.1*	*0.5*	*88.7*
Kustannukset yht.	*686.0*	*326.7*	*174.6*	*6.4*	*17.7*	*22.8*	*13.0*	*2.0*	*10.1*	*1259.1*
Rah.tarve	*396.3*	*228.9*	*81.8*	*4.0*	*3.6*	*11.1*	*7.7*	*1.5*	*4.3*	*739.2*
Subv.-%	*57.8%*	*70.1%*	*46.9%*	*63.0%*	*20.4%*	*48.7%*	*58.9%*	*72.1%*	*43.2%*	*58.7%*

Keskittyvän maankäyttöskenaarion voimakas väestönkasvu yhdistettynä infran ja operoinnin pääomakustannusten korkoerien pienenemiseen sekä 2030-luvun loppupuolen peruskorjaustietojen puuttumiseen tuottaa laskelmissa vuoteen 2040 ainakin näennäistä subventioasteiden laskua. Espoossa subventioaste

alenee hitaammin, mikä on seurausta Leppävaara-Matinkylä-pikaraitiotiehankkeesta ja toisaalta liikenne-ennustemallin ennustamasta espoolaisten kasvavasta osuudesta bussiliikenteen käyttäjissä. Sen sijaan Helsingin ja Vantaan väestönkasvu ja sitä seuraava joukkoliikenteen käyttö ovat skenaariossa sen verran nopeita, että subventioaste ehtisi alentua huomattavasti vain viiden vuoden aikajänteellä.

Taulukko 8. *Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2035 hidastuvan kasvun skenaariossa*.

2035	*HEL*	*ESP*	*VAN*	*KAU*	*KER*	*KIR*	*SIP*	*SIU*	*TUU*	*YHT*
Tulot	*261.4*	*87.3*	*75.5*	*2.1*	*11.7*	*8.8*	*3.7*	*0.7*	*4.5*	*455.6*
Infrakust.	*170.4*	*120.8*	*43.8*	*1.1*	*1.6*	*2.3*	*1.2*	*0.2*	*0.5*	*341.9*
Operointi-kust.	*466.4*	*167.9*	*105.9*	*4.8*	*13.1*	*15.7*	*10.9*	*2.7*	*8.1*	*795.4*
Muut kust.	*54.0*	*16.6*	*14.1*	*0.4*	*1.2*	*1.3*	*0.4*	*0.1*	*0.6*	*88.7*
Kustannukset yht.	*690.8*	*305.3*	*163.8*	*6.3*	*15.9*	*19.4*	*12.4*	*3.0*	*9.2*	*1226.0*
Rah.tarve	*429.4*	*218.1*	*88.3*	*4.2*	*4.2*	*10.6*	*8.7*	*2.3*	*4.7*	*770.4*
Subv.-%	*62.2%*	*71.4%*	*53.9%*	*67.1%*	*26.3%*	*54.6%*	*70.0%*	*77.8%*	*50.8%*	*62.8%*

Taulukko 9*. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2040 hidastuvan kasvun skenaariossa*.

2040	*HEL*	*ESP*	*VAN*	*KAU*	*KER*	*KIR*	*SIP*	*SIU*	*TUU*	*YHT*
Tulot	*267.9*	*89.6*	*77.5*	*2.1*	*11.9*	*8.9*	*3.8*	*0.7*	*4.6*	*467.2*
Infrakust.	*187.8*	*124.1*	*42.9*	*1.2*	*1.7*	*2.3*	*1.1*	*0.2*	*0.6*	*361.8*
Operointi-kust.	*468.5*	*176.4*	*108.2*	*4.7*	*14.7*	*15.6*	*9.9*	*2.0*	*8.5*	*808.6*
Muut kust.	*54.2*	*16.3*	*14.4*	*0.4*	*1.2*	*1.3*	*0.4*	*0.1*	*0.5*	*88.7*
Kustannukset yht.	*710.5*	*316.8*	*165.5*	*6.3*	*17.6*	*19.2*	*11.4*	*2.3*	*9.6*	*1259.1*
Rah.tarve	*442.6*	*227.1*	*88.0*	*4.1*	*5.7*	*10.2*	*7.6*	*1.7*	*4.9*	*792.0*
Subv.-%	*62.3%*	*71.7%*	*53.2%*	*65.8%*	*32.4%*	*53.3%*	*66.5%*	*71.2%*	*51.5%*	*62.9%*

Skenaariotarkastelu tuo näkyväksi väestönkasvun myös HSL-talouden näkökulmasta huomattavan merkityksen. Identtisellä joukkoliikenteen tarjonnalla kuntaosuuksin rahoitettava osuus luonnollisesti kasvaa kasvun skenaariossa. Keskeinen havainto on myös se, kuinka hidastuvalla kasvulla Helsingin osuudet seudun joukkoliikennematkustamisesta sekä siten myös niin kustannuksista kuin lipputuloista kasvavat. Hidastuvan kasvun tapauksessa joukkoliikenteen subventioaste jatkaa kasvuaan vuoteen 2040, vaikka tarkastelusta puuttunee ainakin pidemmällä tulevaisuudessa odottavia peruskorjauksia.

Lähitulevaisuudessa on tarkoitus edistää HSL:n keskipitkän aikavälin yhdistetystä talouskehikosta muodostettavan, laajemmin jakokelpoisen otoksen kehittämistä. Tarkasteluihin on tarkoitus lisätä myös laskutettujen infrakulujen ja infrakustannusten välistä kuntakohtaista vertailua. Lisäksi käynnissä on myös keskipitkän aikavälin taloustarkasteluja potentiaalisesti palvelevaa eri aikajänteiden kysyntäennusteiden integraatiota edistävää kehitystyötä. Päivitetty hankenäkymä ja tuoreempi näkemys potentiaalisesta maankäytön kehityksestä saataneen sisällytettyä tarkasteluihin viimeistään vuosien 2028-30 alustavaan talous- ja toimintasuunnitelman yhteydessä.

LIITE 1:

Tuloslaskelma alustavat 2027-2029

x 1 000 €	TP2025	TA2026	OVK1 2026	TAE 2027	ERO TAE2027 / OVK1_2026 €	ERO TAE2027 / OVK1_2026 %	TS 2028	ERO TS 2028/TAE 2027 €	ERO TS 2028/TAE 2027 %	TS 2029	ERO TS 2029/TS 2028 €	ERO TS 2029/TS 2028 %
Toimintatuotot	**925 843**	**990 072**	**993 232**	**1 060 616**	**67 385**	**6,8 %**	**1 077 339**	**16 723**	**1,6 %**	**1 128 359**	**51 020**	**4,7 %**
Lipputulot yhteensä	389 776	407 638	411 001	418 498	7 497	1,8 %	447 500	29 002	6,9 %	476 000	28 500	6,4 %
Muut myyntituotot yhteensä	1 269	1 380	1 380	1 283	-97	-7,1 %	1 360	77	6,0 %	1 360		0,0 %
Kuntaosuudet	506 439	556 185	556 185	614 029	57 844	10,4 %	599 655	-14 374	-2,3 %	621 081	21 425	3,6 %
Muut myyntituotot	4 348	6 358	6 154	8 000	1 846	30,0 %	9 002	1 002	12,5 %	9 731	729	8,1 %
Tuet ja avustukset	4 870	4 950	4 950	4 950		0,0 %	4 950		0,0 %	4 950		0,0 %
Vuokratuotot	2 586	3 058	3 058	3 057	-2	0,0 %	3 299	242	7,9 %	3 365	66	2,0 %
Muut toimintatuotot	16 555	10 503	10 503	10 800	297	2,8 %	11 573	773	7,2 %	11 873	300	2,6 %
Toimintakulut	**-955 798**	**-989 925**	**-992 428**	**-1 044 740**	**-52 312**	**5,3 %**	**-1 060 799**	**-16 058**	**1,5 %**	**-1 111 817**	**-51 018**	**4,8 %**
Henkilöstökulut	**-31 546**	**-34 922**	**-34 922**	**-33 000**	1 922	-5,5 %	**-34 000**	-1 000	3,0 %	**-34 500**	-500	1,5 %
Palvelujen ostot	**-913 346**	**-944 409**	**-947 492**	**-1 001 156**	**-53 665**	**5,7 %**	**-1 015 551**	**-14 395**	**1,4 %**	**-1 065 356**	**-49 804**	**4,9 %**
Bussiliikenteen operointikustannukset	-361 000	-363 964	-368 365	-391 368	-23 003	6,2 %	-373 977	17 390	-4,4 %	-366 786	7 191	-1,9 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-102 011	-101 980	-104 411	-113 203	-8 792	8,4 %	-118 893	-5 690	5,0 %	-120 418	-1 525	1,3 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-59 738	-62 334	-61 755	-62 231	-476	0,8 %	-63 662	-1 431	2,3 %	-64 900	-1 238	1,9 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-76 502	-85 052	-83 707	-92 664	-8 958	10,7 %	-97 634	-4 970	5,4 %	-118 075	-20 441	20,9 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-5 117	-5 618	-5 281	-7 057	-1 776	33,6 %	-7 284	-226	3,2 %	-8 954	-1 670	22,9 %
Pikaraitioliikenteen operointikustannukset	-21 240	-23 927	-22 471	-26 247	-3 776	16,8 %	-27 588	-1 341	5,1 %	-31 896	-4 309	15,6 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	**-625 607**	**-642 875**	**-645 989**	**-692 770**	**-46 781**	**7,2 %**	**-689 039**	**3 732**	**-0,5 %**	**-711 030**	**-21 991**	**3,2 %**
Bussiliikenteen infrapalvelut	-11 526	-10 548	-10 548	-9 205	1 342	-12,7 %	-10 301	-1 096	11,9 %	-10 334	-32	0,3 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 770	-15 912	-15 912	-17 259	-1 347	8,5 %	-19 735	-2 476	14,3 %	-26 788	-7 053	35,7 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-161 908	-160 619	-160 619	-162 914	-2 295	1,4 %	-175 937	-13 023	8,0 %	-182 432	-6 494	3,7 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-29 507	-32 545	-32 545	-42 875	-10 330	31,7 %	-45 049	-2 174	5,1 %	-58 815	-13 767	30,6 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-615	-963	-963	-980	-17	1,8 %	-699	280	-28,6 %	-615	84	-12,0 %
Pikaraitioliikenteen infrapalvelut	-18 145	-26 083	-26 083	-22 313	3 770	-14,5 %	-20 862	1 451	-6,5 %	-20 366	496	-2,4 %
Muut infrapalvelut	-2 497	-2 314	-2 314	-2 547	-233	10,1 %	-2 598	-51	2,0 %	-2 650	-52	2,0 %
Infrapalvelut yhteensä	**-238 968**	**-248 983**	**-248 983**	**-258 093**	**-9 109**	**3,7 %**	**-275 182**	**-17 089**	**6,6 %**	**-302 000**	**-26 818**	**9,7 %**
Muut palvelujen ostot yhteensä	**-48 771**	**-52 551**	**-52 519**	**-50 293**	**2 226**	**-4,2 %**	**-51 331**	**-1 038**	**2,1 %**	**-52 326**	**-995**	**1,9 %**
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	**-982**	**-845**	**-845**	**-853**	**-8**	**0,9 %**	**-839**	**14**	**-1,6 %**	**-839**		**0,0 %**
Vuokrakulut	**-6 120**	**-6 032**	**-5 454**	**-5 979**	**-526**	**9,6 %**	**-6 325**	**-346**	**5,8 %**	**-6 818**	**-492**	**7,8 %**
Muut kulut	**-3 804**	**-3 716**	**-3 716**	**-3 752**	**-36**	**1,0 %**	**-4 083**	**-331**	**8,8 %**	**-4 304**	**-221**	**5,4 %**

LIITE 1:

Tuloslaskelma alustavat 2027-2029

x 1 000 €	TP2025	TA2026	OVK1 2026	TAE 2027	ERO TAE2027 / OVK1_2026 €	ERO TAE2027 / OVK1_2026 %	TS 2028	ERO TS 2028/TAE 2027 €	ERO TS 2028/TAE 2027 %	TS 2029	ERO TS 2029/TS 2028 €	ERO TS 2029/TS 2028 %
Toimintakate	**-29 956**	**147**	**803**	**15 876**	**15 073**	**1876,7 %**	**16 541**	**665**	**4,2 %**	**16 542**	**2**	**0,0 %**
Rahoitustuotot ja -kulut	**1 108**	**3 861**	**3 861**	**500**	**-3 361**	**-87,0 %**	**500**		**0,0 %**	**500**		**0,0 %**
Vuosikate	**-28 847**	**4 008**	**4 664**	**16 376**	**11 712**	**251,1 %**	**17 041**	**665**	**4,1 %**	**17 042**	**2**	**0,0 %**
Poistot	**-17 225**	**-18 628**	**-18 628**	**-19 023**	**-394**	**2,1 %**	**-19 687**	**-665**	**3,5 %**	**-19 689**	**-2**	**0,0 %**
Tilikauden tulos	**-46 073**	**-14 620**	**-13 964**	**-2 647**	**11 318**	**-81,0 %**	**-2 647**		**0,0 %**	**-2 647**		**0,0 %**
Tilikauden yli-/alijäämä	**-46 073**	**-14 620**	**-13 964**	**-2 647**	**11 318**	**-81,0 %**	**-2 647**		**0,0 %**	**-2 647**		**0,0 %**
Tuloslaskelman tunnusluvut												
Toimintatuotot / Toimintakulut, %	96,9 %	100,0 %	100,1 %	101,5 %			101,6 %			101,5 %		
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	419 404	433 887	437 047	446 587			477 684			507 279		
- ilman kuntaosuuksia, %	43,9 %	43,8 %	44,0 %	42,7 %			45,0 %			45,6 %		
Toimintakate, %	-3,2 %	0,0 %	0,1 %	1,5 %			1,5 %			1,5 %		
Vuosikate, %	-3,1 %	0,4 %	0,5 %	1,5 %			1,6 %			1,5 %		
Vuosikate / Poistot, %	-167,5 %	21,5 %	25,0 %	86,1 %			86,6 %			86,6 %		

LIITE 2:
Rahoituslaskelma 2027-2029

1 000 €	2025	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	TS2028	TS2029
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate*)	-28 847	4 008	4 664	16 376	17 041	17 042
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-23 208	-25 400	-22 000	-24 000	-22 000	-20 000
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 356					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	43					
Toiminnan ja investointien rahavirta	**-50 657**	**-21 392**	**-17 336**	**-7 624**	**-4 959**	**-2 958**
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	-12 293	3 410	2 675	10 240	7 575	5 574
Rahavarojen muutos	**-68 213**	**-23 246**	**-19 924**	**-2 647**	**-2 647**	**-2 647**
Rahavarat 31.12 **)	56 589	54 064	36 664	34 017	31 370	28 723
Rahavarat 1.1	124 802	77 309	56 589	36 664	34 017	31 370
Investointien tulorahoitus %	-132,0 %	15,8 %	21,2 %	68,2 %	77,5 %	85,2 %
Kassan riittävyys, pv	21,6	19,9	13,5	11,9	10,8	9,4

*) Vuosikate muodostuu toimintatulojen ja -kulujen erotuksena, joista erittely tuloslaskelmassa edellisellä sivulla.

**) Rahavarat sisältävät kassavarat sekä mahdolliset sijoitukset.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Yleiskuva TTS-kauden 2027–2029 palvelutasomuutoksista

TTS-kautta 2027–2029 leimaavat erilaisten työmaiden joukkoliikennepalveluun aiheuttamat muutokset. Eri puolilla seutua rakennetaan ennätysmäisen laajasti uutta raideliikenneinfraa sekä korjataan tai uusitaan vanhaa infraa kuten asemia ja ratasiltoja. Rakennustöiden vaikutuksesta matka-ajat pitenevät monin paikoin ja asiakaskokemus heikkenee, kun raideliikennettä joudutaan korvaamaan hitaammalla ja pienemmän kapasiteetin tarjoavalla bussiliikenteellä. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat erityisesti vuonna 2027 erittäin merkittävän kustannuslisäyksen korvaavan liikenteen järjestämisen kasvattaessa operointikustannuksia. Samanaikaisesti matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee, millä on merkittäviä vaikutuksia myös lipputuloihin. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti (yhteensä 1 milj. euroa) liikenteen poikkeusjärjestelyiden osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

Joukkoliikennepalvelu paranee merkittävästi raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä (Espoon kaupunkirata). Bussiliikenteessä palvelutasoparannukset ovat kokonaisuutena hyvin pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Valmistuvien raideliikenteen hankkeiden lisäksi joukkoliikennepalveluun ei ole suunnitteilla merkittäviä tarjonnan lisäyksiä. Linjaston kehittämistoimenpiteet pyritään suunnittelemaan kustannustehokkuutta parantaen nykyistä tarjontaa uudelleenkohdentamalla. Lähivuosien aikana matkustajalaskentalaitteiden kattavuus paranee merkittävästi, mikä parantaa mahdollisuuksia tehdä liikenteeseen toteutuneen kysynnän perusteella kustannustehokkuutta edistäviä pieniä tarjontamuutoksia.

HSL:n strategiassa vuosille 2026–2029 tavoitellaan helppoa liikkumista, yhteiskunnallista vaikuttavuutta, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja ja tuottavuudella tilaa uudistumiselle. Osana strategiaa on tuottavuushanke, jolla tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä verrattuna keväällä 2025 laadittuun alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiseen kustannusennusteeseen. Jo ennen vuotta 2027 päätetyt ja osittain toteutuneet toimenpiteet kattavat kokonaisuudesta noin 5,6 miljoonaa euroa. Erikseen tehtyjen säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta.

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan metro-, lähijuna-, raitio-, pikaraitio-, bussi- ja lauttaliikenteen osalta muutokset suunnitelmakaudella ovat seuraavat:

Muutokset vuonna 2027

Junatien metrosillan uusiminen (yhteensä 15 milj. euroa)

Junatien metrosillan uusiminen katkaisee metroliikenteen Sörnäisten ja Kulosaaren välillä vuoden 2027 aikana. Korjaustyöt vaativat viimeisimmän arvion mukaan noin seitsemän kuukauden pituisen metroliikenteen totaalikatkon Herttoniemen ja Hakaniemen välisellä rataosuudella. Muiden remonttiin liittyvien töiden osalta suunnitelmat tarkentuvat hankesuunnitelman aikana.

Tämän hetken tietojen mukaan metroliikennettä ei voida liikennöidä Kalasatamaan, Kulosaareen ja Sörnäisiin. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

HSL varautuu järjestämään korvaavaa liikennettä matkustajahaittojen vähentämiseksi busseilla ja raitiovaunuilla koko katkon ajalle. Korvaavan palvelun lopulliset ratkaisut tarkentuvat, kun katkon tarkka ajankohta ja kesto ovat tiedossa.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Korvaavasta liikenteestä huolimatta metroliikenteen katko aiheuttaa merkittävää heikennystä joukkoliikenteen palvelutasoon ja sillä on erittäin merkittävä negatiivinen vaikutus asiakaskokemukseen laajalla alueella. Katko on pitkäkestoinen, jolloin vaikutukset kustannuksiin ja lipputuloihin ovat myös erittäin merkittäviä.

Alustavien arvioiden mukaan katkon aiheuttaa noin 10 400 000 € lisäyksen bussiliikenteen operointikustannuksiin, ja noin 3 000 000 euron välilliset kustannukset sekä erittäin merkittävät lipputulomenetykset.

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset metroliikenteeseen

Metron remontoitava osuus on koko metroverkon kuormitetuin kohta, joten metron liikennekatkolla tulee olemaan laajoja vaikutuksia koko liikennejärjestelmään. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. Metroliikenne tulee tämänhetkisen tiedon mukaan kulkemaan idässä Vuosaaresta ja Mellunmäestä Herttoniemeen 10 min vuorovälillä per linja (Itäkeskus-Herttoniemi 5 min vuorovälillä) sekä välillä Kivenlahti-Hakaniemi 5 min vuorovälillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

- Harventuneesta vuorovälistä koituu arviolta noin 800 000 euron nettosäästöt metron operointikustannuksista vuonna 2027.

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset bussiliikenteeseen

HSL varautuu järjestämään metroa korvaavaa bussiliikennettä ja vahvistamaan nykyistä palvelua matkustajapalvelun turvaamiseksi.

Varaudutaan käynnistämään metroa korvaava bussilinja 99 Herttoniemen ja Hakaniemen välillä. Linjalla tarjotaan metroa korvaavaa palvelua koko katkon aikana kaikkina viikonpäivinä.

- Kustannusvaikutus noin 5 930 000 € vuonna 2027 (Helsingin sisäinen liikenne)

Varaudutaan vahvistamaan bussiliikennettä Itä-Helsingin ja pääradan juna-asemien välillä. Varaudutaan vahvistamaan bussiliikennettä Herttoniemen ja Pasilan välillä. Palvelua tarjotaan koko metrokatkon ajan. Suunnitelmia tarkennetaan katkon ajankohdan tarkentuessa. Lisäksi varaudutaan mahdollisesti toteutettavan Herttoniemenrannan lauttayhteyden lisäkustannuksiin. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna. Riskitason noston myötä myöskään mahdollisen Herttoniemenrannan lauttayhteyden lisäkustannuksiin ei olla varauduttu.

- Kustannusvaikutus noin 3 470 000 € vuonna 2027 (Helsingin sisäinen liikenne)
- Kustannusvaikutus noin 550 000 € vuonna 2027 (Vantaan suunnan seutuliikenne)
- Kustannusvaikutus noin 450 000 € vuonna 2027 (Poikittainen seutuliikenne)

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset raitioliikenteeseen

Raitioliikennettä vahvistetaan Laajasalon sekä Kalasataman ja keskustan välillä. Linjan 12 vuoroväliä tihennetään metrokatkon aikana tiheimmillään jopa 5 minuuttiin. Linja 13 jatketaan Kalasataman metroaseman sulusta alkaen Nihdistä Hakaniemen ja Päärautatieaseman kautta Kolmikulmaan ja linjan vuoroväli on tiheimmillään 7,5 minuuttia. Linjan reitti lyhenee takaisin Nihtiin metron poikkeusten jälkeen. Tarkoituksena on tarjota metron poikkeusten ajan raitioliikenteellä tiheällä vuorovälillä suora keskustayhteys Laajasalosta ja Kalasatamasta.

- **Kustannusvaikutus 1 715 000 € vuonna 2027 (raitioliikenne)**

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Metroliikenne

Metroliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Junatien metrosillan uusimisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Metroliikenne tulee tämänhetkisen tiedon mukaan kulkemaan idässä Vuosaaresta ja Mellunmäestä Herttoniemeen 10 min vuorovälillä per linja (Itäkeskus-Herttoniemi 5 min vuorovälillä) sekä välillä Kivenlahti-Hakaniemi 5 min vuorovälillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

- Harventuneesta vuorovälistä koituu arviolta noin 800 000 euron nettosäästöt metron operointikustannuksista vuonna 2027.

Lähijunaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuoteen 2027 asti. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden pituisia totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Leppävaara-Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Leppävaaran välillä kulkee A-junia 10 minuutin vuorovälillä päiväliikenteessä ja hiljaisempaan aikaan 15-30 minuutin vuorovälillä.

Leppävaaran ja Espoon keskuksen väliselle osuudelle saadaan käyttöön neljä raidetta syksyllä 2027. Tällöin Leppävaaran kaupunkiradan junien reitti pitenee Espoon keskukseen asti. Kaupunkirataa pitkin kulkevat junat ajetaan linjatunnuksella E, ja ne pysähtyvät jokaisella asemalla. E-junien vuoroväli on 10 minuuttia ma-pe noin klo 6–21, lauantaisin noin klo 9–21 ja sunnuntaisin noin klo 10–21. Muina aikoina vuoroväli on 15-30 minuuttia, ja yöaikaan sekä varhaisaamuisin liikennöidään edelleen vain Kirkkonummelle asti kulkevia L-junia kaupunkiraiteita pitkin 30 minuutin vuorovälillä.

Kirkkonummen suunnan junaliikenne kulkee kaukoliikenteen raiteita pitkin linjatunnuksella U, ja pysähtymispaikat ovat Pasila, Huopalahti, Leppävaara, Kauniainen, Espoon keskus, Kauklahti, Masala, Jorvas ja Tolsa. U-junien vuoroväli on jatkossa 15 minuuttia ma-pe noin klo 6–21, lauantaisin noin klo 9–21 ja sunnuntaisin noin klo 10–21. Muina aikoina vuoroväli on 30 minuuttia, ja yöaikaan sekä varhaisaamuisin liikennöidään edelleen Kirkkonummelle asti kulkevia L-junia kaupunkiraiteita pitkin 30 minuutin vuorovälillä.

Siuntion suunnan junaliikenne järjestetään jatkossa pääsääntöisesti Kirkkonummen ja Siuntion välillä kulkevalla erillisellä Y-junalla, joka mahdollistaa junakaluston mahdollisimman tehokkaan käytön, kun kaluston kokonaistarve kasvaa Espoon kaupunkiradan käyttöönoton myötä. Y-junilla on vaihtoyhteys Kirkkonummella U-junien kanssa, ja ne liikennöivät arkisin kerran tunnissa noin klo 6–20.

Mankinjoen ratasillan korjaukset

Kauklahden länsipuolella sijaitsevan Mankinjoen ratasillan ja sen tulopenkereiden stabiliteetin parantaminen aiheuttaa noin kahden kuukauden mittaisia yksiraiteisuuksia Kauklahden ja Masalan välillä huhtikuusta kesäkuulle vuosina 2027 ja 2028. Yksiraiteisuus aiheuttaa tarvetta muutoksiin E-, U-, L- ja Y-junien tarjontaan ja aikatauluihin vuonna 2027.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Raitioliikenne

Kruunusiltojen liikenteen aloitus

Kruunusillat-hankkeen valmistumisen myötä varaudutaan aloittamaan raitioliikenne Laajasalon ja Helsingin kantakaupungin välillä kahdella uudella linjalla. Linja 11 liikennöi Kruunuvuorenrannasta Kalasataman ja Pasilan aseman kautta Länsi-Pasilan Maistraatintorille. Linjan alustava liikennöintiaika on varhaisaamusta noin klo 21 asti joka päivä. Linja 12 kulkee Laajasalon Yliskylän ja Rautatientorin välillä Korkeasaaren, Nihdin ja Hakaniemen kautta. Linjan 12 alustavat liikennöintiajat ovat varhaisaamusta kello kahteen asti yöllä. Vuonna 2027 linjojen vuoroväleissä on poikkeuksia Junatien metrosillan uusimisen aiheuttaman metrokatkon takia.

Kustannuslaskelmassa on huomioitu vain linjojen suunniteltu perusliikenne. Junatien työmaan aiheuttamat poikkeukset sisältyvät Junatien kustannuslaskelmien alle.

- Kustannusvaikutus 10 355 000 € vuosittain (sis. kalustokustannukset, raitioliikenne)

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset raitioliikenteeseen

Raitioliikennettä vahvistetaan Laajasalon sekä Kalasataman ja keskustan välillä. Linjan 12 vuoroväliä tihennetään metrokatkon aikana tiheimmillään jopa 5 minuuttiin. Linja 13 jatketaan Kalasataman metroaseman sulusta alkaen Nihdistä Hakaniemen ja Päärautatieaseman kautta Kolmikulmaan ja linjan vuoroväli on tiheimmillään 7,5 minuuttia. Linjan reitti lyhenee takaisin Nihtiin metron poikkeusten jälkeen. Tarkoituksena on tarjota metron poikkeusten ajan raitioliikenteellä tiheällä vuorovälillä suora keskustayhteys Laajasalosta ja Kalasatamasta.

- Kustannusvaikutus 1 715 000 € vuonna 2027 (raitioliikenne)

Länsiratikoiden rakennustyöt Runeberginkadulla

Runeberginkatu katkeaa raitioliikenteeltä jo syyskuusta 2026, kun Länsiratikoiden rakennustyöt alueella käynnistyvät. Koko Runeberginkadun mittainen katko jatkuu arviolta vuoden 2027 marraskuuhun saakka.

Katkon aikana linjat 1 ja 2 siirtyvät kulkemaan Runeberginkadun sijaan Mannerheimintietä pitkin. Tässä yhteydessä linjojen 4 ja 10 vuoroväliä harvennetaan arjessa 10 minuuttiin, jotta Mannerheimintien raitioliikenne säilyy sujuvana lisääntyvästä raitioliikenteestä huolimatta. Linja 8 liikennöi ainoastaan Arabian ja Oopperan väliä. Katkon aikana linjan 5 liikenne kokopäiväistetään ja reittiä jatketaan Päärautatieasemalta Kampin kautta Jätkäsaareen linjalta 8 vapautuneelle päätepysäkille. Linjan 5 on tarkoitus korvata Jätkäsaaren ja Ruoholahden välistä yhteyttä linjan 8 puuttuessa alueelta, sekä tarjota Katajanokalle lisäkapasiteettia linjan 4 vuorovälin ollessa harvennettu. Samalla linja tarjoaa Jätkäsaaresta toivottua lisäkapasiteettia keskustan suuntaan. Viikonloppuisin linja 5 jatketaan Jätkäsaaressa linjatunnuksella 5T Länsiterminaalille, kuten linja 8 on jatkettu. Yhteydestä Jätkäsaaren ja Töölön välillä tulee katkon ajaksi vaihdollinen, mikä pidentää matka-aikoja muutamilla minuuteilla.

Marraskuussa 2027 Runeberginkadun tulisi aueta pohjoisosaltaan niin, että linja 8 pääsee taas kulkemaan omaa reittiään. Linjojen 1 ja 2 poikkeusreitti jatkuu kuitenkin alkukevääseen 2028 Caloniuksenkadun ja Arkadiankadun välisen alueen ollessa yhtä katki raitioliikenteeltä. Täten myös linjojen 4 ja 10 arkivuorovälin harvennus jatkuu. Linja 5 jatkaa kokopäiväistä kulkuaan tarjoten Katajanokan ja keskustan välille tarvittavaa lisäkapasiteettia. Linjan reitti kuitenkin lyhenee takaisin Katajanokan terminaalin ja Päärautatieaseman välille, kun linja 8 palaa palvelemaan Jätkäsaarta.

- Kustannusvaikutus –417 000 € vuonna 2027 ja –117 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne)

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Reijolankadun työmaa

Reijolankadulle rakennetaan kevään 2027 aikana yhteiskäyttöiset bussi- ja ratikkapysäkit. Remontin arvioltа muutaman kuukauden keston aikana linja 3 kulkee Nordenskiöldinkatua Oopperalle ja linjan 7 reitti lyhenee Itä-Pasilaan. Samalla linjan 2 päätepysäkki on siirrettävä Messukeskukselta Ratapihantielle, jotta linja 7 voi kulkea Messukeskuksen rataosuutta pitkin Ratapihantielle. Työmaan aikana Pasilan ja Meilahden välinen yhteys jää ainoastaan bussiliikenteellä palveltavaksi, tai vaihdolliseksi raitioliikenteellä. Kallio-Alppilan ja Meilahden välinen yhteys muuttuu työmaan ajaksi raitioliikenteellä vaihdolliseksi.

- Kustannusvaikutus –270 000 € vuonna 2027 (raitioliikenne)

Pikaraitiolinja 15

Iltapäiväruuhkaan tehdään pieniä muutoksia syksystä 26 alkaen. 6min vuorovälin osuutta lyhennetään ja vapautuneilla suoritteilla tihennetään päiväliikenteen 10min vuoroväliä 7,5min vuoroväliksi. Sunnuntaisin liikenne lopetetaan tuntia nykyistä aikaisemmin matalan kysynnän takia, tämä muutos tarjoaa maanantain aamuyöllä hieman pidemmän huoltokatkon, mikä helpottaa radan kunnossapitoa. Muutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta suoritteisiin tai operointikustannuksiin.

Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaiheittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin.

Kesällä 27 varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin vaikutuksiin. Kesällä 27 tulee noin 10 viikon liikennöintikatko (kesäkuun alusta alkaen) Vihdintien liikenneympyrän kohdalle. Raitiolinja 15 liikennöi katkon aikana idässä Itäkeskuksesta Vihdintien pysäkille asti ja lännessä Keilaniemestä Kutomotien pysäkille asti. Linjalla 15 liikennöimättä jäävä osuus on lyhyt, vain noin 800 metriä. Kummallakin puolella liikennöidään katkon aikana 10min vuorovälillä. Katkoa varten ei hankita korvaavaa liikennettä, sillä junat sekä linjat 59 ja 200 tarjoavat vaihtoehtoiset reitit. Linjan 15 katko ei todennäköisesti aiheuta kustannuksia, sillä korvaavaa liikennettä ei hankita ja suoritteet eivät muutu merkittävästi.

<u>Bussiliikenne</u>

Varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta.

Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Linjat 23 Rautatientori–Pasila–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Pirkkola ja 63 Kamppi–Ruskeasuo–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Paloheinä

Varaudutaan tihentämään linjojen ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi alkuvuodesta 2027 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 59 Herttoniemi (M) - Kalasatama (M) - Pasila – Konala – Malminkartano

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Varaudutaan lisäämään tarjontaa linjalle 59 vuoden 2027 alusta alkaen kasvaneiden matkustajamäärien ja ajoaikojen vuoksi. Linjojen 500 ja 510 palattua Aleksis Kiven kadulle linja 59 on ruuhka-aikaan kuormittunut etenkin Herttoniemen ja Pasilan välillä. Välillä kaikki matkustajat eivät ole mahtuneet ruuhka-aikana linjan kyytiin, joten tiheämmällä vuorovälillä voidaan vastata kasvaneeseen kysyntään. Lisäksi autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä myöhästymisten ketjuuntumiselle, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna. Lisääntynyt täsmällisyys ja suurempi varmuus kyytiin mahtumisesta parantavat asiakkaiden kokemusta linjan luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linjat 311 Kaivoksela–Myyrmäki–Hämeenkylä, 335 Linnainen–Myyrmäki–Askisto, 434 Kivistö–Keimolanmäki, 566 Martinlaakso–Espoon keskus, 572 Mellunmäki–Hakunila–Martinlaakso, 583 Aviapolis–Martinlaakso–Perusmäki ja 584 Aviapolis–Martinlaakso–Kalajärvi

Järjestellään uudelleen Espoon ja Vantaan rajan ympäristössä, Kehä III:n varren työpaikka-alueiden ympäristössä sekä Kivistössä liikennöivien liityntä- ja poikittaislinjojen tarjontaa Pohjois-Espoossa ja Länsi-Vantaalla syysliikenteen alusta 2027. Samanaikaisesti osa alueen liikennöintisopimuksista uusiutuu. Muutoksiin on jo varauduttu liikenteen kilpailutuksessa. Muutoksilla kohdennetaan tarjontaa paremmin kysyntää vastaavaksi.

- Kustannusvaikutus yhteensä noin -60 000 € vuonna 2027 ja noin -160 000 € vuositasolla
    - Vantaan sisäinen liikenne noin -150 000 € vuonna 2027 ja noin -384 000 € vuositasolla
    - Poikittainen seutuliikenne noin 90 000 € vuonna 2027 ja noin 224 000 € vuositasolla

Runkolinjat 500 Itäkeskus (M)–Herttoniemi (M)–Pasila–Meilahti–Munkkivuori ja 510 Herttoniemi (M)–Pasila–Meilahti–Tapiola–Kivenlahti (M)

Varaudutaan lisäämään tarjontaa runkolinjoille 500 ja 510 8/2027 alkaen kasvaneiden matkustajamäärien ja ajoaikojen vuoksi. Autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä myöhästymisien ketjuuntumisille, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus noin 240 000 € vuonna 2027 ja noin 700 000 € vuositasolla
    - Helsingin sisäinen liikenne noin 120 000 € vuonna 2027 ja noin 350 000 € vuositasolla
    - Poikittainen seutuliikenne noin 120 000 € vuonna 2027 ja noin 350 000 € vuositasolla

Runkolinja 560 Rastila (M) - Vuosaari (M) - Kontula (M) - Malmin as. - Kuninkaantammi - Myyrmäki as. - Honkasuo

Lisätään arkiliikenteeseen tarjontaa runkolinjalle 560 liikennöintisuunnitelman mukaisesti 01/2027 alkaen kasvaneen kysynnän ja kapasiteettihaasteiden vuoksi. Vuorovälin tihennys 10 minuutista 8 minuuttiin ruuhka-aikoina näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna matkustusmukavuuden ja spontaanin matkustamisen näkökulmasta.

Vuorovälitihennyksen lisäksi varaudutaan lisäämään autopäivä kesäliikenteeseen jokaiselle päivätyypille, sekä talviliikenteen lauantaipäivälle kasvaneiden ajoaikojen ja matkustajamäärien vuoksi 01/2027 alkaen. Autopäivälisäys parantaa runkolinjan 560 täsmällisyyttä ja vähentää riskiä lähtöjen ketjuuntumisille, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna, ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus vuorovälitihennyksen osalta vuonna 2027 ja vuositasolla noin 300 000 €. Kustannusvaikutus autopäivälisäysten osalta kesä- ja lauantailiikenteeseen vuonna 2027 ja vuositasolla noin 50 000 € (poikittainen seutuliikenne)

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Linjat 571 Tikkurila - Ylästö - Martinlaakso as. - Myyrmäki as., ja 574 Peijas - Leinelä - Ruskeasanta – Aviapolis - Ylästö - Martinlaakso as. - Myyrmäki as.

Varaudutaan lisäämään autopäivä arkeen ja lauantaille linjojen talviaikataulukaavioon 01/2027 alkaen kasvaneiden ajoaikojen ja matkustajamäärien vuoksi. Kasvaneet ajoajat eivät mahdollista enää nykyisen palvelutason ylläpitämistä ilman autopäivälisäystä. Autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä lähtöjen ketjuuntumisille, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna, ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus vuonna 2027 ja vuositasolla 125 000 € (Vantaan sisäinen liikenne)

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasuo

Varaudutaan lisäämään linjan 506 tarjontaa vuoden 2027 alusta kasvavien matkustajamäärien myötä. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 643 Hyrylä–Ruskeasanta–Hakaniemi

Varaudutaan lisäämään linjan 643 vuorotarjontaa aamu- ja iltapäiväruuhkissa 8/2027 alkaen siten, että vuoroväli olisi tasaisesti läpi aamu- ja iltapäiväruuhkien 20 minuuttia. Vuorovälin tihentäminen parantaisi Hyrylän ja Helsingin itäisen kantakaupungin sekä Hyrylän ja Keski-Vantaan välistä saavutettavuutta erityisesti työmatkaliikenteen näkökulmasta.

- Kustannusvaikutus noin 80 000 € vuonna 2027 ja 175 000 € vuositasolla (Tuusulan suunnan seutu)

Laajasalon uuden linjaston käyttöönotto Kruunusiltojen raitioliikenteen käynnistyessä

Kruunusiltojen käyttöönoton yhteydessä otetaan käyttöön Laajasalon linjastosuunnitelman (HSLH 13.9.2022) mukainen linjasto liikennöintisuunnitelmassa 2026–2027 (HSLH 21.01.2026) tehdyin muutoksin. Bussiliikenteen operointikustannukset vähenevät linjastomuutosten myötä.

- Kustannusvaikutus noin -2 350 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Kantvikin koulun väistön aiheuttamat lisäliikennetarpeet

Varaudutaan tarjoamaan lisäliikennettä kapasiteetin varmistamiseksi Kantvikin suunnan koululaislinjoilla, sillä osa Kantvikin koulun oppilaista käy vuoden 2027 ajan koulua väistötiloissa Kirkkonummen keskustan alueella. Lisäliikennetarve koskee vain Kirkkonummen kunnan koulupäiviä.

- Kustannusvaikutus noin 75 000 € vuonna 2027 (Kirkkonummen sisäinen liikenne)

Kirkkonummen ja Länsimetron välisten liityntälinjojen tarjonnan muutokset

U-junien vuorovälin muuttuessa 30 minuutista 15 minuuttiin syksyllä 2027 toteutetaan muutoksia Kirkkonummen ja Länsimetron välisten liityntälinjojen liikennöintiin. Bussiliikenteen operointikustannukset vähenevät liityntälinjojen tarjonnan muutosten myötä.

- Kustannusvaikutus noin -40 000 € vuonna 2027 ja -90 000 € vuositasolla (Kirkkonummen suunnan seutulinjat)

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Siuntion asuntomessut kesällä 2027

Varaudutaan tarjoamaan joukkoliikenneyhteyksiä Siuntion Pikkalassa kesällä 2027 järjestettäville asuntomessuille. Asuntomessut osuvat Espoon kaupunkiradan rakentamisen aikaisen junakatkon ajalle. Bussiyhteyksiä on suunniteltu lähtökohtaisesti ajettavan välillä Espoonlahden metroasema – Störsvik.

- Kustannusvaikutus noin 50 000 € vuonna 2027 (Siuntion suunnan seutulinjat)

Kauklahden ja Espoonlahden välisen tarjonnan muutokset

Junien aikataulurakenteen muuttuessa syksyllä 2027 tarkastellaan mahdollisia muutoksia Kauklahden ja Espoonlahden välisten linjojen 162, 163, 165 tarjontaan, samalla poistaen tarjonnan päällekkäisyyttä linjojen yhteisellä osuudella.

- Kustannusvaikutus noin -25 000 € vuonna 2027 ja -60 000 € vuositasolla (Espoon sisäinen liikenne)

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2027 aikana.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa.

Erityisesti Hakunilantie ja sen varrella olevan Kehä III ylittävän sillan purkaminen vuonna 2027 aiheuttaa merkittäviä operointikustannuksia linjoilla, jotka liikennöivät alueella. Kustannuksia on kokonaisuudessaan pyritty jo ajamaan alas leikkaamalla runkolinjan 570 palvelu Lentoaseman sijaan Pakkalaan, jolla säästetään varaumasta vuositasolla n. 700 000 €.

Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen korvaavista järjestelyistä huolimatta. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

- Kustannusvaikutus noin 3 810 000 € vuonna 2027.
    - Vantaan sisäiset linjat noin 1 640 000 €
    - Vantaan suunnan seutulinjat noin 1 500 000 €
    - Poikittainen seutuliikenne noin 670 000 €

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen syksyn 2025 – syksyn 2027 välisenä aikana. Työmaan aikana Mäkelänkatu on muuttunut 1+1-kaistaiseksi suuntaansa, millä on merkittävä bussiliikennettä hidastava vaikutus. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin. Mäkelänkadulla bussiliikennettä on paljon, joten negatiiviset vaikutukset ovat kokoluokaltaan merkittäviä.

- Kustannusvaikutus noin 790 000 € vuonna 2027
    - Helsingin sisäiset linjat noin 490 000 €

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

- Vantaan suunnan seutulinjat noin 300 000 €

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

- Kustannusvaikutus noin 1 620 000 € vuonna 2027.
  - Helsingin sisäiset linjat noin 889 000 €
  - Espoon suunnan seutulinjat noin 103 000 €
  - Vantaan suunnan seutulinjat noin 505 000 €
  - Poikittainen seutuliikenne noin 123 000 €

Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen hidastumiseen ja reittimuutoksiin Pohjois-Tapiolassa sekä Otaniemessä Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen vuoksi. Työmaajärjestelyt aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista, vaihtoyhteyksien ja linjojen saavutettavuuden heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti Kehä I – Kalevalantie – Maarintie välisen risteysalueen tuntumaan, mutta vaikutukset voivat säteillä laajemmin myös muille alueen linjoille tieosuuksien ruuhkautuessa.

- Kustannusvaikutus noin 340 000 € vuonna 2027
  - Poikittainen seutuliikenne noin 315 000 €
  - Espoon sisäiset linjat noin 25 000 €

Niittykummun vesihuoltotyöt

Varaudutaan bussiliikenteen hidastumiseen Merituulentiellä ja Niittykummun metroaseman ympäristössä tehtävien vesihuoltotöiden vuoksi. Työmaajärjestelyt aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista, vaihtoyhteyksien ja linjojen saavutettavuuden heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 160 000 € vuonna 2027
  - Espoon sisäiset linjat 160 000 €

Junatien katkon lisäksi varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä muiden raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustöillä ja junaliikenteen katkoilla on erittäin merkittävät negatiiviset vaikutukset alueen asiakaskokemukseen mm. pidentyvien matka-aikojen myötä. Korvaavan liikenteen järjestelyissä hyödynnetään aiempien katkojen kokemuksia, jotta tarjontaa olisi toteutuneen kysynnän mukaisesti ja haitat junaliikenteen katkosta olisivat mahdollisimman vähäiset.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

- Kustannusvaikutus noin 2 200 000 € vuonna 2027
    - Espoon sisäiset linjat noin 750 000 €
    - Espoon suunnan seutulinjat noin 750 000 €
    - Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 650 000 €
    - Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000 €

Vantaan kouluväistöyhteydet

Varaudutaan järjestämään koulumatkayhteyksiä normaalin tarjonnan lisäksi Ilolan koulun siirtyessä väistöön Kytöpuistoon 8/2027 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 70 000 € vuonna 2027

Lauttaliikenne

- Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Muutokset vuonna 2028

Metroliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

Metron paikoin yli 40-vuotias infra vaatii peruskorjauksia, joiden vaikutukset vaihtelevat pienistä suuriin. Tulevia poikkeuksia voivat olla esimerkiksi Rautatientorin metroaseman perusparannus tai Helsingin Yliopiston pohjoisen sisäänkäynnin rakentaminen, joilla voi olla vaikutuksia liikennöintiin. Liikennekatkojen laajuudet ja ajankohdat varmistuvat myöhemmin tarkemman suunnittelun edetessä. Mahdollisten liikennekatkojen ajaksi varaudutaan järjestelemään muuta linjastoa uudelleen paremmin poikkeustilanteeseen sopivaksi tai vaihtoehtoisesti järjestämään korvaavaa liikennettä.

Junaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n Espoon keskuksen ja Kauklahden välisen osuuden rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Espoon keskuksen länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2028–2029. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden pituisia totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Espoon keskus - Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Espoon keskuksen välillä kaupunkiradan E-junat sekä kaukoliikenteen raiteita käyttävät U-junat kulkevat normaalisti, ja hiljaisen ajan L-junat korvataan E-junilla.

Mankinjoen ratasillan korjaukset

Kauklahden länsipuolella sijaitsevan Mankinjoen ratasillan ja sen tulopenkereiden stabiliteetin parantaminen aiheuttaa noin kahden kuukauden mittaisia yksiraiteisuuksia Kauklahden ja Masalan välillä huhtikuusta kesäkuulle vuosina 2027 ja 2028. Yksiraiteisuus aiheuttaa tarvetta muutoksiin U-, L- ja Y-junien tarjontaan ja aikatauluihin vuonna 2028.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Vantaan ratikan tunneliyhteyden rakentamistöiden takia varaudutaan harventamaan IPK-junien vuoroväliä vuoden 2028 kesäliikenteessä, jolloin Tikkurilan asemalla on 1-2 raidetta poissa käytöstä rautatieapusiltojen poistamisen ja muiden viimeistelytöiden takia.

Raitioliikenne

Laivasillankadun katko

Etelärannassa tehtävien kadunrakennus- ja kiskotöiden aikaan linja 2 ja täten linja 3 eivät pääse liikennöimään Olympiaterminaaliin arviolta noin kuuden kuukauden ajan. Linjan 2 reitti lyhenee katkon ajaksi Kauppatorille. Linja 3 varaudutaan ajamaan syysliikenteen puolella Fredrikinkatua Eiran päätepysäkille. Kesäkaudella Eiran päätepysäkillä tehtävien Länsiratikoiden rakennustöiden takia linjan 3 reitti kulkee suoraan Bulevardia pitkin Eiranrantaan. Katko vaikuttaa merkittävästi Tehtaankadun joukkoliikennepalveluun, sillä aluetta palvellaan ainoastaan raitioliikenteellä keskustan suuntaan.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Katkon ajaksi varaudutaan hankkimaan korvaava bussiyhteys Tehtaankadun suunnasta keskustan ja Olympiaterminaalin välille, jotta iso osa eteläisestä Helsingistä ei jää tyystin vaille joukkoliikennepalvelua.

- Kustannusvaikutus -327 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne) sekä 1 500 000 € (Helsingin sisäiset linjat)

Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun katkot

Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun katkojen on suunniteltu alkavan keväästä 2028 ja ensimmäisen vaiheen työt kestävät arviolta kevääseen 2029. Kaikki Päärautatieaseman raitiolinjan kiertävät tänä aikana Aleksanterinkadun kautta, ja Hakaniemen linjat lisäksi Kruununhaan kautta. Linja 5 kulkee Katajanokan terminaalilta Aleksanterinkatua Kolmikulmaan. Muutos pidentää matka-aikaa Hakaniemen ja Rautatieaseman välillä muutamalla minuutilla, mutta ei aiheuta merkittäviä palvelualuepuutteita Aleksanterinkadun ollessa viereinen katu Kaivokadulle. Keskustan saavutettavuus kuitenkin heikkenee hieman.

- Kustannusvaikutus 183 000 € vuonna 2028 ja 83 000 € vuonna 2029 (raitioliikenne)

Kampin katko

Kampin radalle on suunniteltu katko kevään ja talven välille vuonna 2028 kadunrakennus- ja ratatöiden ajaksi. Rakennustöitä tehdään Simonkadulla, Fredrikinkadulla, Urho Kekkosen kadulla sekä Ruoholahdenkadulla. Katkon aikana linjat 7 ja 9 kiertävät Jätkäsaaresta Bulevardin kautta keskustaan ja omille reiteilleen. Linja 2 ajaa suoraan Arkadiankatua Lasipalatsille, eikä kierrä Kampin kautta. Matka-aika Jätkäsaaren ja keskustan välillä pitenee muutamalla minuutilla kiertoreitin takia. Jätkäsaaren ja Kampin välille hankitaan korvaava bussiyhteys korvaamaan alueelta poistuvaa raitioliikennettä.

- Kustannusvaikutus 81 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne) sekä 2 100 000 € (Helsingin sisäiset linjat)

Munkkiniemen katko

Linjalle 4 tulee katko Paciuksenkadulle Länsiratikoiden rakennustöiden takia keväästä talveen vuonna 2028. Katkon aikana linja 4 ajetaan Töölöntullilta Pikku Huopalahteen linjan 10 kanssa. Katkon aikana yhteys ratikkalinjan 4 reitiltä Munkkiniemeen muuttuu vaihdolliseksi, joka pidentää matka-aikoja hieman.

- Kustannusvaikutus 61 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne)

Munkkivuoren ratikan liikenteen käynnistyminen

Varaudutaan käynnistämään loppuvuodesta 2028 linjan 13 Munkkivuoren jatkeen liikenne. Linja 13 liikennöi jatkossa Nihdin ja Pasilan välillä kuten nykyisin, mutta jatkaa Pasilan asemalta Nordenskiöldinkadun, Tukholmankadun ja Huopalahdentien kautta Munkkivuoren ostoskeskuksen viereen rakennettavalle uudelle päätepysäkkiraiteelle. Linja hyödyntää Huopalahdentiellä linjalle 14 rakennettavaa rataa.

Muutos on osa Länsiratikoiden hankekokonaisuutta. Muutos parantaa Pasilan tason poikittaisyhteyksiä Meilahteen ja Munkkivuoreen. Linjaa tullaan liikennöimään 35 metrisellä kaksisuuntakalustolla.

- Kustannusvaikutus 108 000 € vuonna 2028 ja 1 385 000 € vuosittain (raitioliikenne)

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Bussiliikenne

Varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta. Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Linjat 23 Rautatientori–Pasila–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Pirkkola ja 63 Kamppi–Ruskeasuo–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Paloheinä

Varaudutaan tihentämään linjojen ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi alkuvuodesta 2028 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 52 Kuninkaantammi–Kannelmäki–Huopalahti as.–Munkkivuori–Otaniemi

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpäähän valmistuneelle päätepysäkille syysliikenteestä 2028 alkaen. Alueelle on kaavoitettu nykyisen vesilaitoksen ympäristöön sijoittuvan asutuksen lisäksi pientaloasutusta noin 250–300 asukkaalle. Uusi asutus sijoittuu noin 500–1000 metrin päähän lähimmistä nykyisistä bussipysäkeistä. Alueen asukasmäärä on melko pieni, mutta keskuspuiston alue on yksi Helsingin tärkeimmistä virkistysalueista. Uuden päätepysäkin ympäristöstä alkavat keskuspuiston ulkoilureitit ja päätepysäkin välittömässä läheisyydessä sijaitsee Pitkäkosken ulkoilumaja.

- Kustannusvaikutus noin 140 000 € vuonna 2028 ja noin 367 000 € vuositasolla (Poikittainen seutuliikenne)

Linja 81 Kulosaari–Herttoniemenranta–Herttoniemi(M)–Länsi-Herttoniemi

Varaudutaan tihentämään linjan 81 ruuhka-ajan vuoroväli takaisin korona-aikaa edeltäneeseen 10 minuuttiin vuoden 2028 alusta. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 130 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasuo

Varaudutaan lisäämään linjan 506 tarjontaa vuoden 2028 alusta kasvavien matkustajamäärien myötä. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Runkolinja 520 ruuhka-ajan tihennykset syksy 2028 alkaen

Varaudutaan kysynnän kasvuun vahvistamalla Matinkylän, Leppävaaran ja Myyrmäen aluekeskusten välisiä yhteyksiä runkolinjan 520 tarjontaa lisäämällä ruuhka-aikoina.

- Kustannusvaikutus noin 128 000 € vuonna 2028 ja noin 282 000 € vuositasolla (Poikittainen seutuliikenne)

Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistaminen

Tuusulan Rykmentinpuistoon on suunnitteilla lisää rakentamista. Varaudutaan vahvistamaan Rykmentinpuistoa palvelevien linjojen tarjontaa syksystä 2028 alkaen, mikäli maankäyttö sitä edellyttää. Lisäyksillä on toteutuessaan positiivinen vaikutus alueen asiakaskokemukseen.

- Kustannusvaikutus noin 60 000 € vuonna 2028 ja noin 155 000 € vuositasolla (Tuusulan sisäinen liikenne)

Sammonmäen työpaikka-alueen joukkoliikennepalvelun perustaminen

Tuusulan eteläosiin on kaavoitettu uusi Sammonmäen työpaikka-alue, joka sijoittuu tulevalle Focus-yritysalueelle. Alue sijaitsee nykyisen joukkoliikennepalvelun ulottumattomissa. Varaudutaan käynnistämään joukkoliikennepalvelu Sammonmäen työpaikka-alueelle syksystä 2028 alkaen, mikäli maankäyttö sitä edellyttää.

- Kustannusvaikutus noin 80 000 € vuonna 2028 ja noin 200 000 € vuositasolla (Tuusulan suunnan seutulinjat)

Kivisillan ja Kytömaan alueen joukkoliikennepalvelun kehittäminen

Keravan Kivisillan ja Kytömaan alueille on kaavoitettu uutta maankäyttöä. Varaudutaan vahvistamaan kehittyvien alueiden palvelua lisäämällä linjojen 977/977V vuorotarjontaa kaikkina viikonpäivinä alueen maankäytön kehittyessä 8/2028 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 100 000 € vuonna 2028 ja noin 250 000 € vuositasolla (Keravan sisäinen liikenne)

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2028 aikana.

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee

vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana.

- Kustannusvaikutus noin 1 711 000 € vuonna 2028
    - Helsingin sisäiset linjat noin 846 000 €
    - Espoon suunnan seutulinjat noin 30 000 €
    - Vantaan suunnan seutulinjat noin 391 000 €
    - Poikittainen seutuliikenne noin 444 000 €

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen korvaavista järjestelyistä huolimatta.

- Kustannusvaikutus noin 2 000 000 € vuonna 2028.
    - Vantaan sisäiset linjat noin 970 000 €
    - Vantaan suunnan seutulinjat noin 500 000 €
    - Poikittainen seutuliikenne noin 530 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi. Poikkeusreitit aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista ja vaihtoyhteyksien heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2028
    - Espoon sisäinen liikenne noin 550 000 €
    - Poikittainen seutuliikenne noin 350 000 €

Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen hidastumiseen ja reittimuutoksiin Pohjois-Tapiolassa sekä Otaniemessä Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen vuoksi. Työmaajärjestelyt aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista, vaihtoyhteyksien ja linjojen saavutettavuuden heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti Kehä I – Kalevalantie – Maarintie välisen risteysalueen tuntumaan, mutta vaikutukset voivat säteillä laajemmin myös muille alueen linjoille tieosuuksien ruuhkautuessa.

- Kustannusvaikutus noin 275 000 € vuonna 2028
    - Poikittainen seutuliikenne noin 215 000 €
    - Espoon sisäiset linjat noin 60 000 €

Kulosaaren sillan uusiminen

Varaudutaan Kulosaaren sillan uusimisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjoilla 500 ja 510 sekä linjalle 59. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat

epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2028 ja kestävän noin kaksi vuotta. Liikenteen on suunniteltu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle. Lisäkustannusten lisäksi liikenteen hidastuminen aiheuttaa merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen ja nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla
    - Helsingin sisäiset linjat noin 370 000 €
    - Seutu, poikittaisliikenne noin 190 000 €

Linnanrakentajantien remontti

Varaudutaan Linnanrakentajantien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Linnanrakentajantien remontti alkanee vuoden 2028 keväällä ja kestää noin kaksi vuotta. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta ja kestosta ovat epävarmoja. Työmaan aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2028
    - Helsingin sisäiset linjat noin 750 000 €
    - Seutu, poikittaisliikenne noin 150 000 €

Vantaan kouluväistöyhteydet

Varaudutaan järjestämään koulumatkayhteyksiä normaalin tarjonnan lisäksi Ilolan koulun siirtyessä väistöön Kytöpuistoon 8/2027 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuonna 2028

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustöillä ja junaliikenteen katkoilla on erittäin merkittävät negatiiviset vaikutukset alueen asiakaskokemukseen mm. pidentyvien matka-aikojen myötä. Korvaavan liikenteen järjestelyissä hyödynnetään aiempien katkojen kokemuksia, jotta tarjontaa olisi toteutuneen kysynnän mukaisesti ja haitat junaliikenteen katkosta olisivat mahdollisimman vähäiset.

- Kustannusvaikutus noin 800 000 € vuonna 2028
    - Espoon sisäiset linjat noin 250 000 €
    - Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 500 000 €
    - Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000

<u>Lauttaliikenne</u>

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Muutokset vuonna 2029

Metroliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

Metron paikoin yli 40-vuotias infra vaatii peruskorjauksia, joiden vaikutukset vaihtelevat pienistä suuriin. Tulevia poikkeuksia voivat olla esimerkiksi Rautatientorin metroaseman perusparannus tai Helsingin Yliopiston pohjoisen sisäänkäynnin rakentaminen, joilla voi olla vaikutuksia liikennöintiin. Liikennekatkojen laajuudet ja ajankohdat varmistuvat myöhemmin tarkemman suunnittelun edetessä. Mahdollisten liikennekatkojen ajaksi varaudutaan järjestelemään muuta linjastoa uudelleen paremmin poikkeustilanteeseen sopivaksi tai vaihtoehtoisesti järjestämään korvaavaa liikennettä.

Junaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n Espoon keskuksen ja Kauklahden välisen osuuden rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Espoon keskuksen länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2028–2029. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden pituisia totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Espoon keskus - Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Espoon keskuksen välillä kaupunkiradan E-junat sekä kaukoliikenteen raiteita käyttävät U-junat kulkevat normaalisti, ja hiljaisen ajan L-junat korvataan E-junilla.

Espoon keskuksen ja Kauklahden väliselle osuudelle saadaan käyttöön neljä raidetta arviolta loppuvuoden 2029 aikana. Tällöin kaupunkiradan E-junien reitti pitenee Kauklahteen asti. E-junien vuoroväli on edelleen 10 minuuttia ma-pe noin klo 6–21, lauantaisin noin klo 9–21 ja sunnuntaisin noin klo 10–21. Muina aikoina vuoroväli on 15-30 minuuttia, ja yöaikaan sekä varhaisaamuisin liikennöidään edelleen vain Kirkkonummelle asti kulkevia L-junia kaupunkiraiteita pitkin 30 minuutin vuorovälillä.

Raitioliikenne

Pitkänsillan katko

Linjan 12 Länsisataman jatkeen rakennustyöt jatkuvat vuonna 2029 Liisankadun liittymässä kahdessa vaiheessa, aiheuttaen raitioliikenteelle katkon Pitkänsillan ja Mikonkadun välille, sekä Pitkänsillan ja Liisankadun välille. Katkon aikana rakennetaan mm. uusi ryhmittymisraide Hakaniemen suunnasta Kruununhakaan. Katkon tarkemmat vaiheistukset ja ajat selviävät jatkosuunnittelussa, mutta tällä hetkellä on varauduttu ajamaan keväästä talveen samanlaisella linjastolla kuin vuoden 2025 Pitkänsillan katkossa. Linjat 6, 7 ja 9 siis jaetaan kahtia B- ja T-reiteiksi Pitkänsillan molemmin puolin ja linja 3 ajaa suoraan Mannerheimintietä pitkin Alppilaan. Etelässä 6T ja 7T reitit kulkevat joko Kaisaniemenkadun ja Kruununhaan kautta Katajanokan terminaalille, tai suoraan Aleksanterinkatua, riippuen käynnissä olevasta työvaiheesta.

- Kustannusvaikutus 248 000 € vuonna 2029 (raitioliikenne)

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Pikaraitiolinja 20

Linja 20 on Vantaalle toteutettava pikaraitiotie. Ratikan reitin pituus on 19 km ja se kulkee Mellunmäen metroasemalta Länsimäen ja Hakunilan kautta Tikkurilaan ja sieltä Jumbon kautta lentoasemalle. Vantaan ratikka parantaa poikittaisen joukkoliikenteen luotettavuutta ja palvelun laatua. Vantaan ratikka täydentää pääkaupunkiseudun raideverkostoa ja luo lisää joukkoliikenneyhteyksiä koko seudulle.

Varaudutaan liikenteen käynnistämiseen syksyllä 2029. Tällä hetkellä on arvioitu ainoastaan vuoden 2029 liikenteen käynnistyksen valmistelevia sekä operoinnin kustannuksia, tulevien vuosien liikennöintikustannukset tarkennetaan lähempänä ajankohtaa TTS-suunnittelussa 2028-2030.

- Raitioliikenteen operoinnin kustannusvaikutus 4 700 000 € vuonna 2029 (raitioliikenne)

<u>Bussiliikenne</u>

Varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta. Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Linjat 23 Rautatientori–Pasila–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Pirkkola ja 63 Kamppi–Ruskeasuo–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Paloheinä

Varaudutaan tihentämään linjojen ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi alkuvuodesta 2029 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasuo

Varaudutaan lisäämään linjan 506 tarjontaa vuoden 2029 alusta kasvavien matkustajamäärien myötä. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2028 aikana.

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana.

- Kustannusvaikutus noin 922 000 € vuonna 2029
    - Helsingin sisäiset linjat noin 378 000 €
    - Vantaan suunnan seutulinjat noin 330 000 €
    - Poikittainen seutuliikenne noin 214 000 €

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Lisäksi Tikkurilan terminaalin poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalia. Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan erittäin merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2029.
    - Vantaan sisäiset linjat noin 175 000 €
    - Vantaan suunnan seutulinjat noin 115 000 €
    - Poikittainen seutuliikenne noin 270 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi. Poikkeusreitit aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista ja vaihtoyhteyksien heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2029
    - Espoon sisäinen liikenne noin 550 000 €
    - Poikittainen seutuliikenne noin 350 000 €

Kulosaaren sillan uusiminen

Varaudutaan Kulosaaren sillan uusimisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjoilla 500 ja 510 sekä linjalle 59. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2028 ja kestävän noin kaksi vuotta. Liikenteen on suunniteltu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle. Lisäkustannusten lisäksi liikenteen hidastuminen aiheuttaa merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen ja nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla
    - Helsingin sisäiset linjat noin 370 000 €

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

- Seutu, poikittaisliikenne noin 190 000 €

Linnanrakentajantien remontti

Varaudutaan Linnanrakentajantien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Linnanrakentajantien remontti alkanee vuoden 2028 keväällä ja kestää noin kaksi vuotta. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta ja kestosta ovat epävarmoja. Työmaan aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 1 080 000 € vuonna 2029
  - Helsingin sisäiset linjat noin 900 000 €
  - Seutu, poikittaisliikenne noin 180 000 €

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustöillä ja junaliikenteen katkoilla on erittäin merkittävät negatiiviset vaikutukset alueen asiakaskokemukseen mm. pidentyvien matka-aikojen myötä. Korvaavan liikenteen järjestelyissä hyödynnetään aiempien katkojen kokemuksia, jotta tarjontaa olisi toteutuneen kysynnän mukaisesti ja haitat junaliikenteen katkosta olisivat mahdollisimman vähäiset.

- Kustannusvaikutus noin 800 000 € vuonna 2029
  - Espoon sisäiset linjat noin 250 000 €
  - Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 500 000 €
  - Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000 €

Otaniemensillan remontti

Varaudutaan Otaniemensillan remontin aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjalla 510 sekä linjalla 52. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2029. Remontti aiheuttaa todennäköisesti hidastuksia bussiliikenteelle. Lisäkustannusten lisäksi liikenteen hidastuminen aiheuttaa heikennyksiä asiakaskokemukseen ja nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 360 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla (seutu, poikittaisliikenne)

<u>Lauttaliikenne</u>

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

Alustavan talousarvion mukaiset laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2027 ovat yhteensä 614,0 milj. euroa (keskimääräinen subventio 59,3 %)

Kuntaosuudet TAE2027

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Ilman ymp.bonusta	**400,0**	**137,5**	**3,5**	**112,2**	**11,7**	**12,9**	**6,6**	**8,7**	**2,1**	**695,1**
Ympäristöbonus	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Yhteensä	**400,0**	**137,5**	**3,5**	**112,2**	**11,7**	**12,9**	**6,6**	**8,7**	**2,1**	**695,1**
%-jakautuma	57,5 %	19,8 %	0,5 %	16,1 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %

Muut kustannukset	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Henkilöstökulut	20,1	6,2	0,2	4,7	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,0
Muut toimintakulut	3,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,6
Muut toimintatuotot	-12,2	-3,8	-0,1	-3,0	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-20,4
Palvelujen ostot	31,7	9,1	0,2	6,4	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	49,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,2	3,5	0,1	2,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	19,0
Yhteensä	**55,2**	**16,0**	**0,4**	**11,5**	**1,3**	**1,2**	**0,4**	**0,7**	**0,1**	**86,8**
%-jakautuma	63,5 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %

Infrakustannukset	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**136,6**	**97,3**	**0,7**	**18,5**	**1,4**	**2,5**	**0,5**	**0,6**	**0,2**	**258,1**
%-jakautuma	52,9 %	37,7 %	0,3 %	7,2 %	0,5 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %

Kustannukset yhteensä	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**591,7**	**250,8**	**4,6**	**142,2**	**14,3**	**16,6**	**7,4**	**10,0**	**2,4**	**1040,0**
%-jakautuma	56,9 %	24,1 %	0,4 %	13,7 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**235,5**	**84,9**	**1,9**	**67,5**	**11,0**	**9,1**	**3,3**	**4,9**	**0,5**	**418,5**
%-jakautuma	56,3 %	20,3 %	0,4 %	16,1 %	2,6 %	2,2 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**356,3**	**165,9**	**2,8**	**74,6**	**3,4**	**7,6**	**4,1**	**5,0**	**1,8**	**621,5**
%-jakautuma	57,3 %	26,7 %	0,4 %	12,0 %	0,5 %	1,2 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	**0,7**	**3,0**	**0,0**	**2,2**	**0,7**	**0,9**	**-0,1**	**0,0**	**0,1**	**7,5**
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
- Yhteensä	355,6	162,9	2,7	72,5	2,7	6,7	4,2	5,0	1,8	614,0
Yhteensä	**355,6**	**162,9**	**2,7**	**72,5**	**2,7**	**6,7**	**4,2**	**5,0**	**1,8**	**614,0**
%-jakautuma	57,9 %	26,5 %	0,4 %	11,8 %	0,4 %	1,1 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	**60,1 %**	**65,0 %**	**59,4 %**	**51,0 %**	**18,8 %**	**40,0 %**	**56,7 %**	**50,4 %**	**73,9 %**	**59,0 %**

Vertailu kuntaosuudet TAE27 ja TA26

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
TAE 2027	**356,3**	**165,9**	**2,8**	**74,6**	**3,4**	**7,6**	**4,1**	**5,0**	**1,8**	**621,5**
TA2026	**320,5**	**160,1**	**2,1**	**71,8**	**3,8**	**7,5**	**3,9**	**4,4**	**1,4**	**577,7**
Erotus	**35,7**	**5,8**	**0,7**	**2,8**	**-0,5**	**0,1**	**0,2**	**0,7**	**0,4**	**45,9**

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
TAE 2027	**0,7**	**3,0**	**0,0**	**2,2**	**0,7**	**0,9**	**-0,1**	**0,0**	**0,1**	**7,5**
TA2026	**0,2**	**12,3**	**0,2**	**4,7**	**0,6**	**0,5**	**0,1**	**0,7**	**0,2**	**19,4**

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
TAE 2027	**353,9**	**164,8**	**2,7**	**73,8**	**3,2**	**7,4**	**4,1**	**4,9**	**1,8**	**616,7**
Subventio% kunnittain	**59,8 %**	**65,7 %**	**59,1 %**	**51,9 %**	**22,6 %**	**44,7 %**	**54,6 %**	**49,0 %**	**76,7 %**	**59,3 %**

Kuntaosuudet TAE2027 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Ilman ymp.bonusta	**400,0**	**137,5**	**3,5**	**112,2**	**11,7**	**12,9**	**6,6**	**8,7**	**2,1**	**695,1**
Ympäristöbonus	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Yhteensä	**400,0**	**137,5**	**3,5**	**112,2**	**11,7**	**12,9**	**6,6**	**8,7**	**2,1**	**695,1**
%-jakautuma	57,5 %	19,8 %	0,5 %	16,1 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %

Muut kustannukset	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Henkilöstökulut	20,1	6,2	0,2	4,7	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,0
Muut toimintakulut	3,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,6
Muut toimintatuotot	-12,2	-3,8	-0,1	-3,0	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-20,4
Palvelujen ostot	31,7	9,1	0,2	6,4	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	49,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,2	3,5	0,1	2,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	19,0
Yhteensä	**55,2**	**16,0**	**0,4**	**11,5**	**1,3**	**1,2**	**0,4**	**0,7**	**0,1**	**86,8**
%-jakautuma	63,5 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %

Infrakustannukset	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Kustannukset yhteensä	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**455,1**	**153,5**	**3,9**	**123,7**	**12,9**	**14,1**	**7,0**	**9,3**	**2,2**	**781,9**
%-jakautuma	58,2 %	19,6 %	0,5 %	15,8 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**235,5**	**84,9**	**1,9**	**67,5**	**11,0**	**9,1**	**3,3**	**4,9**	**0,5**	**418,5**
%-jakautuma	56,3 %	20,3 %	0,4 %	16,1 %	2,6 %	2,2 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**219,7**	**68,6**	**2,1**	**56,2**	**2,0**	**5,1**	**3,7**	**4,4**	**1,7**	**363,4**
%-jakautuma	60,5 %	18,9 %	0,6 %	15,5 %	0,5 %	1,4 %	1,0 %	1,2 %	0,5 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	**0,7**	**3,0**	**0,0**	**2,2**	**0,7**	**0,9**	**-0,1**	**0,0**	**0,1**	**7,5**
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**219,0**	**65,6**	**2,1**	**54,0**	**1,3**	**4,2**	**3,8**	**4,4**	**1,6**	**355,9**
%-jakautuma	61,5 %	18,4 %	0,6 %	15,2 %	0,4 %	1,2 %	1,1 %	1,2 %	0,4 %	100,0 %

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	**48,1 %**	**42,8 %**	**52,5 %**	**43,6 %**	**10,1 %**	**29,5 %**	**53,9 %**	**47,2 %**	**72,1 %**	**45,5 %**

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
TAE 2027	**217,4**	**67,5**	**2,1**	**55,3**	**1,9**	**5,0**	**3,6**	**4,3**	**1,7**	**358,6**
Subventio% kunnittain	**47,8 %**	**44,0 %**	**52,1 %**	**44,7 %**	**14,3 %**	**35,0 %**	**51,6 %**	**45,7 %**	**75,1 %**	**45,9 %**

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2028 ovat yhteensä 599,7milj. euroa (keskimääräinen subventio 57,1 %)

Kuntaosuudet TS2028

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
%-jakautuma	57,4 %	20,2 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %

Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	20,7	6,3	0,2	4,8	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,0
Muut toimintakulut	3,6	1,2	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,2
Muut toimintatuotot	-13,5	-4,2	-0,1	-3,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-22,4
Palvelujen ostot	32,3	9,3	0,2	6,5	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	50,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	55,9	16,2	0,4	11,6	1,3	1,2	0,4	0,7	0,1	88,0
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %

Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	145,8	103,5	0,7	19,5	1,6	2,7	0,5	0,7	0,2	275,2
%-jakautuma	53,0 %	37,6 %	0,3 %	7,1 %	0,6 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %

Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	598,4	259,2	4,8	139,9	14,7	17,1	7,5	10,2	2,8	1054,6
%-jakautuma	56,7 %	24,6 %	0,5 %	13,3 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	252,9	90,8	2,0	71,8	11,4	9,5	3,5	5,1	0,6	447,5
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	345,5	168,5	2,8	68,2	3,2	7,6	4,0	5,1	2,2	607,1
%-jakautuma	56,9 %	27,8 %	0,5 %	11,2 %	0,5 %	1,3 %	0,7 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	344,8	165,5	2,8	66,0	2,6	6,7	4,1	5,1	2,1	599,7
Yhteensä	344,8	165,5	2,8	66,0	2,6	6,7	4,1	5,1	2,1	599,7
%-jakautuma	57,5 %	27,6 %	0,5 %	11,0 %	0,4 %	1,1 %	0,7 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	57,6 %	63,8 %	58,0 %	47,2 %	17,5 %	39,2 %	54,8 %	49,5 %	76,7 %	56,9 %

Vertailu kuntaosuudet TS28 ja TAE27

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	345,511	168,484	2,795	68,168	3,243	7,630	4,030	5,062	2,202	607,127
TAE 2027	356,251	165,892	2,767	74,643	3,370	7,576	4,140	5,023	1,839	613,441
Erotus	-10,740	2,592	0,029	-6,475	-0,127	0,054	-0,110	0,039	0,363	-14,374

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
TAE 2027	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	343,2	167,4	2,8	67,3	3,1	7,5	4,0	4,9	2,2	602,3
Subventio% kunnittain	57,3 %	64,6 %	57,7 %	48,1 %	21,2 %	43,8 %	52,8 %	48,2 %	79,1 %	57,1 %

Kuntaosuudet TS2028 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Ilman ymp.bonusta	**396,7**	**139,5**	**3,6**	**108,8**	**11,8**	**13,2**	**6,6**	**8,9**	**2,4**	**691,4**
Ympäristöbonus	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Yhteensä	**396,7**	**139,5**	**3,6**	**108,8**	**11,8**	**13,2**	**6,6**	**8,9**	**2,4**	**691,4**
%-jakautuma	57,4 %	20,2 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %

Muut kustannukset	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	20,7	6,3	0,2	4,8	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,0
Muut toimintakulut	3,6	1,2	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,2
Muut toimintatuotot	-13,5	-4,2	-0,1	-3,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-22,4
Palvelujen ostot	32,3	9,3	0,2	6,5	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	50,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	**55,9**	**16,2**	**0,4**	**11,6**	**1,3**	**1,2**	**0,4**	**0,7**	**0,1**	**88,0**
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %

Infrakustannukset	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Kustannukset yhteensä	**Helsinki**	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**452,7**	**155,7**	**4,0**	**120,4**	**13,1**	**14,4**	**7,0**	**9,5**	**2,6**	**779,4**
%-jakautuma	58,1 %	20,0 %	0,5 %	15,4 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**252,9**	**90,8**	**2,0**	**71,8**	**11,4**	**9,5**	**3,5**	**5,1**	**0,6**	**447,5**
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**199,7**	**65,0**	**2,1**	**48,6**	**1,7**	**4,9**	**3,5**	**4,4**	**2,0**	**331,9**
%-jakautuma	60,2 %	19,6 %	0,6 %	14,7 %	0,5 %	1,5 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	**0,7**	**3,0**	**0,0**	**2,2**	**0,7**	**0,9**	**-0,1**	**0,0**	**0,1**	**7,5**
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Yhteensä	**199,1**	**62,0**	**2,0**	**46,5**	**1,0**	**4,0**	**3,6**	**4,4**	**1,9**	**324,5**
%-jakautuma	61,3 %	19,1 %	0,6 %	14,3 %	0,3 %	1,2 %	1,1 %	1,4 %	0,6 %	100,0 %

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	**44,0 %**	**39,8 %**	**50,3 %**	**38,6 %**	**7,7 %**	**27,8 %**	**51,7 %**	**46,0 %**	**75,1 %**	**41,6 %**

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	**Espoo**	**Kauniainen**	**Vantaa**	**Kerava**	**Kirkkonummi**	**Sipoo**	**Tuusula**	**Siuntio**	**Yhteensä**
TS 2028	**197,4**	**63,9**	**2,0**	**47,8**	**1,6**	**4,8**	**3,5**	**4,3**	**2,0**	**327,1**
Subventio% kunnittain	**43,6 %**	**41,0 %**	**49,9 %**	**39,7 %**	**11,8 %**	**33,2 %**	**49,5 %**	**44,6 %**	**77,7 %**	**42,0 %**

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2029 ovat yhteensä 621,1 milj. euroa (keskimääräinen subventio 56,5 %)

Kuntaosuudet TS2029

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
%-jakautuma	58,0 %	20,0 %	0,5 %	15,3 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %

Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	21,1	6,4	0,2	4,9	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,5
Muut toimintakulut	4,0	1,3	0,0	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,8
Muut toimintatuotot	-14,1	-4,4	-0,1	-3,4	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-23,4
Palvelujen ostot	32,9	9,4	0,2	6,6	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	51,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	56,6	16,4	0,4	11,8	1,3	1,2	0,5	0,7	0,1	89,1
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %

Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	160,8	105,5	0,8	28,2	2,0	2,9	0,6	0,9	0,2	302,0
%-jakautuma	53,2 %	34,9 %	0,3 %	9,4 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	100,0 %

Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	631,5	264,5	4,9	149,3	15,6	17,5	7,7	10,7	2,8	1104,6
%-jakautuma	57,2 %	23,9 %	0,4 %	13,5 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	269,1	96,6	2,1	76,2	12,2	10,1	3,7	5,5	0,6	476,0
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	362,4	167,9	2,8	73,0	3,4	7,4	4,0	5,3	2,2	628,6
%-jakautuma	57,7 %	26,7 %	0,4 %	11,6 %	0,5 %	1,2 %	0,6 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	361,7	165,0	2,8	70,9	2,8	6,5	4,1	5,2	2,1	621,1
Yhteensä	361,7	165,0	2,8	70,9	2,8	6,5	4,1	5,2	2,1	621,1
%-jakautuma	58,2 %	26,6 %	0,5 %	11,4 %	0,4 %	1,0 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	57,3 %	62,4 %	56,8 %	47,5 %	17,8 %	37,2 %	53,2 %	48,9 %	75,9 %	56,2 %

Vertailu kuntaosuudet TS29 ja TAE27

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	362,379	167,927	2,824	73,043	3,446	7,436	4,021	5,253	2,223	628,552
TAE 2027	356,251	165,892	2,767	74,643	3,370	7,576	4,140	5,023	1,839	613,441
Erotus	6,128	2,035	0,057	-1,600	0,076	-0,140	-0,119	0,231	0,384	7,052

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
TAE 2027	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	360,0	166,8	2,8	72,2	3,3	7,3	3,9	5,1	2,2	623,7
Subventio% kunnittain	57,0 %	63,1 %	56,5 %	48,4 %	21,2 %	41,6 %	51,2 %	47,6 %	78,3 %	56,5 %

Kuntaosuudet TS2029 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
%-jakautuma	58,0 %	20,0 %	0,5 %	15,3 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %

Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	21,1	6,4	0,2	4,9	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,5
Muut toimintakulut	4,0	1,3	0,0	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,8
Muut toimintatuotot	-14,1	-4,4	-0,1	-3,4	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-23,4
Palvelujen ostot	32,9	9,4	0,2	6,6	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	51,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	56,6	16,4	0,4	11,8	1,3	1,2	0,5	0,7	0,1	89,1
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %

Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	470,7	159,0	4,1	121,0	13,6	14,6	7,1	9,9	2,6	802,6
%-jakautuma	58,6 %	19,8 %	0,5 %	15,1 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	269,1	96,6	2,1	76,2	12,2	10,1	3,7	5,5	0,6	476,0
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	201,6	62,4	2,0	44,8	1,4	4,5	3,5	4,4	2,0	326,6
%-jakautuma	61,7 %	19,1 %	0,6 %	13,7 %	0,4 %	1,4 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	200,9	59,4	2,0	42,6	0,7	3,6	3,5	4,4	1,9	319,1
%-jakautuma	63,0 %	18,6 %	0,6 %	13,4 %	0,2 %	1,1 %	1,1 %	1,4 %	0,6 %	100,0 %

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Subventio% kunnittain - Yhteensä	42,7 %	37,4 %	47,8 %	35,2 %	5,4 %	24,5 %	49,5 %	44,5 %	74,1 %	39,8 %

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	199,2	61,3	1,9	44,0	1,3	4,3	3,4	4,3	2,0	321,7
Subventio% kunnittain	42,3 %	38,6 %	47,5 %	36,3 %	9,4 %	29,8 %	47,4 %	43,1 %	76,6 %	40,1 %

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulojen, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja muiden kustannusten eristä.

Kuntaosuudet jaetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti. Pääperiaate on, että jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuvat lippulajitutkimuksiin ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

operointikuluihin
tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto- yms.
infrakuluihin (jäsenkuntien laskuttamat infrakorvaukset ja HSL:n suoraan maksama sähköbussien latausinfra)

Liikenteen operointikulut
Operointikuluilla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteenhoidon kustannuksia. Operointikulut ovat liikennöinnistä maksettavia korvauksia ja suoraan liikennöintiin liitännäisiä kuluja vähennettynä mahdollisilla tuloilla tai kulujen edelleen laskutuksella. Kuntien maksuosuudet operointikuluista määritellään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien matkustajakilometrien perusteella.

<u>Bussiliikenne</u>
Kulut jaetaan kunnille linjastokohtaisesti (Helsingin sisäiset, Espoon ja Kauniaisten sisäiset, Vantaan sisäiset, Keravan sisäiset, Sipoon sisäiset, Tuusulan sisäiset, seutulinjat Espoon suunta, seutulinjat Vantaan suunta, poikittaiset seutulinjat, seutulinjat Keravan suunta, seutulinjat Sipoon suunta, seutulinjat Tuusulan suunta, U-linjat suunnittain) kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella. Vuositason nousujen ja keskimatkojen perusteella lasketaan linjastokohtaiset matkustajakilometrit kunnittain. Niistä lasketaan edelleen jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan kulut kunnille.

<u>Junaliikenne</u>
Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

Junaliikenteen operointikustannukset jaetaan HSL:n tilaaman liikenteen korvauksiin ja VR:n lähiliikenteen lippuyhteistyökustannuksiin. Junaliikenteen kustannukset kohdistetaan junayksikkökilometrien perusteella HSL:n tilaamalle junaliikenteelle junalinjoittain. Lippuyhteistyön kustannukset kohdistetaan nousujen perusteella VR:n lähiliikenteen junille. Junakalustoyhtiön vuokrat sisällytetään HSL:n tilaamaan junaliikenteen operointikustannuksiin.

HSL:n tilaaman junaliikenteen operointikulut jaetaan kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Espoon kaupunkiradan liikennöinnin muutosten vaikutus perustuu arvioon.

Metroliikenne
Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitutkimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja keskimatkatietojen perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen metroliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan metroliikenteen kulut kunnille.

Raitiovaunuliikenne
Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitutkimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja keskimatkatietojen perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen raitiovaunuliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan raitiovaunuliikenteen kulut kunnille.

Pikaraitioliikenteen PR15 kustannukset on käsitelty kuntaosuuksissa omana eränään.

Lauttaliikenne
Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja vuositason nousuja, jotka on kohdistettu kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen lauttaliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan lauttaliikenteen kulut kunnille.

Tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut
Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL:n organisaation eri yksiköiden nettokuluja. Eli ns. yleiskustannuksia vähennettynä näihin kuluihin liittyvillä tuloilla).

Joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun, viestinnän ja markkinoinnin, lippu- ja informaatiojärjestelmien ylläpidon, hallinnon yms. nettokulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella.

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä lippujärjestelmän poistot kohdistetaan ensin arvioitujen työpanosten ja laitemäärien perusteella eri liikennemuodoille tai linjastoille. Loput kulut on jaettu nousujen perusteella.

Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut yleiskustannukset yhteensä jaetaan edelleen kunnille matkustajakilometrien laskennassa käytettyjä kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella.

Infrakulut
Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:
Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.
Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien merkittävien joukkoliikenneinvestointien jl-infrakulujen kohdistamisesta jäsenkaupungeille/kunnille on sovittu erikseen. Tällaisia uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaisesti ainakin Länsimetro ja Kehärata. Aikaisempi sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on sellaisenaan voimassa. Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille kaikkien raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Pikaraitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille pikaraitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

LIPPUTULOT

Lipputulot kohdistetaan kunnille vyöhykkeittäin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisten aikuisten ja lasten mobiili- ja arvolipputulojen suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputuloista vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

VALTION TUET

Kuntaosuuksia vähentävät valtiolta saadut tuet. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki on kohdistettu kunnille kuntien asukasluvun perusteella. Muut tuet vähentävät investointihankkeen rahoitusta ja sitä kautta poistoja tai muita yleiskustannuksia.

Hallitus § 63 26.05.2026

Lausuntopyyntö alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029

139/02.02.00.00/2026 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027-2029

Hallitus 26.05.2026 § 63

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Jussi M. Saarinen, jussi.m.saarinen@hsl.fi

HSL:n perussopimuksen 22 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava toiminta- ja taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Toiminta- ja taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain.

Hallitus laatii luonnoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaksi. Luonnoksesta pyydetään jäsenkunnilta lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen.
Luonnos tulee toimittaa jäsenkunnille lausunnolle viimeistään 1. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvioesityksen kanssa. Luonnoksen tulee sisältää muun muassa strategiasuunnitelma sekä suunnitelmat tariffien ja palveluverkon muutoksista. Lausuntopyynnön keskeiset kohdat esitellään jäsenkunnille vuosittain viimeistään kesäkuun alussa. Jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 10. syyskuuta. Hyväksytty talousarvion sisältävä toiminta- ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille viimeistään 15. joulukuuta.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:
- HSL:n strategia 2026–2029,
- PKS-omistajaohjauksen tavoitteet,
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2026–2028,
- hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2026–2027 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat; sekä
- vuoden 2025 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteuma- ja ennustetiedot vuodelta 2026.

Taloussuunnitelma vuosille 2028–2029 on laadittu aiempien vuosien tapaan pääosin talousarviovuoden (2027) kustannustasoennusteen mukaisina.

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa vuosien 2027–2029 alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Lausunto pyydetään seuraavista kokonaisuuksista viimeistään 10.9.2026:
- HSL:n toimintasuunnitelma,
- liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset,
- kuntaosuuksien taso ja
- kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelmakaudella 2027–2029.

Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:
- Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)
- Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?

- Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästöta-voitteen saavuttamiseksi?
- Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

TALOUSSUUNNITELMA

HSL:n taloudellinen toimintaympäristö säilyy strategiakaudella 2027–2029 erittäin haastavana. Erityisesti raideliikenteen suuret infrarakentamishankkeet, liikennejärjestelmän muutokset sekä rakentamisen aiheuttamat poikkeusjärjestelyt kasvattavat operointi- ja infrakustannuksia merkittävästi. Samanaikaisesti HSL:n maksuvalmius on heikentynyt aiempien vuosien kertyneiden ylijäämien päättymisen seurauksena, mikä lisää talousarvion toteutumiseen ja kassanhallintaan liittyviä riskejä.

Omistajaohjauksen tavoitteet vaikuttavat keskeisesti toimintaamme. Tavoitteena on talouden tasapaino ja tuottavuuden parantaminen sekä subventioasteen hallittu lasku kohti strategiakauden tavoitetta – enintään 40 prosentin tasoa ilman infrakustannuksia. Samalla edellytetään joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua, asiakastyytyväisyyden säilyttämistä hyvällä tasolla sekä vastuullisuustavoitteiden saavuttamista.

Toimintasuunnitelmat vuosille 2027–2029 on laadittu siten, että toimenpiteet on kytketty HSL:n strategian neljään strategiseen päämäärään ja niiden menestystekijöihin. Näistä muodostuu neljä tavoitekokonaisuutta: helppoa liikkumista ihmisille, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja, tuottavuudella tilaa uudistumiselle sekä yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

HSL:n strategian mukaisesti liikennepalveluissa tavoitteena on parantaa liikkumisen sujuvuutta, vaikuttavuutta ja tuottavuutta. TTS-kaudella 2027–2029 joukkoliikennepalveluun kohdistuu merkittäviä muutoksia laajojen raideinfrahankkeiden ja korjaustöiden vuoksi. Työmaat pidentävät matka-aikoja ja heikentävät palvelutasoa, kun raideliikennettä joudutaan korvaamaan bussiliikenteellä. Tämä lisää erityisesti vuonna 2027 operointikustannuksia ja heikentää lipputuloja. Haastavan taloustilanteen ja subventiotavoitteiden vuoksi poikkeusjärjestelyihin liittyvää riskitasoa on nostettu. Palvelutaso myös paranee hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunusiltojen ja Espoon kaupunkiradan myötä. Muut liikenteen lisäykset ovat vähäisiä, ja kehittämisessä painopiste on nykyisen tarjonnan kustannustehokkaassa kohdentamisessa.

Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2027 ovat yhteensä 1060,6 milj. euroa. Kasvua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 67,4 milj. euroa (6,8 %). Toimintatuloista vuonna 2027 39,5 % on lipputuloja ja 57,9 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevat 1077,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 1128,4 milj. euroa vuonna 2029.

<u>Lipputulot</u>
Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluvan vuoden 2026 ennustetta suurempi. Lipputulotavoite on laskettu 3,1 prosentin keskimääräiseen hintojen korotukseen perustuen (inflaatio + 1,7 %-yks.). Vuonna 2028 lipputulotavoite on 447,5 milj. euroa ja vuonna 2029 476,0 milj. euroa.

Kuntaosuudet
Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa
lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulojen, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja muiden kustannusten eristä.

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2027 ovat yhteensä 614,0 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 45,9 % kuntaosuuksiin kohdistetuista vuoden 2027 kustannuksista ilman infrakustannuksia (59,3 % ml. infrakustannukset). Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2028 ovat yhteensä 599,7 milj. euroa ja vuonna 2029 621,1 milj. euroa.

Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio on noin 40 prosentin keskimääräisellä tasolla ilman infrakustannuksia TTS- ja strategiakauden päätyttyä vuonna 2029.

Tuet ja avustukset
Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea arvioidaan saatavan 4,8 milj. euroa. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Muita tukia on budjetoitu 0,1 milj. euroa vuosittain.

Toimintamenot

Toimintamenot vuonna 2027 ovat yhteensä 1044,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2026 ennusteesta 52,3 milj. euroa (5,3 %). Vuonna 2028 toimintamenojen arvioidaan olevan 1060,8 milj. euroa ja 1111,8 milj. euroa vuonna 2029.

Palveluiden ostot
Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 1001,2 milj. euroa vuonna 2027, 95,8 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2028 yhteensä 1015,6 milj. euroa ja 1065,4 milj. euroa vuonna 2029.

Liikennöinnistä maksetaan joukkoliikenteen operointikustannuksia vuonna 2027 yhteensä 692,8 milj. euroa, joka on 66,3 % kaikista toimintamenoista. Liikennöinnistä maksettavat operointikustannukset ovat 689,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 711,0 milj. euroa vuonna 2029.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset
Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2027 on yhteensä 255,5 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevaa sähköbussien latausinfraa 2,6 milj. eurolla. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2027 9,1 milj. euroa (3,7 %) suuremmat kuin vuonna 2026. Vuonna 2028 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 275,2 milj. euroa ja vuonna 2029 yhteensä 302,0 milj. euroa. TTS-kauden kustannuksissa on varauduttu Kruunusiltojen avautumisen tuomiin lisäkuluihin.

Muut ostopalvelut
Muuhun kuin liikennöitsijöille henkilökuljetuspalveluista maksettaviin

liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 50,3 milj. euroa vuonna 2027. Muihin palvelujen ostoon käytetään 51,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 52,3 milj. euroa vuonna 2029.

Muiden ostopalveluiden suurin kuluerä ICT-käyttöpalvelut, 28,9 milj. euroa vuonna 2027, sisältää lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. ICT-käyttöpalveluiden arvioidaan laskevan 2,0 milj. eurolla (-6,5 %) vuoden 2026 ennusteesta. Yleisesti kustannusten laskua selittää vuonna 2025 vaiheittain toteutetun perusjärjestelmäuudistuksen aiheuttamien päällekkäisten kulujen vähentyminen. Laitehuoltokustannuksiin on varattu 2,1 milj. euroa vuonna 2027.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2027 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 6,0 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,4 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinointipalvelut.
Maksukorttiprovisioihin ja lipunmyyntipalkkioihin on varattu 4,1 milj. euroa. Vartiointipalveluihin käytetään 1,0 milj. euroa. Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 3,8 milj. euroa vuonna 2027.

Henkilöstökulut
HSL:n henkilöstökulut ovat 33,0 milj. euroa vuonna 2027, joka on 3,2 % toimintamenoista. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

HSL:n toimintaympäristö, asiakasodotukset ja strategiset tavoitteet ovat muuttuneet, minkä vuoksi organisaatiota kehitetään aiempaa asiakaslähtöisemmäksi, vaikuttavammaksi, ketterämmäksi ja tuottavammaksi. Nykyinen rakenne ei kaikilta osin tukenut näitä tavoitteita, joten HSL käynnisti toimintaorganisaation uudistamisen ja siihen liittyvät yhteistoimintaneuvottelut, joiden päätyttyä HSL:n hallitus hyväksyi 7.5.2026 uuden organisaatiorakenteen, joka tulee voimaan 1.6.2026.

Uudistuksen taloudelliset ja henkilöstövaikutukset täsmentyvät toimeenpanon edetessä ja ne tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2027–2029.

Muut kustannukset
Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on varattu 0,9 milj. euroa vuonna 2027 ja 0,8 milj. euroa vuosina 2028–2029.

Vuokramenot vuonna 2027 ovat 6,0 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten lisäksi Pasilan aseman, Ojangon varikon ja kuljettajien sosiaalitilojen vuokrakustannukset. Vuokramenoihin on varattu 6,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 6,8 milj. euroa vuonna 2029.

Muut menot vuonna 2027 ovat 3,8 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset sekä muut luottotappiot, joita arvioidaan kirjattavan yhteensä noin 3,3 milj. euroa vuonna 2027. Muihin menoihin on varattu 4,1 milj. euroa vuonna 2028 ja 4,3 milj. euroa vuonna 2029.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2027 15,9 milj. euroa ylijäämäinen.

Rahoitustuotot ja –kulut

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5 milj. euroa vuosittain vuosina 2027–2029. Tuottoja arvioidaan syntyvän pääosin maksuliiketilien korkotuloista. Mahdollisten ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan takaisinmaksun rahoituslaskelmassa ja korot tuloslaskelmassa. Lainaa on jäljellä vuoden 2026 lopussa 18,4 milj. euroa, ja sitä lyhennetään 5,3 milj. euroa vuosittain siten, että viimeinen erä maksetaan vuonna 2030.

Suunnitelma ei sisällä varausta uudelle lainanotolle, vaan katettavat kustannukset on tarkoitus rahoittaa jäsenkuntien kuntaosuuksilla siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputuloilla ja muilla tuloilla. Maksuvalmiuden arvioidaan kuitenkin heikkenevän TTS-kaudella ylijäämien vähentyessä ja riskien mahdollisesti toteutuessa. Tämän vuoksi HSL pyytää jäsenkunnilta näkemyksiä maksuvalmiuden turvaamisesta.

Vuonna 2027 kassan riittävyyden arvioidaan laskevan 12 päivään (tilinpäätös 2025: 22 päivää), mikä sisältää maksuvalmiusriskin. Suunnitelmassa on varauduttu maksamaan peruspääoman korkoa 1,5 prosentin tasolla PKS-omistajaohjauksen linjausten mukaisesti.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 16,4 milj. euroa ylijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat arvion mukaan 19,0 milj. euroa vuonna 2027.

Investoinnit ja poistot
HSL:n investointimenot ovat 24,0 milj. euroa vuonna 2027, 22,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 20,0 milj. euroa vuonna 2029. Investoinnit painottuvat kehittämiseen, joka parantaa HSL:n tuottavuutta pitkällä aikavälillä ja ne keskittyvät strategisten valintojen onnistumiseen tukemalla prosesseja, sekä auttavat organisaatiota tekemään tehokkaampia ja tuottavampia päätöksiä.

Suunnitelmapoistot ovat taloussuunnitelmassa yhteensä 19,0 milj. euroa vuonna 2027, 19,7 milj. euroa vuonna 2028 ja 19,7 milj. euroa vuonna 2029. Poistoihin sisältyy HSL:n toimitilaan suunnitellut arvonalentumiskirjaukset, joilla varaudutaan tontin maanvuokrasopimuksen päättymiseen vuonna 2030 sekä kiinteistön arvostamiseen sen todelliseen arvoon taseessa.

Tilikauden 2027 alijäämäksi arvioidaan -2,6 milj. euroa, ja se katetaan edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Kertyneet ylijäämät ovat vähentyneet huomattavasti ja vuoden 2026 päättyessä kertyneitä ylijäämiä ennustetaan olevan käytettävissä yhteensä 7,9 milj. euroa. Ylijäämien väheneminen kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

Hallitus § 63 26.05.2026

Ehdotus

Hallitus päättää pyytää Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja Keravan kaupunkeja ja Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntia 10.9.2026 mennessä antamaan lausuntonsa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta 2027–2029.

a) Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:

• HSL:n toimintasuunnitelma,

• liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset,

• kuntaosuuksien taso ja

• kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.

b) Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

• Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %),

• kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon,

• miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi sekä

• millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla.

Käsittely

Hallituksen jäsen Anssi Aura saapui kokoukseen klo 9:35.
Hallituksen jäsen Mia Laiho saapui kokoukseen klo 9:38.
Hallituksen varajäsen Janne Vasama saapui kokoukseen klo 9:39.

Hallituksen varajäsen Elina Wallin esitti Peppi Seppälän kannattamana, että kohtaan b) "Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)" lisätään perään "vai jotakin muuta vaihtoehtoa (huomioiden muutokset kuntaosuuksiin)?

Koska oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeavaa kannatettu ehdotus, äänestettiin esityksestä esittelijän ehdotusta vastaan.

Pidettiin nimenhuutoäänestys, jossa esittelijän ehdotusta kannattavat äänestivät JAA, ja Wallinin ehdotusta kannattavat äänestivät EI. Äänestyksessä annettiin 9 JAA-ääntä (Ahsanullah, Aura, Helin, Immonen, Laiho, Månsson, Rajala, Tamminen ja Saxberg) ja 5 EI-ääntä (Alvesalo, Koljonen, Seppälä, Suihkonen ja Wallin). Puheenjohtaja totesi esittelijän ehdotuksen voittaneen äänestyksen.

Päätös

Hallitus päätti esittelijän ehdotuksen mukaisesti.

Liitteet Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

Hallitus § 63 26.05.2026

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Pöytäkirja on julkaistu yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi) 27.05.2026.

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetetty tiedoksi 27.05.2026 sähköisesti.

Todistan pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 28.05.2026

Anni Lehtinen
hallintopäällikkö

Muutoksenhakuohje koskee pykäliä: § 63

Muutoksenhakukielto

Päätöksiin, jotka koskevat vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

8 Lausunnon antaminen HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029, investointiohjelmista ja strategiasta 2035 / TeA

VD/4675/00.04.03/2026

TeA/JK/RK-K/JV/MO

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (jatkossa HSY) on pyytänyt Vantaan kaupungilta 12.6.2026 päivätyllä lausuntopyynnöllä lausuntoa HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta (TTS) vuosille 2027–2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035. Lausunto on pyydetty toimittamaan 31.8.2026 mennessä.

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä kuntayhtymälle taloussuunnitelma, joka ajoittuu vähintään kolmelle seuraavalle vuodelle. HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot ennen sen hyväksymistä.

Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Talousarviossa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet, ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen 2027–2029 tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat HSY:n hallituksen esittämään strategiaan 2035, josta yhtymäkokous päättää marraskuussa 2026, ja omistajaohjaustavoitteisiin.

Vesi- ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n keväällä 2026 laatimaan 20 vuoden investointiohjelmaan. TTS 2027-2029 investointeihin on esitetty tehtäväksi vuosittaisia tarkennuksia.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 4 §:n 7 kohdan mukaan konsernijaosto päättää lausuntojen antamisesta kuntayhtymien talous- ja toimintasuunnitelmista samoin kuin muidenkin ulkopuolisille annettavien lausumien antamisesta tehtäväalueellaan. Hallintosäännön 9 luvun 4 §:n 17 kohdan mukaan kaupunkitilalautakunta tehtäväalueellaan päättää kaupungin lausuntojen valmistelusta Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) toiminta- ja taloussuunnitelmaesityksestä.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallituksen konsernijaostolle, että annetaan liitteen mukainen lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän hallitukselle HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027–2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029, investointiohjelmista ja strategiasta 2035
- Lausuntopyyntö 12.6.2026
- Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

- Jätehuollon investointiohjelma 2027–2046
- Vesihuollon investointiohjelma 2027–2046
- Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026
- HSYn strategia 2035 -luonnos

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallituksen konsernijaostolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Jarno Köykkä, puh. 0400 442 753
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaan kaupungin lausunto HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035

Suoritteet:

HSY:n vesihuollon asiakasmäärät, käyttömaksutulot sekä kerrosneliömetrit ja perusmaksutulot kasvavat pitkällä aikavälillä, vaikka asukaskohtaisen vedenkulutuksen trendi onkin pitkällä aikavälillä laskeva. Vuonna 2027 tuotetun veden määrän arvioidaan olevan 94,6 milj. m3 ja laskutettavan vesimäärän 78,1 milj. m3. Jätevedenpuhdistamoilla käsiteltävän jäteveden määrän arvioidaan olevan yhteensä 152,5 miljoonaa m3 vuonna 2027.

Vuonna 2027 HSY:n asiakaskiinteistöillä tehdään noin 9,2 miljoonaa jäteastiatyhjennystä ja kuljetetaan jätteitä yhteensä noin 370 000 tonnia. Jätteen energiakäyttöön Vantaan Energian jätevoimalaan toimitetaan jätteitä yhteensä n. 207 000 tonnia. Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksessa käsitellään jätteitä yhteensä noin 238 000 tonnia.

Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu henkilöstösuunnitelmassa 2026–2028. Keskimääräinen henkilöstömäärä pyritään pitämään nykyisellä tasolla.

Talous:

HSY:n toimintatuotot vuonna 2027 ovat 552,9 milj. euroa. Tuotot kasvavat 27,6 milj. (5,2 %) vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna. Vesihuollon käyttömaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 5 % ja suunnitelmavuosille 2028 ja 2029 vastaavasti 4 % ja 3 %. Perusmaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 8 %. Suunnitelmavuosien vastaavat korotukset ovat 6 % vuonna 2028 ja 6 % vuonna 2029. Liittymismaksukertymän ennuste on aikaisempaa hieman positiivisempi. Edelleen rakentamisen suhdanteiden ennustaminen on erittäin haastavaa. Liittymismaksun yksikköhintaa korotetaan suunnitelmakaudella 2027–2029 siten, että kerrostalojen ja muiden kiinteistötyyppien korotus on 2–10 %. HSY:n tavoitteena on saavuttaa asteittain TTS-kaudella liittymismaksujen kustannusvastaavuus suhteessa aluerakentamisen kustannuksiin.

Jätehuollon tulokertymää lisäävät hinnankorotukset. Jätehuollon hintoihin suunnitellaan talousarviovuodelle keskimäärin 2,6 %:n korotusta.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

Puhelin (vaihde), Telefon 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi
www.vantaa.fi

Kaupunkiympäristön toimiala

Y-tunnus, FO-nummer 01246109
ID 3408799

Kuntaosuuksilla katetaan se osuus Seutu- ja ympäristötiedon tehtävien hoidosta aiheutuvista kustannuksista, jota ei voida kattaa tulosalueen muilla myyntituotoilla tai ulkopuolisella hankerahoituksella. Seutu- ja ympäristötiedon tulosalueen aiempien vuosien ylijäämäisistä tuloksista kertynyt kumulatiivinen ylijäämä hyvitetään laatimalla tulosalueen budjetti alijäämäiseksi siten, ettei kuntaosuuksia laskuteta täysimääräisinä. Jäsenkunnilta perittävät kuntaosuudet vuonna 2027 ovat 4,3 miljoonaa euroa (ennuste 2026 4,2 milj. euroa). Tästä Vantaan kaupungin osuus on 0,921 miljoonaa euroa. Seutu- ja ympäristötiedon toimintaa ja jäsenkunnille tuottamaa palvelua on kehitettävä hyvässä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

HSY:n toimintamenot vuonna 2027 ovat 231,5 milj. euroa, joka on 3,9 milj. (1,7 %) enemmän kuin vuoden 2026 ennusteessa. Menoissa on otettu huomioon toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset. Toimintakuluista noin 52 % koostuu palveluiden ostoista ja 26 % henkilöstökuluista. Henkilöstökuluihin sisältyy palkkaratkaisujen vaikutukset 2,5 % vuodelle 2026 ja muille vuosille 2,5 %. Lähtökohtana on käytetty suunnitelmakaudelle 2 % inflaatio-olettamaa edellyttäen, ettei tarkempaa tietoa ole saatavilla.

Suunnitelmakaudella investointeja toteutetaan keväällä 2026 laaditun investointiohjelman mukaisesti. Vuoden 2027 investoinnit ovat yhteensä 216,6 miljoonaa euroa, josta 196,9 milj. euroa on vesihuollon ja 17,5 milj. euroa jätehuollon investointeja.

Vesihuollon investointien on arvioitu olevan investointiohjelman mukaisella tasolla 2027–2029, kokonaismääräraha on noin 200 milj. euroa vuodessa. Suunnitelmakauden aikana käynnistyy monia merkittäviä hankkeita sekä jäsenkaupunkien että HSY:n toimesta.

Vesihuollon investointitaso säilyy korkeana jäsenkuntien ja HSY:n investointitarpeiden vuoksi. Investoinnit ovat investointiohjelman mukaisesti noin 200 milj. euroa vuodessa vuosina 2027–2029.

HSY:n omista hankkeista merkittävimpiä ovat Esplanadin alueen vesihuollon rakentaminen, Vuosaaren aluesaneeraus sekä Söderskog-Lassila vesihuoltotunnelin suunnitteluttaminen. Vesihuollon verkostosaneerausten volyymia kasvatetaan systemaattisesti ja tavoitteellisesti. Lisäksi Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen kapasiteetin nosto tulee jatkumaan koko suunnitelmakauden.

Jäsenkuntien osalta merkittävimpiä hankkeita ovat Vantaan ratikka ja Helsingin infraohjelma (Länsiratikat, Länsisataman pikaraitiotie ja Viikin-Malmin pikaraitiotie). Vantaan kannalta erityisesti Vantaan ratikkaan ja ratikkakaupunkiin liittyvien vesihuoltoverkoston saneerausten oikea-aikainen toteuttaminen ja allianssihankkeen tavoitteiden toteutuminen ovat keskeisiä. Verkostosaneerausten investointimäärät ovat yhteensä noin 65 milj. euroa vuodessa ja tämä nousee suunnitelmakauden lopulla 70 miljoonaan euroon.

Jätehuollon investointeina toteutetaan 2027–2029 Sortti-asemien ja Kivikon jätepalvelukeskuksen vuosittaista kehitystä. Lisäksi suunnitelmakaudella jatketaan uusien Sortti-asemien kaavoitustyötä ja varaudutaan yhden uuden Sortti-aseman toteutukseen.

Toimintakate vuonna 2027 on 324,6 miljoonaa euroa (58,7 %) (ennuste 2026: 300,8 milj. euroa). Suunnitelmakaudella hintamuutokset vaikuttavat myyntituottoihin positiivisesti. Toimintakate paranee ja on suunnitelmavuonna 2028 341,1 milj. euroa (59,4 %) ja 2029 355,0 milj. euroa (60 %).

Talousarviovuoden 2027 tilikauden ylijäämä on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen, varausten muutosten ja tuloverojen jälkeen 61,4 milj. euroa ylijäämäinen, vuonna 2028 72,5 milj. euroa ylijäämäinen ja vuonna 2029 79,2 milj. euroa ylijäämäinen. TTS-vuodet arvioidaan ylijäämäisiksi, minkä vuoksi HSY:n velkaantumisaste jatkaa laskua TTS-kauden aikana.

Perustamislainoista HSY:n jäsenkunnilta on jäljellä vuoden 2026 lopulla yhteensä 990 milj. euroa. Vuonna 2019 aloitettiin ensimmäiset HSY:n perustamislainojen eli jäsenkuntalainojen lyhennykset ja vuonna 2024 alkoivat loppujenkin jäsenkuntalainojen lyhennykset. Talousarviovuonna 2027 Vantaan jäsenkuntalainojen pääoma on 195,9 miljoonaa euroa ja lyhennys 6,3 miljoonaa euroa.

HSY:n toiminnan ja investointien rahavirta pysyy positiivisena riittävän vuosikatteen ansiosta. Tulorahoitus ei kuitenkaan riitä kattamaan investointeja ja nykyisten lainojen lyhennyksiä täysimääräisesti, minkä vuoksi HSY joutuu ottamaan suunnitelmakaudella uutta ulkopuolista lainaa noin 283 milj. euroa toteutuvasta investointitasosta riippuen. Lainoja lyhennetään samalla yhteensä noin 395 milj. eurolla, josta jäsenkuntalainojen osuus on 95,8 milj. euroa. HSY:n pitkäaikaisen vieraan pääoman määrä vähenee suunnitelmakauden aikana. Suurten investointien vuoksi aiemmin heikentyneen omavaraisuusasteen ennustetaan nousevan 34 prosenttiin vuoteen 2029 mennessä, kun viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 28 %.

Pääkaupunkiseudun omistajaohjaustavoitteet

Pääkaupunkiseudun kaupungit Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat valmistelleet vuosittain suurille kuntayhtymille HSL:lle ja HSY:lle yhteiset omistajaohjaustavoitteet. Tavoitteiden valmistelussa vuodelle 2027 on lähtökohtana se, että tavoitteet pysyvät koko tavoitekauden 2027–2029 samoina, mutta tavoitteisiin liittyviä mittareita voidaan täsmentää vuosittain. Tällä tavoitellaan parempaa jatkuvuutta ja ennakoitavuutta kuntayhtymän näkökulmasta. HSY:lle asetetut tavoitteet ja niitä koskevat mittarit on esitetty alla olevassa taulukossa:

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymälle (HSY) asetettavat omistajaohjaustavoitteet 2027–2029 sekä mittarit ja tavoitearvot 2027

1. Tuottavuus paranee ja talous on tasapainossa	2. Kestävyystavoitteet***: Ympäristövaikutukset vähenevät siten, että kasvihuonekaasupäästöt (tCO_2-ekv) vähenevät merkittävästi vuoteen 2030 mennessä	3. Vesihuollon toimivuus paranee	4. Asiakastyytyväisyys on hyvällä tasolla
A) Käyttömenojen tuottavuusindeksi* -tulos paranee 0,5 % vuodesta 2026 **B) Toimintamenot, €/asukas** -enintään 141 €/asukas **C) Omavaraisuusaste**** -vähintään 30 %	**A) Sekajätteen määrä / asukas** -enintään 117 kg/asukas/vuosi **B) HSY:n kasvihuonekaasupäästöt** -enintään 84 000 tCO_2-ekv **C) Ympäristövaikutusten vähentämisen lisätoimenpiteiden (typpioksiduulipäästöjen vähentäminen) käyttöönotto ja uusien toimenpiteiden kartoittaminen** -typpioksiduuli (N_2O) -päästöjen määrä vähenee vuodesta 2026 -uusien tunnistettujen toimenpiteiden arvioitu vaikutus vuoteen 2030 mennessä	**A) Verkostojen saneerausinvestointien toteuma** -vuoden 2027 toteuma vähintään 60 miljoonaa euroa **B) Verkostojen saneerausinvestointien kumulatiivinen toteuma vuodesta 2021 lähtien** -kumulatiivisen vuosikohtaisen toteuman keskiarvo paranee vuodesta 2026	**A) Vesihuollon asiakastyytyväisyys** -vähintään 4,0/5 **B) Jätehuollon asiakastyytyväisyys** -vähintään 4,0/5
Muut omistajalinjaukset: - Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korko - Kuntayhtymä tukee työllisyydenhoitoa jäsenkuntien alueella ja raportoi prosenttiosuuden hankinnoistaan, joissa on käytetty työllistämisehtoa *Raportointiin tulee sisältyä tuottavuusindeksin kehittyminen (edellisten vuosien tiedot). Tuottavuusindeksi 2021 = 100 **Omavaraisuusasteen tulee olla vuoden 2030 loppuun mennessä vähintään 35 %, ja pidemmällä aikavälillä vähintään 40 % ***HSY seuraa tämän tavoitteen ja sen mittareiden lisäksi myös kierrätysastetta ja raportoi sen kehityksestä jäsenkunnille vuosittain			

HSY:n osalta keskeisiä teemoja omistajaohjaustavoitteissa ovat erityisesti tuottavuus, talouden tasapaino ja vesihuollon toimivuuden varmistaminen. Verkostojen kunnon ja korjausvelan hallinnan kannalta on keskeistä, että HSY pystyy toteuttamaan saneerausinvestoinnit suunnitelman mukaisesti vuosittain.

HSY:n vesihuollon investointiohjelman 2027–2046 kokonaisuus kattaa investointeja yhteensä 4 770 milj. euroa. Keskimääräinen vuotuinen investointisumma kasvaa 187 milj. eurosta 238,5 milj. euroon, mikä on noin 28 prosenttia suurempi kuin edellisen ohjelmakauden (2025–2044) aikana. Investointiohjelman taloudellista kokonaisraamia on kasvatettu aiempiin ohjelmiin verrattuna lähes 30 %. Lisäksi verkostosaneerausten määrä on tuplattu edelliseen ohjelmaan verrattuna. Investointiohjelman mukaisella investointitasolla saneerausvelan kasvu saadaan pysäytettyä. Lisäksi pystytään säilyttämään nykyinen vesihuollon taso.

Investointiohjelman laatimisen yhteydessä investointi- ja rahoitustarvetta on tarkasteltu pitkällä aikavälillä vesihuollon talouden kestävyyden näkökulmasta. Ohjelmakauden investointitarpeiden ja talouden samanaikaisella tarkastelulla on päädytty investointitasoon, jossa systemaattisin maksukorotuksin voidaan turvata vesihuoltotoiminnan palvelutaso ja kehittäminen ilman, että HSY:n taloudellinen suoriutuminen vaarantuu. Talousmallitarkastelun perusteella asiakasmaksuin

on mahdollista turvata toiminnan ja investointien rahoitus sekä taittaa velkaantuminen strategisen tavoitteen mukaisesti. Tarkastelun mukaan myös omavaraisuusasteen tavoitetaso täyttyy.

Omistajaohjaustavoitteisiin liittyen tavoitteisiin tuotiin vuonna 2026 uutena mittarina käyttömenojen tuottavuuskehitystä seuraava käyttömenojen tuottavuusindeksi, joka kuvaa tuottavuuden kehittymistä eri suoritteiden kautta mitattuna. HSY:n tuottavuuden kehittymistä on tärkeää ohjata tavoitteellisesti hyödyntäen tätä mittaria.

Aiempina vuosina kotitalousjätteen kierrätysasteen toteuma on ollut huolestuttavan alhainen. On tärkeää, että HSY keskittyy määrätietoisesti sekajätteen määrän asukasta kohden vähentämiseen.

HSY:lle ei ole enää viime vuosina asetettu PKS-omistajaohjaustavoitetta vesihuollon toiminnan parantamiseksi. Tavoitteen mittarina on ollut laskuttamattoman veden osuus verkostoon pumpatusta vesimäärästä. Vaikka nimenomaista tavoitetta tälle ei aseteta, Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että laskuttamattoman veden osuutta seurataan ja investointien suunnitelmallisella kohdentamisella laskuttamattoman veden määrä vähenee pitkällä tähtäimellä.

HSY:n omistajaohjaustavoitteisiin vesihuollon ja jätehuollon toiminnan kehittämisessä sisältyy myös asiakastyytyväisyyden edistäminen. Alustavassa TTS:ssä asiakastyytyväisyys säilyy hyvällä tasolla. HSY:n tulee myös jatkossa panostaa asiakastyytyväisyyden kehittämiseen.

HSY:n strategia 2035

HSY:n strategia 2035 rakentuu muutamien selkeiden, toisiinsa kytkeytyvien painopisteiden varaan. Strategia korostaa infrastruktuurin ja palveluiden toimintavarmuutta, erityisesti vesi- ja jätehuollon osalta, mikä nähdään keskeisenä perusedellytyksenä alueen toimivuudelle ja kasvulle. Myös turvallisuus, kriisinkestävyys ja varautuminen ovat keskeisiä teemoja strategiakaudella.

Talouden kestävyys pyritään varmistamaan strategiakaudella yhdistämällä mittavat investointitarpeet ja pitkän aikavälin talouden tasapaino. Tämä edellyttää kykyä hillitä velkaantumista, parantaa kustannustehokkuutta ja varmistaa palvelujen rahoituksen kestävyys. Myös prosessien tehostaminen ja tiedolla johtamisen kehittäminen ovat keskeisiä teemoja tasapainotustavoitteen edistämiseksi.

Strategian keskiössä on lisäksi ympäristövastuu, erityisesti hiilineutraalisuuden edistäminen sekä kiertotalouden vahvistaminen, joiden kautta HSY pyrkii vähentämään päästöjä ja lisäämään materiaalien hyötykäyttöä. Myös hankintojen vastuullisuus ja toiminnan lähiympäristöhaittojen vähentäminen ovat tärkeitä strategiateemoja.

Kokonaisuutena strategia muodostaa tasapainoisen kokonaisuuden, jossa ympäristövastuu, talous, palvelut sekä organisaation uudistuminen tukevat toisiaan ja ohjaavat HSY:n toimintaa pitkällä aikavälillä.

HSY:n strategia 2035 ja PKS omistajaohjaustavoitteet ovat sisällöllisesti pääosin linjassa keskenään. Omistajaohjaus kohdistuu strategian keskeisiin teemoihin eli talouden kestävyyteen, vastuullisuusteemoihin sekä vesi- ja jätehuollon toimivuuteen ja asiakaskokemukseen. Keskeistä HSY:lle on strategian toimeenpanossa varmistaa tavoitteiden saavuttaminen koko organisaatiossa. Tämä edellyttää riittävää resursointia sekä uusiin osaamistarpeisiin ja organisaation kyvykkyyksiin liittyvää jatkuvaa tarkastelua strategiakaudella.

Muut huomiot

Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan suunnitellut vesihuollon hinnankorotukset suunnitelmavuosille 2027–2029 ovat käyttömaksuihin talousarviovuodelle kokonaiskorotus 5 % ja vastaavasti suunnitelmavuosille 4 % ja 3 %. Perusmaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 8 %. Suunnitelmavuosien vastaavat korotukset ovat 6 % vuonna 2028 ja 6 % vuonna 2029. Jätehuollon hintoihin suunnitellaan talousarviovuodelle keskimäärin 2,6 % korotusta. Vantaa pitää hinnankorotuksia perusteltuina huomioiden omistajatavoitteiden päämäärät, kuten talouden tasapaino ja riittävä omavaraisuusaste.

Edellisen valtuustokauden Vantaan Resurssiviisauden tiekartta oli voimassa vuoden 2025 loppuun. Sen korvaa syksyllä 2026 päätöksentekoon vietävä Vantaan ympäristöohjelma, joka on yksi kuudesta uuden valtuustostrategian muutosohjelmasta. Ympäristöohjelman toteuttamisessa ja seurannassa tulee HSY:llä olemaan jatkossakin vastaavan tyyppinen rooli kuin oli Resurssiviisauden tiekartan aikaan. HSY:n kuntaosuuksilla tuottamat palvelut palvelevat Vantaan kaupungin tarpeita hyvin päästölaskennan, kiertotalouden, ilman- ja ilmastonsuojelun sekä ilmastoinfon toiminnan osalta. Kaupunki on mukana EU:n Green City Accord -sitoumuksessa, jossa on tavoitteita puhtaan ilman ja veden sekä kiertotalouden ja jätteiden lajittelun osalta, jotka liittyvät HSY:n palvelutoimintaan. Vantaan omat ilmastotyön henkilöresurssit ovat hyvin rajalliset eikä niitä ole mahdollista kasvattaa. Siksi Vantaan kaupunki pitää keskitettyä ja yhdessä muiden PKS-kaupunkien kanssa toteutettua ilmastoneuvontaa, päästölaskentaa jne. tärkeänä ja resurssitehokkaana. Esimerkiksi päästölaskennan kehittäminen ja hiilitaseselvityksen hyödyntäminen ovat ajankohtaisia asioita.

Tulevaisuus asuu Vantaalla -strategian (2026–2029) mukaan Vantaa varmistaa ekologisen kestävyyden teoilla, jotka tukevat ilmastoa, kiertotaloutta ja ympäristöystävällistä arkea. Vantaa suojelee ja vahvistaa monimuotoista luontoa ja turvaa ilmastokestävän tulevaisuuden sekä kaupunki varautuu ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Luontopositiivisuus on uusi isompi tavoite päästöjen vähentämisen lisäksi. Hiilineutraaliuustavoitteen rinnalle on nostettu kuluttamisen päästöjen vähentäminen. Vantaa edellyttää myös HSY:tä huomioimaan näiden teemojen toteuttamisen yhdessä muiden kaupunkien kanssa sovittujen prioriteettien mukaisesti.

Vantaan ratikan rakentaminen jatkuu. HSY:lle aiheutuu hankkeesta merkittäviä investointeja, joihin HSY:n tulee varautua riittävästi. HSY toimii Vantaan kaupungin sekä muiden tilaajien kanssa yhdessä Vantaan ratikan tilaajaosapuolena. Allianssihankkeen työskentelyssä on keskeistä

varmistaa, että kaikilla allianssin osapuolilla on riittävä osallistuminen hankkeen Big Room -työskentelyyn, joka tapahtuu läsnätyönä Tikkurilassa. Vantaan kaupunki pyytää HSY:tä osaltaan varmistamaan riittävän osallistumisen Big Room -työskentelyyn, jotta allianssihankkeen hyödyt yhteistoiminnallisena urakkamallina voidaan hyödyntää täysimääräisesti.

HSY:n ja jäsenkuntien yhteistyön kehittäminen ja investointi- sekä saneerauskohteiden tietojen ja investointiohjelmien riittävän aikainen ja järjestelmällinen välittäminen osapuolten kesken lisää synergiaetuja ja vähentää asukkaiden kokemia katujen ja vesihuoltolinjojen rakennusaikaisia haittoja. Kun HSY toteuttaa vesihuoltoverkoston saneerauksia, sen tulee huolehtia, että haitat alueen asukkaille ja liikenteelle jäävät niin vähäisiksi kuin mahdollista. Tämä edellyttää saneerausten huolellista suunnittelua ja aikataulutusta, mutta myös hyvää yhteistyötä kaupungin kanssa. Lisäksi aktiivisesta asukasviestinnästä huolehtiminen on tärkeässä asemassa.

Kaupunkiympäristön toimiala ilmoittaa, että ensi vuotta koskevassa rakentamisohjelmaluonnoksessa on varauduttu toteuttamaan HSY:lle vesihuollon rakennushankkeita yhteensä noin kahdella miljoonalla eurolla. Lisäksi Vantaa on talousarviossaan varautunut myymään suunnittelu- ja rakennuttamispalveluja HSY:lle.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUKSEN KONSERNIJAOSTO

Lausuntopyyntö
12.06.2026
751/02.020.200.2000/2026

Jakelussa mainituille

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä pyytää lausuntoanne HSY:n alustavasta toiminta ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027–2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046, verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä sekä HSY:n strategiasta 2035.

Lausunnot pyydetään toimittamaan HSY:n kirjaamoon 31.8.2026 mennessä. Lisätietoja antaa talousjohtaja Minna Haapala, puh. 050 451 0030.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Haapala Minna
talousjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Liitteet

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027-2029
Jätehuollon investointiohjelma 2027-2046
Vesihuollon investointiohjelma 2027-2046
Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026
HSYn strategia 2035 -luonnos

Jakelu

Helsingin kaupunginhallitus
Espoon kaupunginhallitus
Kauniaisten kaupunginhallitus
Vantaan kaupunginhallitus

Tiedoksi

Lausuntopyyntö
12.06.2026
751/02.020.200.2000/2026

HSY:n kirjaamo

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 156 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

HSY:n hallitus 12.6.2026

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
Helsinki Region Environmental Services Authority

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100
00066 HSY
puhelin 09 1561 2110
faksi 09 1561 2011
www.hsy.fi

Lisätietoja
Minna Haapala
minna.haapala@hsy.fi

Copyright
Kartat, graafit, ja muut kuvat: HSY
Kansikuva: HSY

Sisällysluettelo

1 Johdanto 1
1.1 Alkusanat 1
1.2 Laadinnan lähtökohdat 1
1.3 Toimintaympäristön kehittyminen 2
2 Strategiset tavoitteet 5
2.1 Turvallisuus 8
2.2 Talous 8
2.3 Vastuullisuus 9
3 Henkilöstö 11
3.1 Henkilöstömäärän kehittyminen 11
4 Riskienhallinta 12
4.1 Vesihuolto 12
4.2 Jätehuolto 13
4.3 Seutu- ja ympäristötieto 13
5 Kuntayhtymän talous 14
5.1 Tuloslaskelma 14
5.2 Investoinnit 18
5.3 Rahoitus 19
6 Toimialakohtaiset erittelyt 21
6.1 Vesihuolto 21
6.1.1 Keskeisten tehtävien kuvaus 21
6.1.2 Operatiivisen toiminnan tavoitteet 21
6.1.3 Vesihuollon talous 23
6.1.4 Vesihuollon investoinnit 27
6.2 Jätehuolto 29
6.2.1 Keskeisten tehtävien kuvaus 29
6.2.2 Operatiivisen toiminnan tavoitteet 29
6.2.3 Jätehuollon talous 31
6.2.4 Jätehuollon investoinnit 34
6.3 Seutu- ja ympäristötieto 36
6.3.1 Keskeisten tehtävien kuvaus 36
6.3.2 Seutu- ja ympäristötiedon talous 37
6.3.3 Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit 37
6.4 Yhteiset palvelut 38
6.4.1 Keskeisten tehtävien kuvaus ja tärkeimmät tavoitteet suunnitelmakaudella 38
6.4.2 Yhteisten palvelujen talous 40
6.4.3 Yhteisten palvelujen investoinnit 40
7 Liitteet 41

1 Johdanto

1.1 Alkusanat

HSY:n toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027–2029 rakentuu vahvan perustehtävän, pitkän aikavälin investointikyvyn ja vastuullisen uudistumisen varaan. Suunnitelmakaudella keskeinen tavoitteemme on turvata asukkaille ja asiakkaille laadukkaat, toimintavarmat ja kohtuuhintaiset palvelut muuttuvassa toimintaympäristössä. Erityisesti vesihuollossa toimintavarmuuden, omaisuuden hallinnan ja saneerausinvestointien merkitys korostuu, kun samalla varaudumme kiristyvän sääntelyn, turvallisuusvaatimusten ja kaupungistumisen tuomiin muutoksiin. Jätehuollossa painopiste on palveluiden sujuvuudessa, kiertotalouden edistämisessä ja ympäristövastuun vahvistamisessa. Seutu- ja ympäristötiedossa tuotamme luotettavaa tietoa päätöksenteon tueksi tilanteessa, jossa ympäristöön, ilmastoon ja kaupunkikehitykseen liittyvät tietotarpeet kasvavat jatkuvasti.

Suunnitelmakauden taloudellinen perusta nojaa tulorahoituksen vahvistamiseen, kustannustehokkuuden parantamiseen ja investointien huolelliseen priorisointiin. Talouden tasapainoa vahvistetaan määrätietoisesti, jotta omavaraisuusaste paranee ja velkaantumista voidaan hallita myös tulevina vuosina. Samalla jatkamme palvelujen ja toimintatapojen kehittämistä hyödyntämällä digitalisaatiota, dataa ja uusia teknologioita. Vastuullisuus, turvallisuus ja hyvä henkilöstökokemus eivät ole meille erillisiä tavoitteita, vaan olennainen osa HSY:n kykyä onnistua perustehtävässään.

HSY:llä on valmisteltu uusi Strategia 2035 kaudelle 2027–2035. Uusi strateginen suunta kokoaa keskeiset tavoitteet yhdeksi johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi. Strategiset painopisteet ovat turvallisuus, talous ja vastuullisuus. Strategian toteuttaminen edellyttää sitoutunutta henkilöstöä, toimivaa yhteistyötä jäsenkuntien kanssa ja pitkäjänteistä päätöksentekoa. Näillä lähtökohdilla HSY jatkaa työtään kestävän, toimivan ja turvallisen pääkaupunkiseudun hyväksi

1.2 Laadinnan lähtökohdat

Toiminta- ja taloussuunnitelmaa ohjaava sääntely ja HSY:n strategia

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä vuoden loppuun mennessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvio. Samassa yhteydessä on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan.

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2027–2029 tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat HSY:n hallituksen esittämään strategiaan 2035, josta yhtymäkokous päättää marraskuussa 2026. Suunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat talouden tasapaino, keskimäärin 1,5 %:n vuotuinen tuottavuuden parantaminen sekä omistajaohjaustavoitteet. Omistajaohjaustavoitteisiin sisältyy tuottavuuden parantaminen ja talouden tasapainon tavoitteet, kestävyystavoitteet, vesihuollon toimivuuden parantamistavoitteet sekä asiakastyytyväisyystavoitteet. Omistajaohjauksen mittarit esitetään tarkemmin kappaleessa 2.

Talouden suunnittelu

Myyntituottojen budjetointi pohjautuu toimintavolyymien ja toiminnan muutoksiin sekä vesihuollon ja jätehuollon hintamuutoksiin. Yleisenä kustannustason muutoksena talousarviovuosille 2027–2029 on käytetty 2 %:n oletusta silloin, kun tarkempaa arviota ei ole ollut käytettävissä. Maailmantalouden epävarmuudet sekä kustannusten nousupaineet tuovat ennakoitavuuteen haasteita ja voivat vaikuttaa talous- ja toimintasuunnitelmakauden lukuihin.

Vesi- ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n keväällä 2026 laatimaan 20 vuoden investointiohjelmaan. TTS 2027–2029 investointeihin on esitetty tehtäväksi vuosittaisia tarkennuksia. Vesihuollon investointien taso säilyy suunnitelmakaudella korkealla tasolla, ja useita merkittäviä hankkeita käynnistyy HSY:n ja jäsenkuntien toimesta. Jätehuollon investoinneilla kehitetään ja ylläpidetään jätehuollon palveluita, käsittelyprosesseja ja infrastruktuuria sekä panostetaan uusiin Sortti-asemiin, kalustoon ja jätteenkuljetuksen logistiikan uudistamiseen. Investoinneista kerrotaan tarkemmin toimialakohtaisissa erittelyissä.

Jäsenkuntien lausunnot

HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydettävä jäsenkaupunkien lausunnot ennen sen hyväksymistä. Lausunnot HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029 pyydettiin 31.8.2026 mennessä.

1.3 Toimintaympäristön kehittyminen

Vesihuolto

Vesihuollon toimintaympäristö kehittyy omistajakaupunkien kasvun rinnalla ja siihen vaikuttaa vahvasti talouden suhdanne ja rakentamisen volyymit. Viime vuosien asuinrakentamisen suhdanne on ollut poikkeuksellisen alavireinen ja aallon pohja on venynyt venymistään. Käännettä ennustettiin vuodelle 2026, ja hienoista asuntokaupan piristymistä on ollutkin, mutta globaali geopoliittinen ilmapiiri on ollut varovaisuutta suosivaa. Tämä tekee lähivuosien ennustamisesta edelleen haastavaa. Vesihuollon toiminnalle on tyypillistä, että sitä ohjaa myös

kiristyvä sääntely. Vaatimuksia toiminnan kehittämiselle ja varmentamiselle tulee säännöllisesti lainsäädännön kautta ja niihin pyritään vaikuttamaan. Vuoden 2026 alusta voimaan astunut vesihuoltolain uudistaminen tuo uutena esimerkiksi omaisuuden hallinnan suunnittelun sääntelyn sekä nostaa esiin aikaisempaa selvemmin sitä, että vesilaitoksen tulee pystyä rahoittamaan toimintansa ja omaisuuden tilan kestävän hallintansa kerätyillä asiakasmaksuilla. Suunnittelukaudelle kohdistuu myös NIS2- ja CER-lainsäädäntöjen käyttöönotto ja implementointi osaksi vesihuollon toimintaa sekä kokonaisturvallisuuden kehittämishankkeita, joiden merkitys korostuu nykyisen kaltaisessa maailmantilanteessa.

HSY:n vesihuollon asiakasmäärät ja käyttömaksutuloja sekä kerrosneliömetrit ja perusmaksutulot kasvavat pitkällä aikavälillä toiminta-alueemme laajentuessa ja tiivistyessä, vaikka asukaskohtaisen vedenkulutuksen trendi onkin pitkällä aikavälillä laskeva. Vesihuollon maksurakenteen kehittämistä ja seurantaa jatketaan TTS-kaudella edelleen, jotta suunniteltu pitkän aikavälin tulokertymä varmistetaan, velkaantumista hallitaan ja omavaraisuusastetta vahvistetaan suunnitellusti.

Jätehuolto

EU:n jätepuitedirektiivin muutoksella, joka tuli voimaan 2025, tavoitellaan elintarvikejätteen sekä tekstiilijätteen vähentämistä jäsenmaissa. Elintarvikejätettä tulee vähentää elintarviketeollisuudessa 10 % sekä jakelussa, ravintoloissa, ruokapalveluissa ja kotitalouksissa 30 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuosina 2021–2023 syntyneen jätteen määrän keskiarvoon. Muutosdirektiivin edellyttämä tekstiilien tuottajavastuujärjestelmä tulee ottaa käyttöön viimeistään keväällä 2028. Kansallista jätelainsäädäntöä on tarkoitus muuttaa muutosdirektiivin edellyttämin tavoin lainsäädäntöhankkeessa, joka on käynnistynyt tammikuussa 2026. Lakimuutosten tulee olla voimassa viimeistään kesällä 2027 lukuun ottamatta tekstiilien tuottajavastuujärjestelmää, joka tulee ottaa käyttöön edellä kerrotussa aikataulussa. Uusi EU:n pakkaus- ja pakkausjäteasetus (jäljempänä pakkausasetus) tuli voimaan 2025. Tavoitteena on ehkäistä syntyvän pakkausjätteen määrää, edistää pakkausten uudelleenkäyttöä ja uudelleentäyttöä sekä lisätä pakkausten korkealaatuista kierrätystä. Pakkausasetuksessa säädettyihin velvoitteisiin liittyy siirtymäaikoja. Kansalliset täytäntöönpanotoimet toteutetaan vastaavasti vaiheittain. Ensimmäistä vaihetta koskeva lakiesitys, jossa mm. säädetään valvovista viranomaisista, on annettu keväällä 2026. Suunnitelmakaudelle ajoittuu myös jätelain kokonaisuudistus, jossa jätelaki korvataan kiertotalouslailla. Uudistusta valmistelleen työryhmän mietintö julkaistiin helmikuussa 2026. Vaiheittain etenevää uudistusta koskeva ensimmäinen lakiesitys, jossa mm. ehdotetaan säädettäväksi yleinen lajitteluvelvollisuus, oli lausuntokierroksella huhtikuussa 2026. Jatkovalmisteluun vaikuttaa myös valmistelussa oleva EU:n kiertotaloussäädös, josta odotetaan komission säädösehdotusta syksyllä 2026.

Seutu- ja ympäristötieto

Uudistetussa ilmanlaatudirektiivissä asetetaan aiempaa tiukemmat raja- ja tavoitearvot useille ilmansaasteille, joilla on merkittäviä vaikutuksia ihmisten terveyteen. Direktiivin tiukkeneminen lisää velvoitteita ilmansuojelutyöhön ja sen suunnitteluun sekä edellyttää laajaa yhteistyötä, toimenpiteitä ja riittäviä resursseja. HSY:llä on hyvät valmiudet vastata uusiin vaatimuksiin ja tukea kaupunkien ilmansuojelutyötä. Uudet raja-arvot tulee saavuttaa viimeistään 1.1.2030 mennessä. Jos näyttää siltä, että raja-arvoja ei saavuteta v. 2030 mennessä, tulee tehdä ilmanlaadun etenemissuunnitelma jo v. 2028 loppuun mennessä. Nykytilassa uudet raja-arvot ylittyisivät katupölyn vuoksi.

Kaupunkien strategioissa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteet ovat säilyneet kunnianhimoisina, mutta tavoitteiden määräajat lähestyvät ja helpoimmat toimenpiteet on jo suurelta osin toteutettu, mikä lisää vaatimuksia SYTin tiedontuotannolle.

2 Strategiset tavoitteet

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 perustuu HSY:n strategiaan vuoteen 2035 sekä omistajaohjaustavoitteisiin. Valittujen strategisten painopisteiden ja päämäärien toteuttamisen tueksi on asetettu 3 erilaista ohjelmakokonaisuutta. Strategisten päämäärien seuranta tapahtuu mittareiden kehittymisen raportoinnilla sekä ohjelmien etenemisen ja niihin liittyvien toimenpiteiden toteutumisen raportoinnilla.

Strategian 2035 kolme painopistettä sekä niitä toteuttavat yhteensä 9 kehitysteemaa ovat:

Strategian painopiste	Kehitysteemat
Turvallisuus	Toimintavarmuus, toiminnan jatkuvuus, varautuminen ja resilienssi
	Turvallisuuskulttuuri ja -osaaminen
	Tietoturva ja fyysinen turvallisuus
Talous	Talouden tasapaino ja saneerausvelan hallinta
	Sujuvat ja tehokkaat prosessit sekä kustannustietoisuuden kulttuuri
	Hankintojen kehittäminen
Vastuullisuus	Ilmastovaikutusten ja sekajätteen määrän vähentäminen
	Vastuulliset hankinnat
	Perustehtävissä kehittyminen ja vastuullinen johtaminen

Valittujen strategisten painopisteiden ja niiden toteuttamisen seuraamiseksi asetettujen mittarien tavoitteet vuodelle 2027 on esitetty alla olevassa taulukossa. Taulukossa on esitetty myös strategisten mittareiden toteumat vuosina 2024–2025, sekä vuoden 2026 ennusteet.

Strategian painopiste & Mittarit	**Toteuma 2024**	**Toteuma 2025**	**Ennuste 2026**	**Tavoite 2027**	**Tavoite 2028**	**Tavoite 2029**	**Tavoite 2030**	**Tavoite 2035**
Turvallisuus								
Tapaturmataajuus, LTIF	15,24	-	-	pienenee	pienenee	pienenee	pienenee	0
Tietoturvaindeksi	-	5,8	-	6	7	8	9	10
Turvallisuuskulttuuri-kysely		arvioidaan 2026						
Talous								
Toimintamenot eur / asukas	142	145	149	141	139	137	135	133
Saneerausinvestoinnit, kumulatiivinen toteuma (milj. €)	51	72	55	60	125	195	270	740
Omavaraisuusaste %	27	28	29	30	32	34	> 35	40
Sähköinen asiointi %*	39	44	47	51	56	63	70	80
Vastuullisuus								
Kasvihuonekaasupäästöt, tCO_2-ekv/v.	79000	80000	75000	73000	69000	67000	64000	60000
Sekajätteen määrä, kg/asukas/vuosi	122,5	118,5	118	117	114	111	108	87
Asiakastyytyväisyys, asteikko 1…5 *	4,2	4,3	4,1	> 4	> 4	> 4	> 4	>4
eNPS, henkilöstön suositteluindeksi	4	13	3	16	17	18	20	25

*Strategiakauden 2027–2035 mittaustapa muuttunut, taulukon vertailuluvut 2024–2026 esitetty uuden mittaustavan mukaisesti

Toiminta- ja taloussuunnitelma integroi uuden strategian strategiset painopisteet ja omistajaohjaustavoitteet yhdeksi ohjattavaksi kokonaisuudeksi, jossa yhteiset mittarit ja tavoitetaulukot varmistavat läpinäkyvän, johdonmukaisen ja tavoitteisiin kytkeytyvän seurannan.

Alla olevassa taulukossa on kuvattu omistajakuntien asettamat strategisia mittareita täydentävät omistajaohjaustavoitteet ja mittarit HSY:lle 2027–2029 sekä tavoitearvot vuodelle 2027.

Omistajaohjaustavoitteet & Mittarit	**Toteuma 2025**	**Ennuste 2026**	**Tavoite 2027**
Tuottavuuden parantaminen ja talouden tasapaino			
Käyttömenojen tuottavuusindeksi ****	97,8	98,9	paranee 0,5 % vuodesta 2026
Toimintamenot, euroa/asukas	145	149	141
Omavaraisuusaste, % **	28	29	30
Kestävyystavoitteet* **			
Sekajätteen määrä, kg/asukas/vuosi	118,5	118	117
HSY:n kasvihuonepäästöt, tCO_2-ekv./v.	80000	75000	84000
Ympäristövaikutusten vähentämisen lisätoimenpiteiden käyttöönotto ja uusien toimenpiteiden kartoittaminen, typpioksiduuli (N_2O) päästöjen vähentäminen			vähenee vuodesta 2026
Vesihuollon toimivuus paranee			
Verkostojen saneerausinvestointien toteuma, milj. €/v.	72	55	60
Verkostojen saneerausinvestointien kumulatiivinen toteuma vuodesta 2021 lähtien, kumulatiivisen vuosikohtaisen toteuman keskiarvo milj. €/v.	45	47	paranee vuodesta 2026
Asiakastyytyväisyys pysyy hyvällä tasolla			
Vesihuollon asiakastyytyväisyys, asteikko 1…5 *****	4,3	4,1	4,0
Jätehuollon asiakastyytyväisyys, asteikko 1…5 *****	4,3	4,1	4,0

Muut omistajalinjaukset:
- Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korko
- Kuntayhtymä tukee työllisyydenhoitoa jäsenkuntien alueella ja raportoi prosenttiosuuden hankinnoista, joissa on käytetty työllistämisehtoa

* Raportointiin tulee sisältyä tuottavuusindeksin kehittyminen (edellisten vuosien tiedot). Tuottavuusindeksi 2021 = 100
** Omavaraisuusasteen tulee olla vuoden 2030 loppuun mennessä vähintään 35 %, ja pidemmällä aikavälillä vähintään 40 %
*** HSY seuraa tämän tavoitteen ja sen mittareiden lisäksi myös kierrätysastetta ja raportoi sen kehityksestä jäsenkunnille vuosittain

****kerrosneliöiden kehitys oletettu lineaariseksi raportointihetkellä saatavilla olevien datapisteiden välillä, indeksin tiedot voivat vielä tarkentua
*****toimialakohtaista asiakastyytyväisyyserottelua ei saatavilla, toteuma ja ennuste esitetty HSY-tasolla

2.1 Turvallisuus

Turvallisuusohjelmassa turvataan arjen toimivuus kaikissa olosuhteissa osana yhteiskunnan kriittistä infrastruktuuria. Toimintaan kohdistuviin häiriöihin varaudutaan ennakoivasti, ja kykyä toimia poikkeustilanteissa sekä palautua vakavista häiriöistä vahvistetaan suunnitelmallisesti. Varautuminen on järjestelmällistä ja perustuu säännölliseen harjoitteluun, nopeasti toimivaan häiriötilanteiden hallintaan sekä hallittuun palautumiseen.

Toimintavarmuutta ja toiminnan jatkuvuutta kehitetään kokonaisvaltaisesti. Varautumista ja kriisinkestävyyttä vahvistetaan yhtenäisillä toimintamalleilla, materiaalisen varautumisen ratkaisuilla, jatkuvalla skenaariotyöllä sekä lainsäädännön vaatimukset huomioivalla suunnittelulla. Lisäksi kehitetään ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyviä teknisiä ratkaisuja, joilla tuetaan toiminnan resilienssiä pitkällä aikavälillä.

Turvallisuuskulttuuria ja -osaamista vahvistetaan arjen käytännöissä. Henkilöstöä tuetaan toimimaan turvallisuuden tekijöinä, ja kyvykkyyttä toimia ennalta-arvaamattomissa tilanteissa lisätään. Johtamisessa painotetaan esimerkillisyyttä, työturvallisuutta ja säännöllistä harjoittelua. Psykologista turvallisuutta vahvistetaan osana toimintakulttuuria, jotta avoin vuorovaikutus ja turvallinen työskentely mahdollistuvat.

Tietoturvallisuutta ja fyysistä turvallisuutta parannetaan suojaamalla kriittinen infrastruktuuri ja tietojärjestelmät hallitun arkkitehtuurin ja tietoturvaa tukevien teknisten ratkaisujen avulla. Lisäksi kehitetään turvallisuus- ja varautumisviestintää siten, että viestintä on ennakoivaa, nopeaa ja luottamusta vahvistavaa. Samalla varaudutaan informaatiovaikuttamiseen ja muihin toimintaa häiritseviin ilmiöihin.

Turvallisuusohjelman toteutumista ja vaikuttavuutta seurataan KPI-mittareilla, jotka ovat tapaturmataajuus, tietoturvaindeksi sekä turvallisuuskulttuurin kehittymistä kuvaava kysely. Lisäksi seurataan ohjelmallisten tavoitteiden toteutumista.

2.2 Talous

Talousohjelmassa varmistetaan HSY:n talouden kestävyys ja tasapaino pitkällä aikavälillä. Omavaraisuutta lisätään ja velkaantumista hillitään tulorahoituksen, käyttötalouden ja investointien muodostamaa kokonaisuutta hallitsemalla. Vesihuoltoverkoston saneerausinvestointeja lisätään suunnitelmallisesti, jotta saneerausvelan kasvu estetään ja toimintavarmuus turvataan pitkällä aikavälillä. Palvelut tuotetaan asiakkaille laadukkaasti ja kustannustehokkaasti.

Talouden tasapainoa parannetaan hallitsemalla tuottojen ja kulujen suhdetta sekä kohdentamalla investointeja tarpeen ja riskien perusteella. Palvelujen hinnoitteluperiaatteita kehitetään ja niistä viestitään selkeästi. Kustannustietoisuutta ja toiminnan tehokkuutta vahvistetaan kaikessa

tekemisessä. Samalla huolehditaan siitä, että taloudelliset tavoitteet ovat tasapainossa turvallisuus-, ympäristö- ja lakisääteisten velvoitteiden ja tavoitteiden kanssa.

Sujuvat ja tehokkaat prosessit ovat keskeinen osa talousohjelmaa. Vastuita selkeytetään ja prosesseja tehostetaan hyödyntämällä esimerkiksi digitalisaatiota, data-analytiikkaa ja uusia teknologioita, mukaan lukien tekoäly. Päätöksentekoa tukee ajantasainen, laadukas ja analysoitu tieto. Sähköistä asiointia edistetään ja asiakaskokemusta mitataan säännöllisesti, jotta palveluja voidaan kehittää vaikuttavasti.

Hankinnoissa tavoitellaan kustannussäästöjä ja parempaa vaikuttavuutta. Yhteisiä toimintamalleja ja puitesopimuksia hyödynnetään entistä laajemmin, ja hankinnoissa painotetaan hinnan ohella laatua ja elinkaarikustannuksia. Hankintojen tehostamista tuetaan edelleen kategoriamallin avulla. Talouden ja toiminnan johtamista kehitetään vakioimalla raportointikäytäntöjä ja vahvistamalla henkilöstön talous- ja hankintaosaamista.

Talousohjelman toteutumista ja vaikuttavuutta seurataan selkeillä mittareilla. Keskeisiä mittareita ovat muun muassa toimintamenot asukasta kohden, saneerausinvestointien kumulatiivinen toteuma, omavaraisuusaste sekä sähköisen asioinnin osuus. Lisäksi seurataan ohjelmallisten tavoitteiden toteutumista osana strategian kokonaisohjausta ja raportointia. Mittareiden avulla varmistetaan talouden tasapainon kehittyminen ja toiminnan jatkuva parantaminen.

2.3 Vastuullisuus

Vastuullisuusohjelmassa edistetään puhtaampaa ja kestävämpää tulevaisuutta yhdessä henkilöstön, asiakkaiden ja kumppaneiden kanssa. Toiminnan ilmasto- ja ympäristövaikutuksia sekä syntyvän sekajätteen määrää vähennetään järjestelmällisesti osana perustehtävien toteuttamista. Samalla asukkaita ohjataan vastuulliseen kulutuskäyttäytymiseen viestinnän, neuvonnan ja erilaisten kannustavien ratkaisujen avulla. Kaikessa toiminnassa korostetaan läpinäkyvyyttä, vastuullisuutta ja luotettavaa toimintatapaa.

Ilmastovaikutusten ja ympäristökuormituksen vähentäminen perustuu omien suorien päästöjen pienentämiseen tuotantoprosesseja kehittämällä. Jätevedenpuhdistuksen typpioksiduulipäästöjä pyritään omistajaohjauksen asettamien tavoitteiden mukaisesti vähentämään edelleen jo käyttöön otetuilla keinoilla sekä kehittämällä uusia toimenpiteitä toimialojen yhteistyönä. Kotitalouksien jätteiden lajittelua tehostetaan muun muassa pilottien, asiakaslähtöisten ratkaisujen ja neuvonnan keinoin. Tavoitteena on vähentää syntyvän sekajätteen määrää ja tukea kiertotalouden toteutumista koko toimialueella.

Hankinnoissa vastuullisuutta vahvistetaan ottamalla huomioon epäsuorat ilmastopäästöt, kiertotalouden periaatteet, luonnon monimuotoisuus sekä sosiaalinen vastuu. Yhtenäisillä ja kustannustehokkailla toimintamalleilla pyritään varmistamaan, että hankinnat tukevat vastuullisuustavoitteita ja vaikuttavat myönteisesti koko arvoketjuun.

Vastuullisuusohjelmassa huomioidaan myös ympäristön ja asukkaiden hyvinvointi. Toiminnan lähiympäristöhaittoja vähennetään, HSY:n omilla alueilla toteutetaan monimuotoisuutta lisääviä luontotekoja. Myös luontojalanjäljen laskentaa kehitetään. Lisäksi toimitaan aktiivisesti alueen ilmanlaadun ja vesistöjen tilan parantamiseksi. Asukkaita tuetaan vastuullisessa elämäntavassa kehittämällä viestinnän ja neuvonnan vaikuttavuutta sekä vastuullisuusraportointia ja sidosryhmäviestintää.

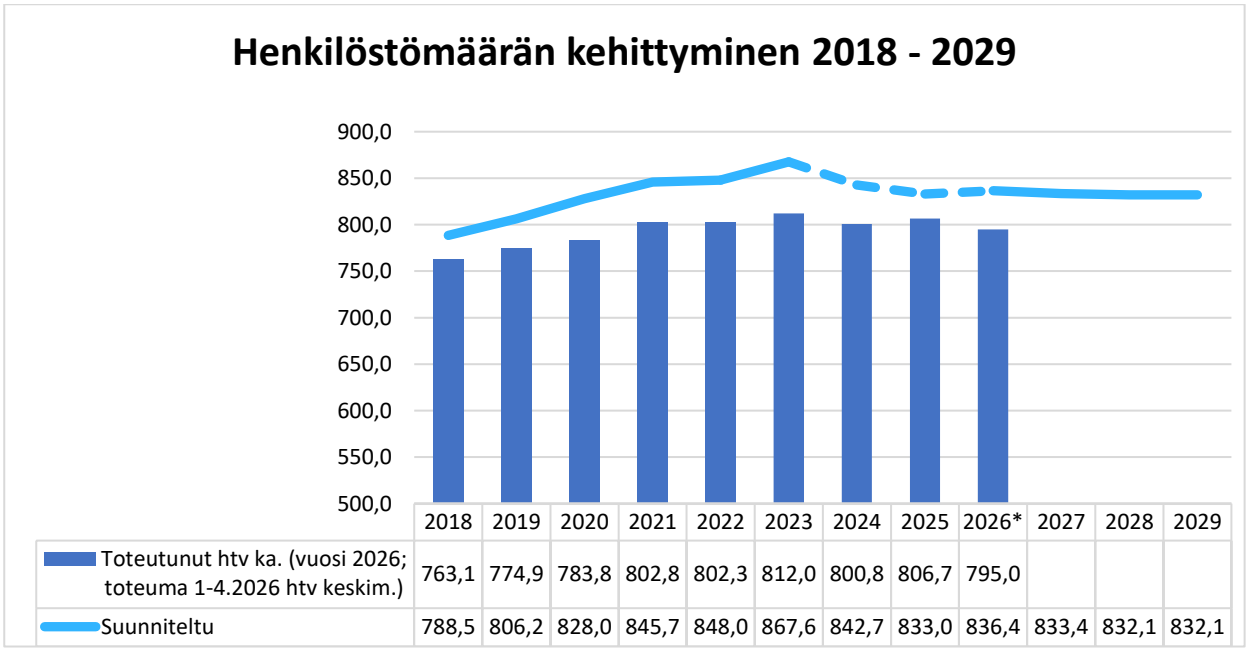
Perustehtävissä kehittyminen ja vastuullinen johtaminen ovat vastuullisuusohjelman läpileikkaavia lähtökohtia. Sisäisten prosessien sujuvuutta ja arjen toimivuutta parannetaan, henkilöstön osaamiseen ja hyvinvointiin panostetaan ja yhteistyötä vahvistetaan. Toimintaa ohjaa jatkuvan parantamisen periaate, jonka avulla varmistetaan, että vastuullisuus toteutuu johdonmukaisesti kaikessa toiminnassa.

Vastuullisuusohjelman etenemistä ja vaikuttavuutta seurataan neljällä numeerisella mittarilla: kasvihuonekaasupäästöt, syntyvän sekajätteen määrä, asiakastyytyväisyys sekä henkilöstön suosittelijuusindeksi (eNPS). Lisäksi seurataan ohjelmallisten tavoitteiden toteutumista osana strategian kokonaisohjausta ja raportointia.

3 Henkilöstö

3.1 Henkilöstömäärän kehittyminen

Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu henkilöstösuunnitelmassa 2026–2028. Henkilöstösuunnitelman vuoden 2027 keskimääräinen henkilöstömäärä noudattaa linjausta, että henkilöstömäärämme ei nouse, vaan pystymme vastaamaan tulevaisuuden edellyttämiin muutoksiin ensisijaisesti tehtävien muutoksilla ja vain perustellusta syystä henkilöstömäärämme voi nousta. Vuoden 2027 keskimääräinen henkilöstömäärä on suunnitelmassa yhteensä 833,4 henkilötyövuotta. Henkilöstösuunnitelma päivitetään syksyn lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman yhteydessä.



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026*	2027	2028	2029
Toteutunut htv ka. (vuosi 2026; toteuma 1-4.2026 htv keskim.)	763,1	774,9	783,8	802,8	802,3	812,0	800,8	806,7	795,0			
Suunniteltu	788,5	806,2	828,0	845,7	848,0	867,6	842,7	833,0	836,4	833,4	832,1	832,1

4 Riskienhallinta

HSY:n riskienhallinta on osa johtamisjärjestelmää ja jatkuvaa toimintaa kaikilla organisaatiotasoilla. Riskit tunnistetaan, arvioidaan ja hallitaan osana päivittäistä toimintaa ja toiminnan suunnittelua. Riskeille nimetyt omistajat vastaavat hallintatoimenpiteiden toteutumisesta ja vaikuttavuudesta.

Riskienhallinta kattaa strategiset, operatiiviset, taloudelliset ja vahinkoriskit, joita hallitaan riskikarttojen, Riski-järjestelmän ja vuosikellon mukaisen seurannan avulla osana johtamista ja päätöksentekoa.

Riskienhallinta tukee toiminnan laillisuutta, jatkuvuutta ja häiriönsietokykyä sekä sisältää varautumisen häiriötilanteisiin ja prosessiturvallisuuden kehittämisen. HSY tekee yhteistyötä viranomaisten ja Huoltovarmuuskeskuksen kanssa varmistaakseen palvelujen toimintakyvyn myös poikkeusoloissa.

4.1 Vesihuolto

Operatiivinen riskienhallinta rakentuu vesihuollon toimialalla WHO:n ohjeistukseen pohjautuviin WSP- ja SSP-malleihin, joiden avulla hallitaan tuoteturvallisuutta, ympäristöterveysriskejä ja toiminnan jatkuvuutta. Vesihuollon tuotantolaitokset ovat laajamittaisia kemikaalien käyttökohteita, ja näihin kohdistuvat Tukesin vaatimukset ovat lisänneet käyttö- ja prosessiturvallisuuden kehittämistoimia jo vuosia. HSY:ssä on toteutettu poikkileikkaavaa prosessiturvallisuushanketta vuodesta 2024 ja prosessiturvallisuuden integrointi HSY:n toimintajärjestelmään valmistui vuoden 2025 aikana. TTS-kaudella 2027–2029 kehitetään edelleen WSP- ja SSP-mallien mukaista osastojen välistä yhteistyötä, kyberturvallisuuden ja fyysisenturvallisuuden riskienarviointeja, toteutetaan tarvittavat auditoinnit sekä varaudutaan viranomaisvalvontaan Lupa- ja valvontaviraston, Elinvoimakeskuksen ja Tukesin ohjelmien mukaisesti.

Strategisen riskienhallinnan osalta vesihuolto keskittyy laajojen kokonaisuuksien ja ilmiöiden riskien tunnistamiseen, vastuiden edelleen selkeyttämiseen ja riskikartan ajantasaistamiseen toimintaympäristön muuttuessa. Vesihuolto on osallistunut aktiivisesti valtakunnalliseen ja kansainväliseen kehittämistyöhön, erityisesti kyber- ja fyysisen turvallisuuden vahvistamiseen VESKY- ja VESFY-hankkeiden kautta, jotka valmistuivat vuosina 2025 ja 2026. Parhaillaan käynnissä on HSY:n johtama VESAKKO-hanke, jonka kautta koulutetaan OT-ympäristöjen parissa toimivia asiantuntijoita valtakunnallisessa, YAMK-tasoisessa kyberturvallisuuden koulutusohjelmassa yhteistyössä Metropolia ammattikorkeakoulun kanssa. Lisäksi HSY:n vesihuollolla on keskeinen rooli valtakunnallisessa huoltovarmuustyössä Vesihuoltopoolissa sekä HVO:n ELVAR-toimikunnassa ja Digipoolin kyberturvaryhmässä.

4.2 Jätehuolto

Jätehuollossa riskienhallinta on osa päivittäisiä prosesseja, ja henkilöstö osallistuu siihen systemaattisesti arvioinnin, suunnittelun ja käytännön toimien kautta. Operatiivisessa toiminnassa varaudutaan toimintakatkoihin ja häiriöihin dokumentoiduilla menettelytavoilla, jotka ehkäisevät vahinkoja ja minimoivat niiden vaikutukset. Prosessiturvallisuuden merkitys on korostunut, kun vaarallisten kemikaalien määrät prosesseissa ovat kasvaneet. Kemikaaleja varastoidaan ja käsitellään aiempaa enemmän, mikä on myös johtanut toiminnan luvanvaraisuuteen (Tukes). Kemikaalimäärien kasvu lisää samalla riskejä ja edellyttää aiempaa systemaattisempaa turvallisuuden hallintaa. Vaatimustenmukaisuutta vahvistetaan Tukesin Ämmässuolle myöntämien kemikaalilupien mukaisesti itsearvioinneilla ja kehittämistoimilla yhteistyössä vesihuollon kanssa. Ympäristöluvan alaista toimintaa valvovat Lupa- ja valvontavirasto ja kuntien ympäristösuojeluviranomaiset, ja Ämmässuon ekoteollisuuskeskus kuuluu ympäristölupien valvonnan korkeimpaan luokkaan.

TTS-kaudella jatketaan kokonaisvaltaisen riskienhallinnan (KoRi) kehittämistä yhteistyössä jätehuollon johdon, ERM-ryhmän ja KoRi-työryhmän kanssa. Varautumiskypsyyttä vahvistetaan erityisesti häiriötilannejohtamisessa, jossa keskeistä on tilannekuvan muodostaminen, häiriöiden yhdenmukainen luokittelu ja tarkoituksenmukaisten toimenpiteiden nopea käyttöönotto. Jätehuolto osallistuu myös aktiivisesti Huoltovarmuuskeskuksen jätehuoltopooliin varmistamaan alan toimintavarmuutta poikkeusoloissa.

4.3 Seutu- ja ympäristötieto

Seutu- ja ympäristötiedon riskienhallinta perustuu tunnistettujen riskien systemaattiseen arviointiin, mahdollisten uusien riskien kartoittamiseen ja hallintatoimenpiteiden toteuttamiseen. Tulosalueen johtoryhmä tarkastelee riskikokonaisuutta säännöllisesti ja pyrkii riskitason pienentämiseen tehokkailla hallintatoimilla. Ilmanlaadun mittaustoiminnassa varaudumme häiriö- ja poikkeustilanteisiin, erityisesti ilmanlaatutiedon ja sen viestinnän jatkuvuuden turvaamiseen. SYTin tietojärjestelmien ylläpidossa ja kehittämisessä painotetaan alihankkijoiden aktiivista ohjausta ja sopimusten hyvää hallintaa toimintavarmuuden varmistamiseksi.

5 Kuntayhtymän talous

5.1 Tuloslaskelma

x 1000 eur	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
TOIMINTATULOT	**501 027**	**525 301**	**552 868**	**573 755**	**591 608**	**5,2 %**
Myyntituotot	491 430	516 392	544 372	563 976	582 482	5,4 %
Kuntaosuudet	4 566	4 200	4 300	4 800	4 917	2,4 %
Muut tuotot	5 031	4 709	4 197	4 980	4 209	-10,9 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	**2 943**	**3 101**	**3 200**	**3 200**	**3 200**	**3,2 %**
TOIMINTAMENOT	**-210 608**	**-227 565**	**-231 459**	**-235 898**	**-239 805**	**1,7 %**
Henkilöstömenot	-56 922	-58 269	-60 187	-61 556	-62 696	3,3 %
Palvelujen ostot	-113 104	-118 180	-120 468	-122 417	-124 647	1,9 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-30 771	-34 466	-34 042	-34 808	-35 637	-1,2 %
Muut toimintakulut	-9 811	-16 651	-16 762	-17 118	-16 825	0,7 %
TOIMINTAKATE	**293 362**	**300 836**	**324 610**	**341 057**	**355 003**	**7,9 %**
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	**-79 114**	**-78 813**	**-78 894**	**-79 023**	**-79 225**	**0,1 %**
VUOSIKATE	**214 249**	**222 023**	**245 716**	**262 034**	**275 778**	**10,7 %**
POISTOT	**-196 034**	**-184 320**	**-181 830**	**-186 492**	**-192 875**	**-1,4 %**
TILIKAUDEN TULOS	**18 214**	**37 703**	**63 885**	**75 542**	**82 903**	**69,4 %**
VARAUSTEN MUUTOKSET	**318**	**318**	**318**	**296**	**72**	**0,1 %**
TULOVEROT	**0**	**-1 093**	**-2 842**	**-3 355**	**-3 752**	**160,0 %**
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	**18 532**	**36 928**	**61 361**	**72 483**	**79 223**	**66,2 %**
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	241,3 %	234,0 %	242,2 %	246,6 %	250,0 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista*	99,9 %	103,5 %	114,5 %	122,2 %	128,6 %	

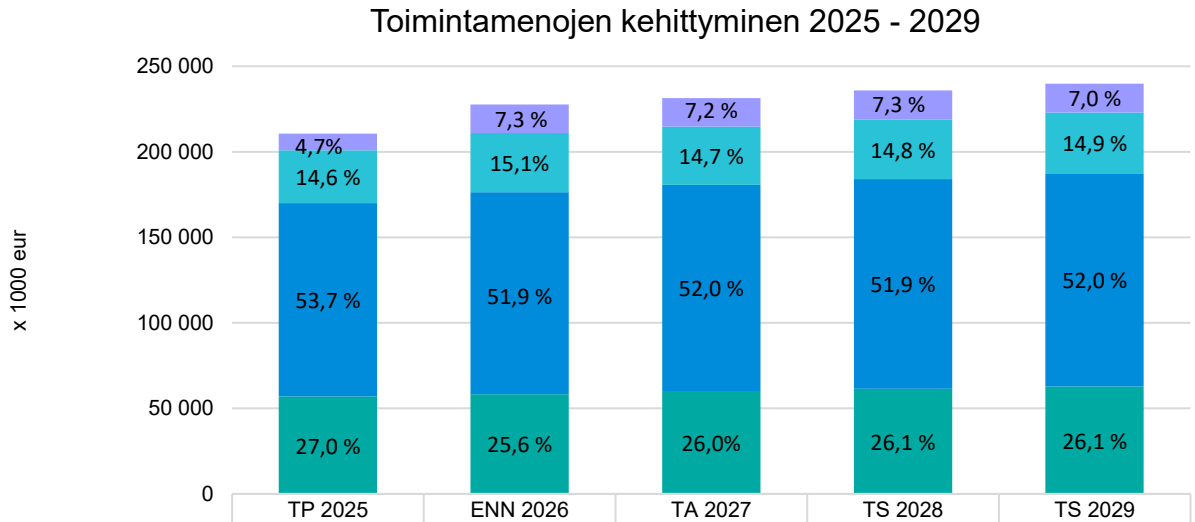
*) Tunnusluku kuvaa kuntayhtymän tulorahoituksen riittävyyttä investointien rahoittamiseksi. Kun tunnusluku on 100 % tai enemmän, tulorahoituksen voidaan katsoa olevan riittävä. Jos vuosikate on keskimääräistä investointitasoa pienempi (tunnusluku < 100 %), kuntayhtymä joutuu rahoittamaan osan investoinneista ulkopuolisella lainarahoituksella.

Toimintatuotot

HSY:n toimintatuotot vuonna 2027 ovat 552,9 milj. euroa eli 27,6 milj. (5,2 %) euroa enemmän vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna. Vesihuollon käyttömaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 5 % ja suunnitelmavuosille 2028 4 % ja 2029 3 % korotusta. Perusmaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 8 %. Suunnitelmavuosien 2028 ja 2029 vastaavat korotukset ovat 6 % vuosittain. Jätehuollon tulokertymää lisää erityisesti hinnankorotukset astiantyhjennysmäärien pysyessä lähes ennallaan. Jätehuollon hintoihin suunnitellaan talousarviovuodelle keskimäärin 2,6 % korotusta.

Toimintamenot

HSY:n toimintamenot vuonna 2027 ovat 231,5 milj. euroa, joka on 3,9 milj. (1,7 %) euroa enemmän kuin vuoden 2026 ennusteessa. Toimintamenojen budjetoinnissa on huomioitu toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset. Vuonna 2027 toimintakuluista noin 52 % koostuu palveluiden ostoista kuten jätteen kuljetuspalvelujen ostoista, IT-kuluista, asiantuntijapalveluista sekä rakentamis- ja kunnossapitopalveluista. Henkilöstökulujen osuus on noin 26 %, materiaalihankinnat 15 % sekä muut kulut 7 %. Henkilöstökuluihin sisältyy palkkaratkaisun vaikutukset; 3,9 % vuodelle 2027, vuodelle 2028 2,6 % ja vuodelle 2029 2 %. Jos tarkempaa tietoa ei ole ollut saatavilla, suunnittelun lähtökohtana on käytetty suunnitelmakaudelle 2 prosentin inflaatio-olettamaa.



	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029
Muut menot	9 811	16 650	16 762	17 118	16 825
Materiaalihankinnat	30 771	34 466	34 042	34 808	35 637
Palvelujen ostot	113 104	118 180	120 468	122 417	124 647
Henkilöstömenot	56 922	58 269	60 187	61 556	62 696

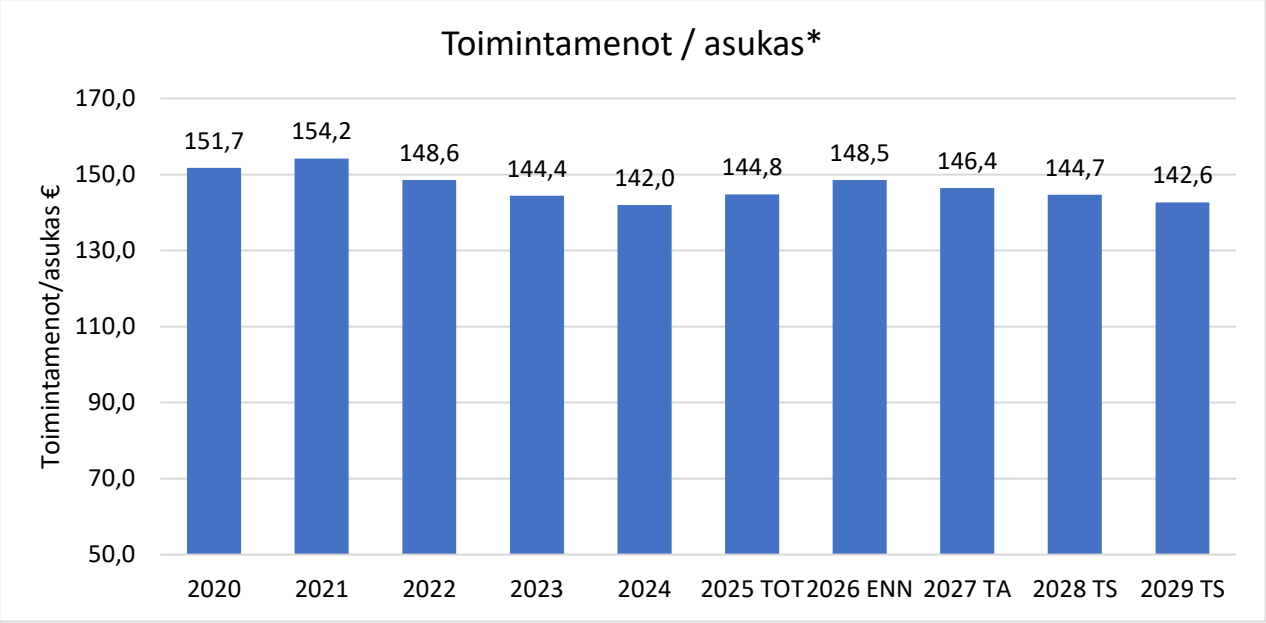
Tuloksen muodostuminen

Toimintatuottojen ja -kulujen erotuksena syntyvä toimintakate talousarviovuonna 2027 on 324,6 milj. (58,7 %) euroa, kun sen vuonna 2026 ennustetaan olevan 300,8 milj. (57,3 %) euroa. Ero johtuu suurelta osin myyntituottojen arvioidusta kasvusta vuonna 2027. Hintamuutokset vaikuttavat myyntituottoihin positiivisesti suunnitelmakaudella. Suunnitelmavuonna 2028 toimintakate paranee ja on 341,1 milj. (59,4 %) euroa ja vuonna 2029 355,0 milj. (60,0 %) euroa.

Nettorahoituskulut vuonna 2027 ovat 79,1 milj. euroa. Korkokuluista 53,7 milj. euroa on jäsenkunnille perustamislainoista maksettavia korkoja. Peruspääoman korko, jota jäsenkunnat alkoivat periä vuodesta 2021, oli vuosina 2023–2024 1,0 % ja vuodesta 2025 alkaen 1,5 %. Rahoitustuottoihin on budjetoitu 200 000 euron osinkotuotot Uudenmaan Woima Oy:ltä vuosille 2027–2029. Suunnitelmakauden aikana nettorahoituskulut kääntyvät pieneen nousuun ollen vuonna 2028 79,4 milj. euroa.

Talousarviovuoden 2027 tilikauden ylijäämä on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen, varausten muutosten ja tuloverojen jälkeen 61,4 milj. euroa ylijäämäinen, vuonna 2028 72,5 milj. euroa ylijäämäinen ja vuonna 2029 79,2 milj. euroa ylijäämäinen.

Tuottavuuden kehittyminen



*Vuoden 2021 rahassa (merkittävät kertaluonteiset erät ja keskimääräinen inflaation vaikutus eliminoitu)

Toimintaympäristön epävarmuudet ja erityisesti Lähi-idän sotatilanne luovat epävarmuuksia. Sotatilanteen vaikutukset talouteen syntyvät erityisesti energiamarkkinoiden sekä tuotantoketjujen häiriöiden ja kustannuspaineiden kautta. Keskuspankki EKP arvioi inflaatioriskien kasvaneen ja koronnostoja arvioidaan tulevan vielä vuodelle 2026. Lähi-idän

konflikti hidastaa Suomen talouden elpymistä, mutta taantumaa koskevat arviot ovat tässä vaiheessa ennenaikaisia.

Tuottavuuden kehittymistä kuvaa toimintamenojen ja jäsenkaupunkien asukasmäärän suhde. Tuottavuustavoitteena on 1,5 % vuotuinen parannus. Tuottavuus ilmoitetaan ilman merkittäviä kertaluonteisia eriä vuoden 2021 rahassa siten, että inflaation vaikutus on poistettu. Väkiluvun arvioidaan kasvavan keskimäärin 1,1 % vuosivauhdilla suunnittelukaudella 2027–2029.

Jäsenkuntien maksuosuudet

Kuntayhtymän perussopimuksen mukaisesti HSY perii jäsenkunniltaan maksuosuudet muista kuin vesihuollon tai jätehuollon tehtävistä. Maksuosuudet jaetaan jäsenkuntien asukasluvun suhteessa siten, ettei yhden kunnan maksuosuus voi olla yli 50 % ja se on vähintään 1 %. Kuntaosuuksien jakautuminen kunnittain on esitetty alla olevassa taulukossa (jako asukasmäärien 31.12.2025 mukaisesti).

x 1 000 euroa	**TP 2025**	**TA 2026**	**TA 2027**	**TS 2028**	**TS 2029**	**Muutos-% 2027/2026**
Kuntaosuudet						
- Seutu- ja ympäristötiedon toimintaan	4 900	4 816	4 852	4 846	4 917	
- Aikaisempien vuosien ylijäämän hyvitys	-334	-616	-552	-46	0	
Laskutettava kuntaosuus	**4 566**	**4 200**	**4 300**	**4 800**	**4 917**	**2,4 %**
Kuntaosuudet jäsenkunnittain	**Osuus-%**	**TA 2026**	**TA 2027**	**TS 2028**	**TS 2029**	
Helsinki	50,0 %	2 100	2 150	2 400	2 459	
Espoo	27,6 %	1 154	1 186	1 324	1 356	
Kauniainen	1,0 %	42	43	48	49	
Vantaa	21,4 %	904	921	1 028	1 053	
Yhteensä	**100,0 %**	**4 200**	**4 300**	**4 800**	**4 917**	

Kuntaosuuksilla katetaan se osuus seutu- ja ympäristötiedon tehtävien hoidosta aiheutuvista kustannuksista, jota ei voida kattaa tulosalueen muilla myyntituotoilla tai ulkopuolisella hankerahoituksella. Seutu- ja ympäristötiedon tulosalueen aiempien vuosien ylijäämäisistä tuloksista kertynyt kumulatiivinen ylijäämä hyvitetään laatimalla tulosalueen budjetti alijäämäiseksi siten, ettei kuntaosuuksia laskuteta täysimääräisinä. Vuoden 2026 tulosennusteen mukainen kumulatiivinen ylijäämä on noin 0,598 milj. euroa. Ylijäämä on kohdistettu vahvan etupainotteisesti siten, että eniten ylijäämää käytetään vuonna 2027.

Perustamislainoista jäsenkunnille maksettavat korot

Jäsenkuntalainojen korko on vuodesta 2013 alkaen sidottu Suomen valtion 10 vuoden sarjaobligaation tuottoon lisättynä 2,0 prosenttiyksikön lainamarginaalilla. Korko on kuitenkin aina vähintään 5,30 %. Vuonna 2019 aloitettiin ensimmäiset lainanlyhennykset (Laina A) ja vuonna 2024 alkoivat loppujenkin jäsenkuntalainojen lyhennykset (Laina B ja Laina C). Yhteenveto jäsenkuntalainoista on esitetty seuraavassa taulukossa.

x 1 000 euroa	TA 2027			TS 2028			TS 2029		
	Pääoma 31.12.	Lyhennykset	Korot	Pääoma 31.12.	Lyhennykset	Korot	Pääoma 31.12.	Lyhennykset	Korot
Helsinki	572 299	18 461	31 066	553 838	18 461	30 087	535 377	18 461	29 109
Espoo	218 310	7 042	11 850	211 268	7 042	11 477	204 225	7 042	11 104
Kauniainen	3 698	119	201	3 579	119	194	3 460	119	188
Vantaa	195 923	6 320	10 635	189 603	6 320	10 300	183 283	6 320	9 965
Yhteensä	**990 230**	**31 943**	**53 752**	**958 288**	**31 943**	**52 059**	**926 345**	**31 943**	**50 366**

5.2 Investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
Vesihuollon investoinnit	**186 768**	**194 680**	**196 877**	**200 197**	**203 514**	1,1 %
Jätehuollon investoinnit	**17 272**	**16 182**	**17 535**	**17 485**	**18 850**	8,4 %
Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit	**283**	**230**	**180**	**180**	**180**	-21,7 %
Yhteiset palvelut	**-3 001**	**1 603**	**2 000**	**1 212**	**330**	24,8 %
Asiakkuudet ja viestintä investoinnit	*1 502*	*490*	*575*	*325*	*180*	*17,3 %*
Hallinto & oikeudellinen ohjaus investoinnit	*0*	*70*	*80*	*25*	*80*	*14,3 %*
Tietohallinnon investoinnit	*202*	*1 043*	*1 145*	*562*	*70*	*9,8 %*
Talous ja strateginen ohjaus investoinnit	*28*	*0*	*200*	*300*	*0*	-
Tukipalvelujen investoinnit	*-4 734*	*0*	*0*	*0*	*0*	-
INVESTOINNIT YHTEENSÄ	**201 321**	**212 695**	**216 592**	**219 074**	**222 874**	**1,8 %**

Suunnitelmakaudella investointeja toteutetaan keväällä 2026 laaditun 20 vuoden investointiohjelman mukaisesti. Vesihuollon investointien taso säilyy suunnitelmakaudella korkealla tasolla johtuen pääosin jäsenkuntien edelleen korkeana säilyvästä infrastruktuuri-investointien tasosta. Lisäksi HSY:n omien investointien osalta korostuvat verkostosaneeraukset sekä turvattu juomavesiteemaan liittyvät hankkeet. Tavoitteena on määrätietoisesti nostaa saneerausinvestointien määrää vuositasolla. Keskeisiä projekteja ovat vesihuoltotunnelit, verkostosaneeraukset sekä veden- ja jätevedenkäsittelyn kehittäminen. Lisäksi käynnistyvät suuret infrahankkeet, kuten raitiotiet, sekä Ilmalan vesitornin saneeraus.

Jätehuollossa investoinnit kohdistuvat alue- ja käsittelypalveluiden ylläpitoon, ympäristölupavelvoitteiden täyttämiseen sekä toiminnan turvallisuuden ja ympäristökestävyyden varmistamiseen. Suunnitelmakaudella toteutetaan Sortti-asemien ja käsittelylaitosten vuosittaisia korjaus-, ylläpito- ja kalustoinvestointeja sekä varaudutaan uuden Sortti-aseman toteutukseen.

5.3 Rahoitus

Rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029
Tulorahoitus					
Vuosikate	214 249	222 023	245 716	262 034	275 778
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-6 157	-1 779	-3 397	-3 910	-4 307
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-207 438	-213 445	-217 342	-219 824	-223 624
Rahoitusosuudet investointimenoihin	6 117	750	750	750	750
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	**6 770**	**7 549**	**25 727**	**39 050**	**48 597**
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	75 000	110 000	102 300	92 400	87 900
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-111 348	-118 304	-127 764	-131 254	-136 264
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	892	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	-1 235	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	**-36 691**	**-8 304**	**-25 464**	**-38 854**	**-48 364**
Rahavarojen muutos	**-29 921**	**-755**	**262**	**196**	**233**
Rahavarat 31.12.	13 200	12 444	12 706	12 902	13 135
Rahavarat 1.1.	43 120	13 200	12 444	12 706	12 902
Rahoituslaskelman tunnuslukuja					
Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä, eur	-195 633	-100 346	-2 445	84 162	127 692
Investointien tulorahoitus %	106,4 %	104,4 %	113,4 %	119,6 %	123,7 %
Lainanhoitokate	1,6	1,55	1,59	1,64	1,67
Kassan riittävyys (pv)	**7,9**	**7,1**	**7,1**	**7,1**	**7,1**

Toiminnan ja investointien rahavirta pysyy positiivisena suunnitelmakaudella riittävän vuosikatteen vuoksi. Tulorahoitus ei kuitenkaan riitä täysin kattamaan investointeja ja nykyisten lainojen lyhennyksiä, joten suunnitelmakaudella joudutaan nostamaan edelleen uutta ulkopuolista lainaa yhteensä noin 283 milj. euroa riippuen toteutuvasta investointitasosta. Lainoja

lyhennetään kuitenkin suunnitelmakaudella yhteensä noin 395 milj. eurolla, josta 95,8 milj. euroa on jäsenkuntalainojen lyhennyksiä. Eli kokonaisuutena pitkäaikaisen vieraan pääoman määrä vähenee. Lainojen lyheneminen on nähtävissä rahoituslaskelmassa suunnitelmakaudella negatiivisena rahoituksen rahavirtana.

Taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2027	TS 2029
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	2 688 501	2 716 876	2 751 638	2 784 220	2 814 219
Vaihtuvat vastaavat	270 562	270 562	270 562	270 562	270 562
Vastaavaa	**2 959 063**	**2 987 438**	**3 022 200**	**3 054 782**	**3 084 781**
Oma pääoma (sis. varaukset)	843 902	880 830	942 191	1 014 673	1 093 896
Pitkäaikainen vieras pääoma	1 917 579	1 901 575	1 872 290	1 828 276	1 774 052
- lainat jäsenkunnilta	1 022 173	990 230	958 288	926 345	894 402
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	807 936	823 874	826 532	814 461	792 180
- liittymismaksut	87 470	87 470	87 470	87 470	87 470
Lyhytaikainen vieras pääoma	197 582	205 034	207 719	211 832	216 832
- lainat jäsenkunnilta	31 943	31 943	31 943	31 943	31 943
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	84 711	92 411	96 231	101 391	107 251
- muut lyhytaikaiset	80 928	80 680	79 545	78 497	77 638
Vastattavaa	**2 959 063**	**2 987 438**	**3 022 200**	**3 054 782**	**3 084 781**
Omavaraisuusaste (%)	27,6 %	28,6 %	30,9 %	32,9 %	35,1 %

HSY:n oma pääoma kasvaa vuosina 2027–2029 tilikausien ylijäämien kasvaessa. Lisäksi pitkäaikaisen vieraan pääoman määrä vähenee, kun tulorahoituksella voidaan lyhentää lainoja.

Suunnitelmakaudella omavaraisuusaste vahvistuu strategisten tavoitteiden mukaisesti. Viimeisimmässä tilinpäätöksessä 2025 omavaraisuusaste oli 27,6 % ja omavaraisuusasteen arvioidaan saavuttavan 2029 loppuun mennessä 35 % tason.

Vuoden 2026 lopussa perustamislainoista HSY:n jäsenkunnilta on jäljellä pitkäaikaista lainaa yhteensä 990 miljoonaa euroa, joita lyhennetään vuosina 2027–2029 suunnitelman mukaisesti. Lisäksi HSY:llä on ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta nostettua pitkäaikaista lainaa vuoden 2026 lopussa ennusteen mukaan noin 824 milj. euroa, mikäli vuoden 2026 tulorahoitus ja investoinnit toteutuvat vuosiennusteen mukaisesti. Myös pitkäaikaiset lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta vähenevät suunnitelmakaudella.

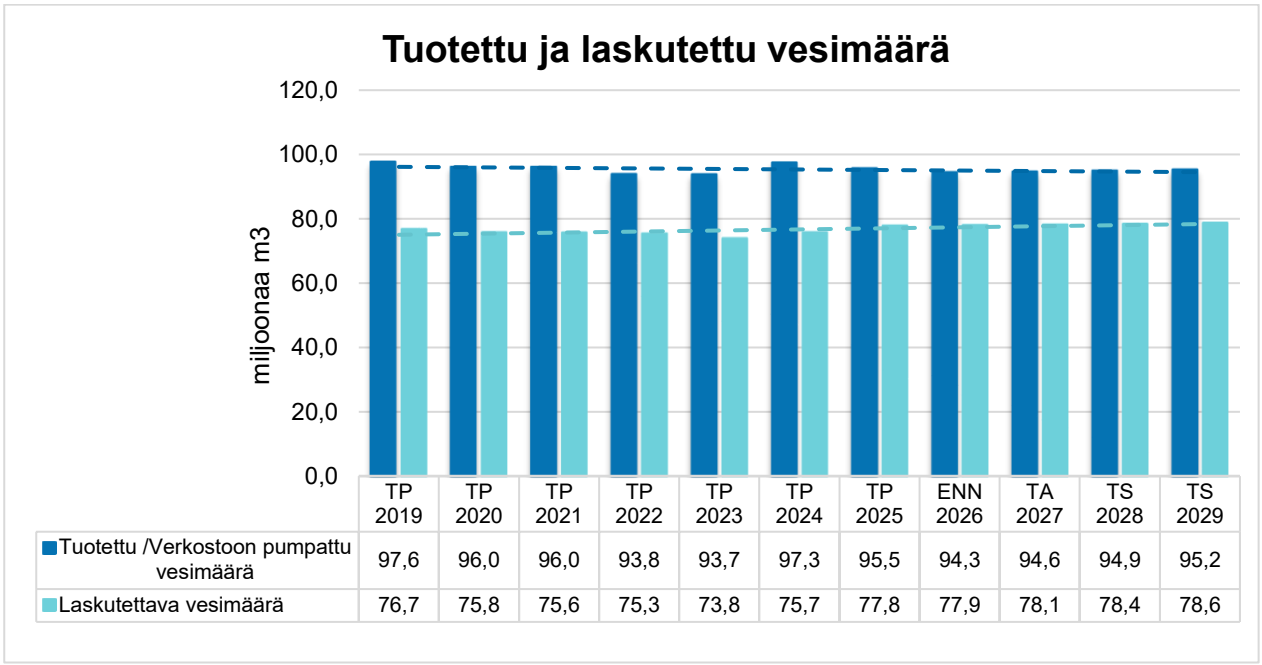
6 Toimialakohtaiset erittelyt

6.1 Vesihuolto

6.1.1 Keskeisten tehtävien kuvaus

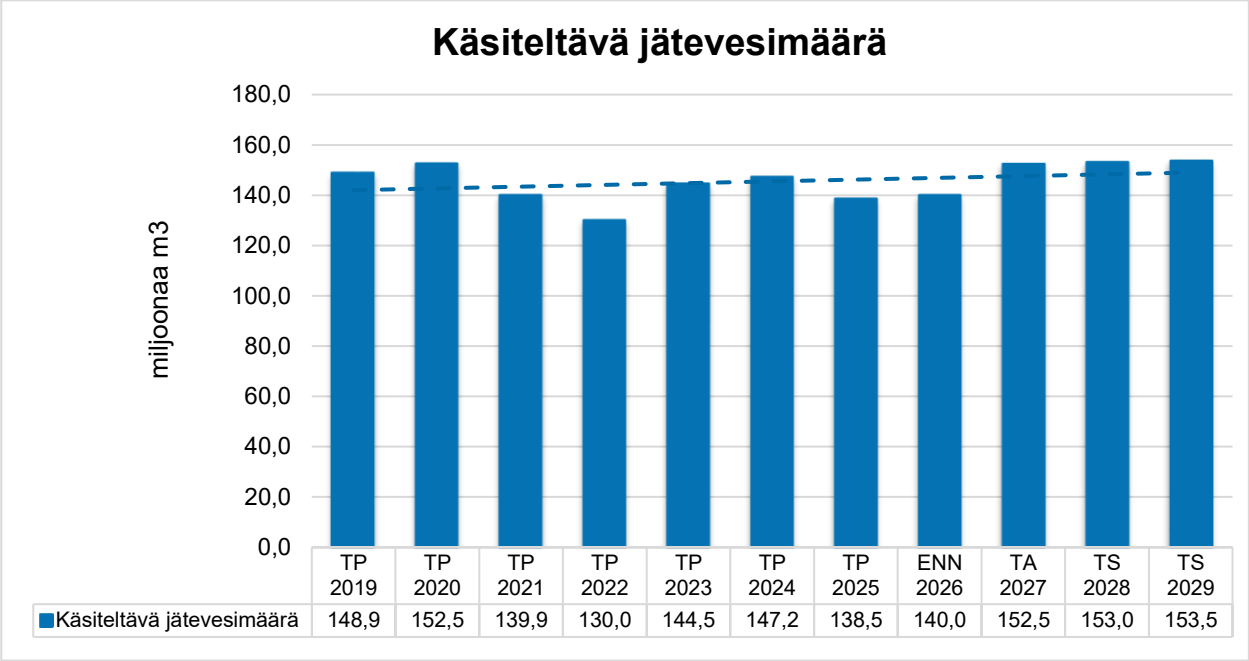
Vesihuollon toimiala tuottaa ja toimittaa korkealaatuista juomavettä yli miljoonalle pääkaupunkiseudun asukkaalle, viemäröi alueen jätevedet ja hulevedet sekä puhdistaa tehokkaasti kaupunkilaisten ja teollisuuden jätevedet. Toiminnan sivuvirroista tuotetaan multatuotteita sekä omassa toiminnassa hyödynnettävää sähkö- ja lämpöenergiaa. Lisäksi paikalliset energiayhtiöt hyödyntävät puhdistetun jäteveden lämpöenergiaa kaukolämmön ja -jäähdytyksen tuotantoon HSY:lle maksettavaa korvausta vastaan. Toimialan tehtäväkenttä kattaa myös vesihuollon investoinnit, tekniset palvelut mukaan lukien kiinteistö- ja ajoneuvopalvelut sekä toimialan yhteiset asiakkuuden, talouden ja kehittämisen palvelut.

6.1.2 Operatiivisen toiminnan tavoitteet



	TP 2019	TP 2020	TP 2021	TP 2022	TP 2023	TP 2024	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029
Tuotettu /Verkostoon pumpattu vesimäärä	97,6	96,0	96,0	93,8	93,7	97,3	95,5	94,3	94,6	94,9	95,2
Laskutettava vesimäärä	76,7	75,8	75,6	75,3	73,8	75,7	77,8	77,9	78,1	78,4	78,6

Vesihuolto on vuodesta 2026 siirtynyt raportoimaan verkostoon pumpattua vesimäärää. Laskutettu vesimäärä on vuosittain asiakkailta laskutettu volyymi. Laskutus perustuu arviolaskutukseen ja sen tasaukseen. TTS kaudelle ennustetaan maltillista 0,3 % vuosikasvua.



Jätevesimäärän ennuste perustuu ajanjaksolla 2010–2025 toteutuneiden jätevesimäärien perusteella laskettuun lineaariseen regressiomalliin. Regressioyhtälöllä ennustettuihin virtaamiin vuosille 2026–2028 on lisätty jakson 2010–2025 vuosivirtaamien keskihajonta, millä varaudutaan keskimääräistä runsassateisempaan vuoteen. Jätevesimäärä vaihtelee paljon vuotuisten sademäärien mukaan ja voi olla ennustetta selvästi suurempi tai pienempi. Sademäärä vaikuttaa jätevesimäärään enemmän kuin esim. viemäröintialueen liittyjien määrä. Jätevesien lika-ainekuorma on virtaamaa kiinteämmin sidoksissa liittyjämäärään. Lika-ainekuorman pitkän aikavälin vuotuinen kasvuennuste on parametrista riippuen 0,5 % - 1,6 %. Nämä luvut perustuvat toisaalta HSY:n jätevedenpuhdistamojen viemäröintialueen väestönkasvuennusteeseen, toisaalta todettuun kehitykseen.

6.1.3 Vesihuollon talous

Vesihuollon tuloslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
TOIMINTATULOT	**382 020**	**404 969**	**430 123**	**448 900**	**466 290**	**6,2 %**
Myyntituotot	380 578	402 477	428 673	447 450	464 840	6,5 %
Kuntaosuudet	0	0	0	0	0	-
Muut tuotot	1 442	2 492	1 450	1 450	1 450	-41,8 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	**2 943**	**3 101**	**3 200**	**3 200**	**3 200**	**3,2 %**
TOIMINTAMENOT	**-116 398**	**-133 509**	**-135 470**	**-138 411**	**-141 257**	**1,5 %**
Henkilöstömenot	-32 916	-33 950	-35 402	-36 224	-36 949	4,3 %
Palvelujen ostot	-50 208	-54 558	-55 353	-56 577	-57 786	1,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-27 843	-31 207	-30 841	-31 458	-32 087	-1,2 %
Muut toimintakulut	-5 430	-13 795	-13 874	-14 152	-14 435	0,6 %
TOIMINTAKATE	**268 565**	**274 561**	**297 853**	**313 689**	**328 233**	**8,5 %**
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	**-77 385**	**-77 058**	**-77 299**	**-77 533**	**-77 836**	**0,3 %**
VUOSIKATE	**191 180**	**197 503**	**220 554**	**236 156**	**250 397**	**11,7 %**
POISTOT	**-167 747**	**-157 482**	**-157 952**	**-162 464**	**-168 081**	**0,3 %**
TILIKAUDEN TULOS	**23 433**	**40 021**	**62 602**	**73 692**	**82 316**	**56,4 %**
VARAUSTEN MUUTOKSET	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TULOVEROT	**0**	**-1 093**	**-2 842**	**-3 355**	**-3 752**	**160,0 %**
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	**23 433**	**38 928**	**59 760**	**70 337**	**78 564**	**53,5 %**
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	336,7 %	310,5 %	325,2 %	332,0 %	337,8 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista	97,3 %	100,6 %	112,3 %	120,2 %	127,5 %	

Laskutetun veden volyymi pienentyi useamman vuoden peräkkäin, kääntyen nousuun 2024. Vuoden 2025 laskutusvolyymin kasvu oli poikkeuksellisen suuri, sisältäen päivittynyttä tasausta aiempien vuosien kulutuksesta. TTS-kaudella ennustetaan kasvun olevan vuosittain noin 0,3 %. Käyttömaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 5 % ja suunnitelmavuosille 2028 4 % ja 2029 3 %. Vesihuollon maksujen painotuksia on strategiatavoitteiden mukaisesti tarkistettu vastaamaan paremmin aiheuttamisperiaatetta. Muutokset tehdään vaiheittain ja perusmaksuihin esitetään korotuksina talousarviovuodelle 8 % ja suunnitelmavuosille 2028 ja 2029 6 % vuosittain. Korotuksissa inflaatio-olettama on 2 %. Maksujen reaalikorotusten nousuun suurimpana syynä on erityisesti saneerausinvestointitason edellyttämän rahoituksen kattaminen

täysimääräisesti asiakasmaksuilla ja omavaraisuusasteen hallittu parantaminen omistajaohjauksen mukaisesti. Liittymismaksukertymän ennuste on aikaisempaa hieman positiivisempi, mutta rakentamisen suhdanne-ennustaminen on edelleen haastavaa. Liittymismaksun yksikköhintaa korotetaan TTS kaudella 2027–2029 siten, että kerrostalojen ja muiden kiinteistötyyppien korotus on 2–10 % välillä. Tavoitteena on saavuttaa asteittain TTS-kaudella liittymismaksujen kustannusvastaavuus suhteessa aluerakentamisen kustannuksiin. Kaupunkien maksama korvaus yleisten alueiden hulevesistä tarkistettiin vuonna 2025. Sopimuksen puitteissa veloitus vuonna 2027 on yhteensä noin 9 milj. euroa.

Toimintakulujen arviointi TTS kaudelle 2027–2029 on vesihuollossa haastavaa, koska monet toimialan käyttämät huoltovarmuuden kannalta kriittiset hyödykkeet ovat läheisesti sidoksissa energian kustannustasoon. Tässä suunnitelmassa kustannuksiin on yleisesti budjetoitu 2 % inflaatiovarauma sekä henkilöstökuluihin yleiskorotukset. Nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa energiakustannusten ja tuotantohyödykkeiden pitkän aikavälin hintojen ennustaminen on hyvin epävarmaa. Suunnitelma pohjautuu vuoden 2026 aikana ilmentyneisiin muutoksiin ja kustannusennusteisiin, joka huomioi osaltaan jo toteutuneita kustannusten nousuja.

Suunnitelmakaudella jatkuvat hankkeet etäluentaan, omaisuudenhallintaan sekä uuden paikkatietojärjestelmän vaatimusmäärittelyyn ja hankintaan. Sekä etäluennan järjestelyt että verkostosaneerausten määrän kasvattaminen osana omaisuuden hallinnan kehittämistä, edellyttävät aikaisempaa suurempia panoksia palveluiden ostossa ja esimerkiksi verkoston tutkimuspalveluiden merkittävää lisäämistä aikaisempaan nähden.

Suomenojan jätevedenpuhdistamon purku valmistui keväällä 2026 ja Kaivokselan vesitornin purku valmistunee kuluvan vuoden aikana. TTS kaudella 2027–2029 ei ole tiedossa vastaavia hankkeita eikä purkukustannuksille ole varattu rahoitusta. Investointien yleissuunnittelu sisältyy käyttötalouteen ja sen vaikutus tuloslaskelmaan on vuosittain noin 1,7 milj. euroa.

Vesihuollon rahoituskulut ovat hieman laskeneet vahvistuneen kassan ja alentuneen korkotason myötä, mutta muutokset TTS-kaudella tässä voivat olla epävarman maailmanpoliittisen tilanteen vuoksi nopeitakin.

Vesihuollon rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029
Tulorahoitus					
Vuosikate	191 180	197 503	220 554	236 156	250 397
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-7 438	-1 224	-2 842	-3 355	-3 752
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-191 497	-195 430	-197 627	-200 947	-204 264
Rahoitusosuudet investointimenoihin	4 733	750	750	750	750
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	**-3 021**	**1 599**	**20 835**	**32 604**	**43 131**
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	65 800	110 000	102 300	92 400	87 900
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-104 398	-110 434	-119 894	-123 384	-128 394
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	892	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	968	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	**-36 737**	**-434**	**-17 594**	**-30 984**	**-40 494**

Investointien tulorahoituksen arvioidaan olevan positiivinen vuosina 2027–2029, jolloin investoinnit kyetään kattamaan ilman lisävelanottoa tulorahoituksella ja lisävelkaantuminen saadaan taittumaan strategian tasapainoisen talouden fokusalueen tavoitteiden mukaisesti. Uutta ulkopuolista lainaa joudutaan nostamaan suunnitelmakaudella yhteensä noin 283 milj. euroa riippuen toteutuvasta investointitasosta. Lainoja lyhennetään suunnitelmakaudella yhteensä noin 372 milj. eurolla.

Vesihuollon taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2027	TS 2029
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	2 651 314	2 688 512	2 727 437	2 765 170	2 800 603
Vaihtuvat vastaavat	30 277	30 277	30 277	30 277	30 277
Vastaavaa	**2 681 591**	**2 718 789**	**2 757 714**	**2 795 447**	**2 830 880**
Oma pääoma (sis.varaukset)	668 935	707 863	767 623	837 960	916 524
Pitkäaikainen vieras pääoma	1 849 838	1 841 703	1 820 289	1 784 145	1 737 791
- lainat jäsenkunnilta	1 022 173	990 230	958 288	926 345	894 402
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	740 201	764 009	774 537	770 336	755 925
- liittymismaksut	87 464	87 464	87 464	87 464	87 464
Lyhytaikainen vieras pääoma	162 818	169 223	169 802	173 342	176 565
- lainat jäsenkunnilta	31 943	31 943	31 943	31 943	31 943
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	76 841	84 541	88 361	93 521	99 381
- muut lyhytaikaiset	54 034	52 739	49 498	47 878	45 241
Vastattavaa	**2 681 591**	**2 718 789**	**2 757 714**	**2 795 447**	**2 830 880**
Omavaraisuusaste (%)	24,9 %	26,0 %	27,8 %	29,9 %	32,3 %

Omavaraisuusaste on ennusteen mukaan vuoden 2026 lopussa 26,0 %, ja nousee suunnitelmakaudella saavuttaen vuoden 2029 lopussa tason 32,3 %. Viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 24,9 %.

6.1.4 Vesihuollon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
KAUPUNKILÄHTÖISET INVESTOINNIT						
Toiminta-alueen laajentuminen ja kaavoitus	**39 576**	**52 250**	**58 562**	**48 998**	**53 200**	**12,1 %**
1 Kaavoituksen mukainen laajentuminen (alueverkot)	24 431	34 800	33 804	30 661	31 820	-2,9 %
2 Laajentuminen haja-asutusalueille	20	1 700	1 600	2 350	950	-5,9 %
3 Johtosiirrot	15 125	15 750	23 158	15 987	20 430	47,0 %
VESIHUOLTOLÄHTÖISET HANKKEET						
Vedenhankinta ja puhdistus	**16 644**	**27 200**	**18 840**	**20 130**	**13 850**	**-30,7 %**
4 Vedenhankinnan uudisinvestoinnit	0	0	0	0	0	-
5 Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit	1 240	5 750	2 150	5 250	6 550	-62,6 %
6 Vedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	0	0	0	0	0	
7 Vedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	15 404	21 450	16 690	14 880	7 300	-22,2 %
Vedenjakelu ja viemäröinti	**114 985**	**92 770**	**97 416**	**100 000**	**111 645**	**5,0 %**
8 Vedenjakelun uudisinvestoinnit	21 167	14 100	12 260	10 730	11 350	-13,0 %
9 Viemäröinnin uudisinvestoinnit	19 744	18 700	14 545	14 425	22 850	-22,2 %
10 Verkostojen saneerausinvestoinnit	71 665	55 475	65 000	68 000	70 000	17,2 %
11 Vedenjakelun laitteiden saneerausinvestoinnit	1 357	2 450	3 716	4 500	4 550	51,7 %
12 Viemäröinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	1 052	2 045	1 895	2 345	2 895	-7,3 %
Jätevedenpuhdistus	**9 017**	**6 150**	**7 430**	**11 350**	**18 550**	**20,8 %**
13 Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	2 301	1 200	400	2 840	11 850	-66,7 %
14 Jätevedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	6 716	4 450	3 530	5 510	6 700	-20,7 %
15 Purkutunneleiden uudisinvestoinnit	0	500	3 500	3 000	0	600,0 %
16 Purkutunneleiden saneerausinvestoinnit	0	0	0	0	0	-
Muut investoinnit (irtaimisto, kiinteistöt ym.)	**11 279**	**17 060**	**15 379**	**20 469**	**7 019**	**-9,9 %**
Rahoitusosuudet investointimenoihin	-4 733	-750	-750	-750	-750	0,0 %
Vesihuollon investoinnit yhteensä	**186 768**	**194 680**	**196 877**	**200 197**	**203 514**	**1,1 %**

Vesihuollon investointien on arvioitu olevan investointiohjelman mukaisella tasolla tulevalla TTS-kaudella. Vesihuollon investointien kokonaismääräraha on TTS-kaudella noin 200 milj. euroa per vuosi. Suunnitelmakauden aikana käynnistyy monia merkittäviä hankkeita sekä jäsenkaupunkien että HSY:n toimesta.

Merkittävimmistä HSY-lähtöisistä hankkeista voidaan todeta Esplanadin alueen vesihuollon rakentaminen, joka on käynnistynyt vuonna 2025 vesihuoltotunnelin rakentamisella, Vuosaaren aluesaneerauksen sekä Söderskog-Lassila vesihuoltotunnelin suunnitteluttamiset. Suunnitelmakaudella jatketaan Viikinmäen jätevedenpuhdistamon haitallisten aineiden poiston ja fosforin poiston tehostamisen konseptisuunnittelua. Verkostosaneerausten volyymia kasvatetaan

systemaattisesti ja tavoitteellisesti. Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen kapasiteetin nosto tulee jatkumaan koko suunnitelmakauden.

Jäsenkuntien osalta on menossa tai käynnistymässä monia merkittäviä hankkeita; Vantaan ratikka ja Helsingin infraohjelma näistä suurimpina. Infraohjelma sisältää kolme erillistä raitiotiehanketta, Länsiratikat, Länsisataman pikaraitiotie ja Viikin-Malmin pikaraitiotien hankkeet, joista ensimmäinen kohdentuu TTS-kaudelle.

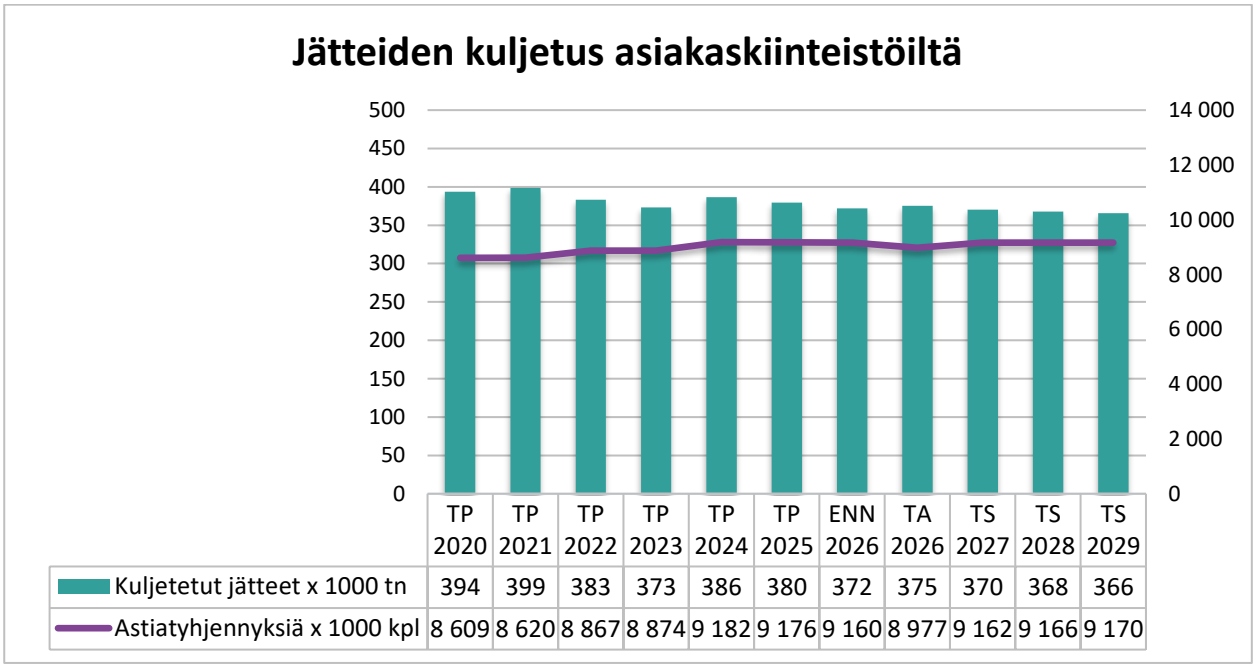
Yhtenä merkittävänä HSY-lähtöisenä hankkeena käynnistyy myös Ilmalan vesitorni 2:n toimisto-osien saneeraushanke. Vesitornin saneeraaminen toimistotiloiksi merkitsee myös HSY:n päätoimipisteen siirtymää Ilmalan torniin.

6.2 Jätehuolto

6.2.1 Keskeisten tehtävien kuvaus

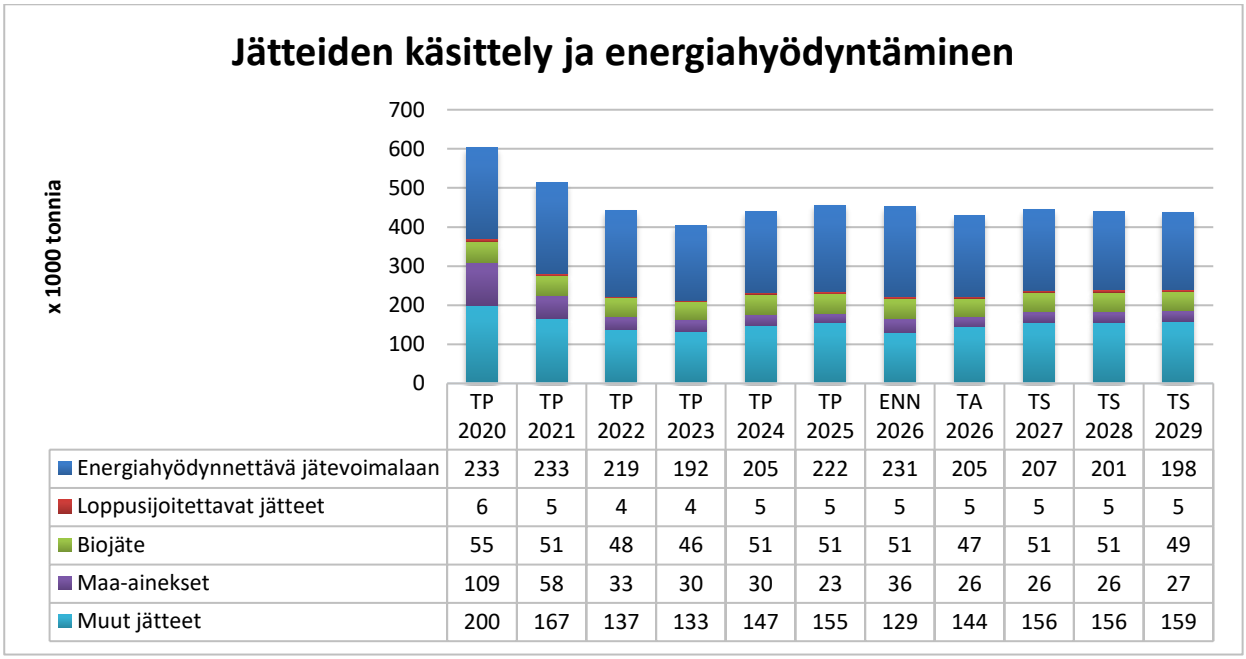
Jätehuollon toimiala tuottaa jätelain 32 §:n mukaisesti jätehuoltopalveluja ensisijaisesti kotitalouksille sekä huolehtii kuntien hallinto- ja palvelutoiminnassa syntyvän yhdyskuntajätteen jätehuollosta pääkaupunkiseudulla ja Kirkkonummella. Lisäksi toimiala järjestää jätelain 33 §:n edellyttämin tavoin toissijaisesti jätehuoltopalveluja yritys- ja yhteisöasiakkaille. Toissijaisen vastuun nojalla järjestettävien jätehuoltopalvelujen (niin kutsutut TSV-palvelut) edellytyksenä on, että jätteen haltija pyytää kunnan jätehuoltopalvelua yksityisen palveluntarjonnan puutteen vuoksi. Jätteen on lisäksi laadultaan ja määrältään sovelluttava kuljetettavaksi ja käsiteltäväksi kunnan jätehuoltojärjestelmässä. Velvoitteella tarjota toissijaisesti jätehuoltopalvelua pyritään turvaamaan toimiva jätehuolto ja jätehuoltopalveluiden saatavuus silloinkin, kun muuta palvelutarjontaa ei ole saatavilla.

6.2.2 Operatiivisen toiminnan tavoitteet



	TP 2020	TP 2021	TP 2022	TP 2023	TP 2024	TP 2025	ENN 2026	TA 2026	TS 2027	TS 2028	TS 2029
Kuljetetut jätteet x 1000 tn	394	399	383	373	386	380	372	375	370	368	366
Astiatyhjennyksiä x 1000 kpl	8 609	8 620	8 867	8 874	9 182	9 176	9 160	8 977	9 162	9 166	9 170

Kiinteistöjen astiatyhjennysmäärän (kpl) arvioidaan pysyvän hyvin tasaisena koko TTS-kauden ajan noin 9,1 miljoonassa tyhjennyksessä. Sekajätetyhjennysten arvioidaan vähenevän noin 1 % vuosittain ja vastaavasti kierrätettävien jakeiden kasvavan noin prosentin kunkin jätelajin osalta. Kokonaisjätemäärä on TTS jaksolla laskusuhdanteinen. Suurin vaikutus on sekajätteen määrän laskulla, jonka arvioidaan olevan noin 3000 tn vuodessa. Kierrätettävien jätteiden määrän kasvu ei korvaa tätä eroa, sillä biojätettä lukuun ottamatta nämä jätelajit ovat kevyitä. Kiinteistöjen jätehuollon toimintaympäristössä ei arvioida tapahtuvan suuria toimintaan vaikuttavia muutoksia TTS kauden aikana.



	TP 2020	TP 2021	TP 2022	TP 2023	TP 2024	TP 2025	ENN 2026	TA 2026	TS 2027	TS 2028	TS 2029
Energiahyödynnettävä jätevoimalaan	233	233	219	192	205	222	231	205	207	201	198
Loppusijoitettavat jätteet	6	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5
Biojäte	55	51	48	46	51	51	51	47	51	51	49
Maa-ainekset	109	58	33	30	30	23	36	26	26	26	27
Muut jätteet	200	167	137	133	147	155	129	144	156	156	159

Ämmässuon jätteiden kokonaismäärän arvioidaan pysyvän ennallaan, vaikka biojätteen, lietteen, kuonan ja paalattavan jätteen määrät hieman kasvavat vuonna 2027.

TTS-kaudella vakiinnutettava Mädäte maatalouteen -hanke vähentää kenttäkuluja ja lisää biokaasun tuotantoa. Biokaasun syöttötariffi ja laitoksen leasingsopimus päättyvät vuoden 2028 lopussa. Kaatopaikkakaasun vähenemistä korjataan optimoimalla tuotantoa kaasuvarastolla.

Laitekannan ikääntyminen nostaa kunnossapitokustannuksia. Suunnittelukaudella keskitytään toiminnan tehostamiseen, uusien tulovirtojen kehittämiseen ja Ekomo-yritysyhteistyöhön. Lähiympäristön asukkaiden kanssa jatketaan aktiivista sidosryhmätyötä.

Sortti-asemien asiakasmäärän arvioidaan edelleen kasvavan. TTS-kauden keskeisenä tavoitteena on sujuvoittaa asemien toimintaa eri keinoin siten, että vältetään erityisesti kevät- ja syyssiivousten aikaiset ruuhkat ja tasataan asemien kuormitusta. Lisäksi varaudutaan uuden aseman tontin hankintaan, kaavoitukseen ja luvitukseen.

6.2.3 Jätehuollon talous

Jätehuollon tuloslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
TOIMINTATULOT	**114 282**	**117 780**	**120 117**	**121 849**	**122 454**	**2,0 %**
Myyntituotot	111 865	115 818	117 877	118 994	120 375	1,8 %
Kuntaosuudet	0	0	0	0	0	-
Muut tuotot	2 418	1 962	2 240	2 856	2 079	14,2 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TOIMINTAMENOT	**-91 056**	**-92 111**	**-93 890**	**-95 667**	**-97 015**	**1,9 %**
Henkilöstömenot	-10 112	-10 952	-11 187	-11 480	-11 712	2,1 %
Palvelujen ostot	-75 076	-76 694	-78 127	-79 404	-80 911	1,9 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-2 726	-2 886	-2 943	-3 089	-3 287	2,0 %
Muut toimintakulut	-3 142	-1 579	-1 633	-1 695	-1 105	3,5 %
TOIMINTAKATE	**23 226**	**25 669**	**26 227**	**26 182**	**25 439**	**2,2 %**
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	**-1 882**	**-1 755**	**-1 595**	**-1 490**	**-1 390**	**-9,1 %**
VUOSIKATE	**21 345**	**23 913**	**24 632**	**24 693**	**24 049**	**3,0 %**
POISTOT	**-26 693**	**-25 704**	**-22 797**	**-22 797**	**-23 462**	**-11,3 %**
TILIKAUDEN TULOS	**-5 348**	**-1 791**	**1 835**	**1 896**	**587**	**-202,5 %**
VARAUSTEN MUUTOKSET	**318**	**318**	**318**	**296**	**72**	**0,1 %**
TULOVEROT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	**-5 030**	**-1 473**	**2 153**	**2 192**	**659**	**-246,1 %**
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	125,5 %	127,9 %	127,9 %	127,4 %	126,2 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista	122,2 %	136,9 %	141,0 %	141,4 %	137,7 %	

Jätehuollon toimintatuottojen arvioidaan kasvavan TTS-kaudella. Tulokertymää lisää erityisesti hinnankorotukset astiantyhjennysmäärien pysyessä lähes ennallaan. Hinnoissa on laskettu keskimäärin 2,6 % korotus vuodelle 2027, ja talousarviovuonna tuotot lisääntyvät 2,0 % vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna. Vuosien 2028 ja 2029 tulokertymän lisäys johtuu lähinnä taksan tarkistamisesta tyhjennyskertojen pysyessä edelleen lähes samalla tasolla. Metallin ja sähkön hintoihin liittyy suurta epävarmuutta, mikä vaikuttaa näistä saataviin tuloihin. Jätevoimalan kuonan metallipitoisuus on laskenut, joka osaltaan pienentää raaka-aineista saatavia tuloja.

Tavoitteena on säilyttää bio- ja kaatopaikkakaasusta tuotetun energian myyntitulot vuoden 2026 tasolla hyödyntämällä kaasun varastointia ja optimoimalla sähköntuotantoa taloudellisesti.

Bio- ja kaatopaikkakaasusta tuotetun energian myyntitulot pyritään pitämään vuoden 2026 tasolla hyödyntämällä kaasun varastointia, joka mahdollistaa sähköntuotannon taloudellisen optimoinnin.

Inflaation on arvioitu asettuvan noin 2 % tasolle ja henkilöstökuluihin on laskettu yleiskorotukset. Kiinteistöiltä kerätyn jätemäärän loivan laskun ansiosta myös kuljetuspalvelukustannukset pysyvät talousarviovuonna inflaation mukaisena. Uusien laitosten myötä tulevien laitteiden sekä kaasunhallinnassa että biojätteen käsittelyssä olevien laitteiden vanhentuminen nostaa niiden ylläpitokustannuksia TTS-kaudella. Rahoituskulut laskevat TTS-kaudella lainakannan pienentyessä. Poistot pysyvät edelleen suurina investointiohjelman ja lyhennettyjen poistoaikojen takia.

Suunnittelukaudella investointitarve on keskimäärin 18,0 milj. euroa vuodessa. Jätehuollon vuosikate paranee suunnitelmakaudella verrattuna 2026 ennusteeseen ja velkaantumisaste jatkaa pienenemistään. Omavaraisuus pystytään säilyttämään hyvänä TTS-kauden investoinneista huolimatta.

Jätehuollon rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029
Tulorahoitus					
Vuosikate	21 345	23 913	24 632	24 693	24 049
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	1 281	-555	-555	-555	-555
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-18 656	-16 182	-17 535	-17 485	-18 850
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 384	0	0	0	0
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	**5 353**	**7 176**	**6 542**	**6 653**	**4 644**
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	9 200	0	0	0	0
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-6 950	-7 870	-7 870	-7 870	-7 870
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	2 313	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	**4 563**	**-7 870**	**-7 870**	**-7 870**	**-7 870**

Tulorahoitus kattaa investoinnit TTS-kaudella tasapainoisen talouden fokusalueen tavoitteiden mukaisesti. Uutta ulkopuolista lainaa ei nosteta suunnitelmakaudella. Lainoja lyhennetään suunnitelmakaudella yhteensä noin 24 milj. eurolla.

Jätehuollon taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS1 2027	TS2 2029
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	218 056	208 534	203 272	197 960	193 348
Vaihtuvat vastaavat	-20 795	-20 795	-20 795	-20 795	-20 795
Vastaavaa	**197 261**	**187 739**	**182 477**	**177 165**	**172 553**
Oma pääoma (sis.varaukset)	107 855	106 382	108 535	110 726	111 386
Pitkäaikainen vieras pääoma	67 736	59 865	51 995	44 125	36 255
- lainat jäsenkunnilta	0	0	0	0	0
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	67 735	59 865	51 995	44 125	36 255
Lyhytaikainen vieras pääoma	21 670	21 492	21 947	22 314	24 912
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	7 870	7 870	7 870	7 870	7 870
- muut lyhytaikaiset	13 800	13 622	14 077	14 444	17 042
Vastattavaa	**197 261**	**187 739**	**182 477**	**177 165**	**172 553**
Omavaraisuusaste (%)	41,3 %	42,2 %	44,8 %	47,5 %	49,9 %

Omavaraisuusaste on ennusteen mukaan vuoden 2026 lopussa 42,2 % ja nousee suunnitelmakaudella saavuttaen vuonna 2029 tason 49,9 %. Viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 41,3 %. Pitkäaikaisen vieraan pääoman määrä laskee koko suunnitelmakauden ajan.

6.2.4 Jätehuollon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
ALUEPALVELULÄHTÖISET INVESTOINNIT	**2 624**	**2 932**	**2 145**	**2 780**	**5 515**	**-26,8 %**
1 Sorttiasemien rakentaminen (uudet)	0	0	100	700	3 500	-
2 Aluepalvelujen korjaus- ja täydennystyöt	2 169	2 239	1 110	1 180	670	-50,4 %
3 Aluepalvelujen kalustohankinnat ja aluekeräysverkosto	455	693	935	900	1 345	34,9 %
KÄSITTELYPALVELULÄHTÖISET INVESTOINNIT						
Ympäristövaikutusten hallinta	**3 823**	**2 257**	**2 000**	**2 650**	**3 550**	**-11,4 %**
4 Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen	3 212	1 162	250	1 100	2 600	-78,5 %
5 Vesien keräys ja johtaminen	208	425	950	1 150	650	123,5 %
6 Viimeistelyrakenteet	403	670	800	400	300	19,4 %
Alueiden ja toimintojen kehittäminen ja niiden vaatimat investoinnit	**8 385**	**8 490**	**8 090**	**9 550**	**6 750**	**-4,7 %**
7 Biojätteen käsittely ja mädätyskaasun hyödyntäminen	4 515	2 244	4 100	4 300	2 500	82,7 %
8 Ämmässuon laajennusalue	943	471	100	0	0	-78,8 %
9 Infran kehittäminen ja sen vaatimat investoinnit	2 514	4 943	3 340	2 400	1 700	-32,4 %
10 Käsittelypalvelujen koneet ja laitteet	413	802	350	350	550	-56,4 %
11 Energia- ja materiaalitehokkuusinvestoinnit	0	30	200	2 500	2 000	566,7 %
MUUT INVESTOINNIT						
Kuljetuspalvelulähtöiset investoinnit	**504**	**1 100**	**1 000**	**1 000**	**1 500**	**-9,1 %**
12 Jätteenkuljetuksen kalustohankinnat	504	1 100	1 000	1 000	1 500	-9,1 %
Muut toimintaa tukevat investoinnit	**1 709**	**654**	**2 600**	**800**	**750**	**297,6 %**
13 Maahankinnat	0	0	1 900	0	0	-
14 Muut investoinnit	1 709	654	700	800	750	7,0 %
Rahoitusosuudet investointimenoihin	0	0	0	0	0	
Jätehuollon investoinnit yhteensä	**17 272**	**16 182**	**17 535**	**17 485**	**18 850**	**8,4 %**

Aluepalvelulähtöisillä investoinneilla toteutetaan Sortti-asemilla ja Kivikon jätepalvelukeskuksen vuosittaiset korjaus- ja täydennystyöt. Suunnitelmakaudella jatketaan uusien Sortti-asemien kaavoitustyötä ja varaudutaan yhden uuden Sortti-aseman toteutukseen. Lisäksi talousarviovuonna ja suunnitelmakaudella toteutetaan vuosittaiset aluepalveluiden kalustohankinnat.

Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit kohdistuvat häiriöttömien, turvallisten ja ympäristövaikutuksiltaan kestävien käsittelyprosessien varmistamiseen. Merkittävä osa investoinneista perustuu ympäristölupien velvoitteisiin. Suunnittelukaudella toteutetaan kaatopaikka- ja biokaasujärjestelmiin, kaatopaikkojen viimeistelyyn sekä vesienhallintaan liittyviä investointeja. Alueen infrastruktuuria ylläpidetään ja uusitaan vastaamaan käyttötarpeita. Biojätteen käsittelyyn kohdistuvat vuosittaiset ylläpito- ja korjausinvestoinnit jatkuvat, ja toimintaa tehostetaan. Lisäksi toteutetaan mädätteen maataloushyödyntämiseen liittyvät loppuinvestoinnit.

Suunnitelmakaudella on varauduttu myös tehostamaan Ekoteollisuuskeskuksen energiatehokkuutta ja lisäämään luonnon monimuotoisuuta sekä tekemään tarvittavat käsittelypalveluiden kalustohankinnat.

Muut investoinnit kohdistuvat kuljetuspalveluihin, tietojärjestelmiin ja maanhankintaan. Talousarviovuonna painopiste on jätteenkeräysvälineiden hankinnassa, uuden Sortti-aseman tontissa sekä jätteenkuljetuksen logistiikkajärjestelmän uudistamisessa.

6.3 Seutu- ja ympäristötieto

6.3.1 Keskeisten tehtävien kuvaus

Seutu- ja ympäristötieto toimii pääkaupunkiseudun kunnille ja asukkaille tiedontuottajana ja asiantuntijana. Tuotamme, kokoamme, analysoimme ja jaamme ajantasaista tietoa mm. ilmanlaadusta, ilmastonmuutoksesta, kiertotaloudesta sekä maankäytöstä ja asumisesta.

Tuotamme luotettavaa ja ajantasaista tietoa pääkaupunkiseudun ilmanlaadusta. Tuemme kaupunkeja mahdollisten ilmansuojelu- ja etenemissuunnitelmien valmistelussa. Mittaamme ja arvioimme toimenpiteiden vaikuttavuutta. Kehitämme ilmanlaadun seurantaa, raportointia ja viestintää vastaamaan lainsäädännön tiukentuvia vaatimuksia. Kehitämme tietämystämme ilmanlaadun mallinnuksesta. Viestimme katupölyn ja puunpolton päästöjen haasteista, ja huomioimme viestinnässä herkät ja haavoittuvat ryhmät.

Ylläpidämme ja kehitämme pääkaupunkiseudun yhteisiä paikkatieto- ja perusrekisteriaineistoja sekä uudistettua Seudullista perusrekisteriä ja sen karttakäyttöliittymää SeutuRuutua kustannustehokkaasti. Tuotamme MAL-suunnittelua ja päätöksentekoa tukevaa paikkatietoa ja infograafeja sekä koordinoimme seudullisen ortoilmakuvan hankintaa ja siihen perustuvan maanpeiteaineiston valmistelua. Lisäksi kehitämme ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen tueksi viher- ja hulevesiaineistoja.

Vahvistamme ilmastotiedon tuotantoa ja analysointia kaupunkien ilmastotavoitteiden tueksi. Kehitämme seudun kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa. Osallistumme kaupunkien toiveiden mukaisesti ilmasto- ja kiertotaloustyötä edistäviin yhteistyöhankkeisiin. Kehitämme kotitalousjätteiden kierrätysasteen laskentaa ja tuemme kaupunkien kiertotaloustyötä tiedontuotannolla.

6.3.2 Seutu- ja ympäristötiedon talous

Seutu- ja ympäristötiedon tuloslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
TOIMINTATULOT	**5 569**	**5 254**	**5 384**	**6 012**	**6 135**	**2,5 %**
Myyntituotot	769	784	762	723	723	-2,8 %
Kuntaosuudet	4 566	4 200	4 300	4 800	4 917	2,4 %
Muut tuotot	234	270	322	489	495	19,3 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TOIMINTAMENOT	**-5 236**	**-5 587**	**-5 716**	**-5 831**	**-5 933**	**2,3 %**
Henkilöstömenot	-3 160	-3 319	-3 285	-3 351	-3 417	-1,0 %
Palvelujen ostot	-1 707	-1 847	-2 017	-2 057	-2 086	9,2 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-99	-119	-118	-120	-122	-0,5 %
Muut toimintakulut	-270	-302	-296	-303	-308	-2,1 %
TOIMINTAKATE	**333**	**-333**	**-332**	**181**	**202**	**-0,3 %**
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
VUOSIKATE	**333**	**-333**	**-332**	**181**	**202**	**-0,3 %**
POISTOT	**-204**	**-194**	**-220**	**-227**	**-202**	**13,4 %**
TILIKAUDEN TULOS	**129**	**-527**	**-552**	**-46**	**0**	**4,7 %**
VARAUSTEN MUUTOKSET	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TULOVEROT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	**129**	**-527**	**-552**	**-46**	**0**	**4,7 %**

Seutu ja ympäristötiedon toimintatulojen arvioidaan olevan vuonna 2027 5,4 milj. euroa, joka on 2,5 % enemmän kuin vuoden 2026 ennuste. Toimintamenojen arvioidaan puolestaan kasvavan vuonna 2027 noin 2 % vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna. Seutu- ja ympäristötiedon tuloslaskelma on laadittu vuosille 2027 ja 2028 alijäämäiseksi, koska aiempien vuosien tilikauden ylijäämää suunnitellaan käytettävän etupanotteisesti TTS-kaudella.

6.3.3 Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit	283	230	180	180	180	-21,7 %

Seutu- ja ympäristötiedon investoinneissa on suunnitelmakaudella mittauslaitteisiin ja mittausasemiin liittyviä investointeja.

6.4 Yhteiset palvelut

6.4.1 Keskeisten tehtävien kuvaus ja tärkeimmät tavoitteet suunnitelmakaudella

Yhteiset palvelut edistävät suunnitelmakaudella HSY:n strategisten tavoitteiden saavuttamista. Yhteisten palvelujen organisointia muutettiin vuoden 2025 aikana. Uudelleenorganisoinnin tavoitteena on vastata toimintaympäristön muutoksiin, tukea perustoimintoja ja strategian toimeenpanoa sekä parantaa sisäisten palveluiden tehokkuutta ja tuottavuutta.

HSY:n kuntayhtymän johdon alaisuudessa toimivat yhteiset palvelut on organisoitu kolmeen osastoon, Hallinto ja oikeudellinen ohjaus, Talous ja strateginen ohjaus, sekä Viestintä, henkilöstö ja asiakaspalvelu. Kuntayhtymän johdon alaisuuteen on 1.9.2025 alkaen organisoitu myös HSY:n tietohallintopalvelut.

Hallinto ja oikeudellinen ohjaus

Hallinto ja oikeudellinen ohjaus vastaa johdon tuesta, asiakirjahallinnosta ja hankintapalveluista.

Kehittämisen keskipisteessä ovat edelleen hankintojen taloudellisten hyötyjen tuottaminen sekä hankintojen sujuvuuden ja hallintamallin jatkuva kehittäminen. Hankintojen strateginen kehittäminen (HAKA), varautuminen hankintojen kautta ja vastuullisuuden kehittäminen muun muassa vastuullisuuskriteeripankin laadinnan muodossa ovat TTS-kauden painopisteitä.

Tietohallinto

Tietohallinto vastaa HSY:n tietojärjestelmien, ICT-infrastruktuurin, integraatioiden ja tiedonhallinnan kokonaisuudesta varmistaen, että digitaaliset palvelut tukevat organisaation strategisia tavoitteita ja toimintavarmuutta. Toiminta kattaa kehityshankkeiden ohjauksen, kriittisten järjestelmien ylläpidon ja sopimushallinnan sekä kyberturvallisuuden ja tietoturvakäytäntöjen jatkuvan kehittämisen. Painopisteinä ovat järjestelmäkokonaisuuden kustannustehokkuus, palveluiden elinkaaren hallinta, tiedon laadun parantaminen ja jatkuvuuden varmistaminen, minkä lisäksi tietohallinto toimii keskeisenä mahdollistajana digitalisaatiossa ja tuottaa analytiikkapalveluja päätöksenteon tueksi.

Talous ja strateginen ohjaus

Talous ja strateginen ohjaus vastaa HSY:n taloushallinnosta, rahoituksesta ja maksuliikenteestä, myyntilaskutuksesta ja maksuvalvonnasta, laatu- ja toimintajärjestelmistä sekä strategiaprosessista.

Osaston tehtävänä on ohjata HSY:n taloutta ja tukea analytiikan avulla tuottavuuden ja kustannustietoisuuden kehitystä. Se ennustaa ja simuloi kassavirran kehitystä strategisella aikajänteellä sekä varmistaa rahoitusratkaisut lyhyelle ja pitkälle aikavälille, tukien näin yhtymän pitkän aikavälin taloudellisten tavoitteiden saavuttamista.

Osasto osallistuu strategian toimeenpanoon aikataulutuksin ja raportoinnein, ja toimii johdon tukena ja linkkinä strategisen suunnittelun ja operatiivisen arjen välillä. Lisäksi osasto edustaa talouden näkökulmaa strategisten päämäärien toimeenpanon ohjelmissa. Osasto edistää toiminnan jatkuvaa parantamista ja prosessijohtamista laatuverkoston tuella, vahvistaen strategisten tavoitteiden toteutumista.

Osaston vastuulla on HSY:n talouden ja toiminnan suunnittelun prosessi (TTS) sekä raportointiprosessit, kuten tilinpäätös, osavuosikatsaukset ja omistajaohjausraportointi. Osasto vastaa lisäksi kuntayhtymän vastuullisuusraportoinnista.

Viestintä, henkilöstö ja asiakaspalvelu

Viestintä, henkilöstö ja asiakaspalvelu -osasto vastaa HSY:n henkilöstöpalveluista, viestinnästä ja asiakaskokemuksesta. Osasto edistää vuorovaikutusta asiakkaiden, työntekijöiden ja sidosryhmien välillä, korostaen inhimillisiä kohtaamisia ja sujuvaa asiointia.

Henkilöstöpalvelut vastaa työnantajapolitiikasta, ohjeistuksesta ja esihenkilöiden tukemisesta. Tavoitteena on kehittää osaamista, työhyvinvointia ja työkykyä sekä vahvistaa työntekijäkokemusta ja työnantajakuvaa. Uudella strategiakaudella korostuu erityisesti perustehtävän osaamisen varmistaminen kaikissa olosuhteissa. Johtamista ja työkulttuuria kehitetään vastuullisuuden, turvallisuuden ja psykologisen turvallisuuden näkökulmista. Tilapalvelut tukevat kokonaisuutta huolehtimalla turvallisista työskentelyolosuhteista päätoimipisteessä.

Viestintä tukee HSY:n yhteisökuvaa, markkinoi palveluja ja tukee strategisten hankkeiden toteutusta. Keskeistä on HSY:n hyvän kriisiviestintävalmiuden ylläpito ja poikkeustilanteiden viestinnän tehokas hoitaminen. Sähköisen asiakasviestinnän lisääminen, Sortti-palvelujen markkinointi ja investointihankkeiden viestintä painottuvat strategiakaudella. Vaikuttamisen sisällöllisinä teemoina painottuvat sekajätteen määrän vähentäminen ja kestävän elämäntavan edistäminen. Viestintäkanavia kehitetään asiakaslähtöisesti painottaen verkkosivuja tärkeimpänä viestintäkanavana.

Asiakaskokemusta parannetaan asioinnin ja palveluprosessien digitalisoinnilla sekä eri asiakasryhmien tarpeisiin vastaavalla palvelukehityksellä. Tähän kuuluvat keskeisinä kokonaisuuksina jatkuva prosessien sujuvuuden sekä asiakaskokemuksen laadun mittaaminen sekä sähköisen asioinnin ja asiakaspalveluprosessien digitalisoinnin ja automaation kehittäminen. Strategisia mittareita ovat sähköisen asioinnin käyttöaste ja asiakaskokemus.

6.4.2 Yhteisten palvelujen talous

Yhteisten palvelujen toimintamenojen ennustetaan olevan talousarviovuonna 2027 noin 23,2 miljoonaa euroa. Taulukossa on esitetty vuosien 2025 ja 2026 vertailutiedot organisaatiorakenteen mukaisesti.

TOIMINTAMENOT **x 1 000 euroa**	**TP 2025**	**ENN 2026**	**TA 2027**	**TS 2028**	**TS 2029**	**Muutos-%** **2027/2026**
Kuntayhtymän johto, Tietohallintopalvelut*	-6 824	-7 991	-8 578	-8 644	-8 605	7,3 %
Hallinto ja oikeudellinen ohjaus*	-1 847	-2 116	-2 187	-2 210	-2 237	3,3 %
Talous ja strateginen ohjaus	-3 909	-3 977	-4 032	-4 078	-4 127	1,4 %
Viestintä, henkilöstö ja asiakaspalvelu*	-7 800	-7 980	-8 421	-8 457	-8 556	5,5 %
Tukipalvelut**	-536	0	0	0	0	-
Yhteensä	**-20 916**	**-22 064**	**-23 218**	**-23 389**	**-23 525**	**5,2 %**

**Sisältää vuodesta 2025 alkaen Tukipalveluista siirtyneitä toimintoja*

***Lakannut vuonna 2025*

6.4.3 Yhteisten palvelujen investoinnit

x 1 000 euroa	**TP 2025**	**ENN 2026**	**TA 2027**	**TS 2028**	**TS 2029**	**Muutos-%** **2027/2026**
Yhteisten palvelujen investoinnit	-3 001	1 603	2 000	1 212	330	24,8 %

Yhteisten palvelujen investoinnit kohdistuvat suunnitelmakaudella talous- ja henkilöstöhallinnon tietojärjestelmien kehittämiseen sekä asiakkuudenhallintaan liittyvän asiakasportaalin jatkokehittämiseen. Investoinneissa on myös varauduttu tietoverkkojen elinkaarihallintaan, asiakasdatan keskittämiseen ja tietoturvaa parantaviin ratkaisuihin. Yksi iso kokonaisuus investoinneissa on ICT-peruspalveluiden kehittäminen (Mylly-hanke), joka tarkoittaa esim. palvelimien ja IT-ympäristöjen keskitetympää kokonaisuutta ja pilvitransformaatioita.

7 Liitteet

Liite 1: Ympäristöohjelma

Ympäristöohjelma valmistellaan HSY:n lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman liitteeksi syksyllä 2026.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Ilmalantori 1, 00240 Helsinki
Puh. 09 1561 2110, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HRM, Ilmalatorget 1, 00240 Helsingfors
Tfn. 09 1561 2110, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi
Helsinki Region Environmental Services Authority
P.O. Box 100, FI-00066 HSY, Ilmalantori 1, 00240 Helsinki
Tel. +358 9 1561 2110, Fax +358 9 1561 2011, www.hsy.fi

Jätehuollon investointiohjelma 2027–2046

HSY hallitus 29.5.2026

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
Helsinki Region Environmental Services Authority

Sisällys

1 Investointiohjelman lähtökohdat ____ 4
1.1 HSY:n jätehuollon investointien suunnittelu 4
1.2 HSY:n strategia vuoteen 2035 5
1.3 Investointiohjelman rakenne 5
1.3.1 Investointiohjelman teemat 5
1.3.2 Investointiohjelman korirakenne 6
1.4 Investointien rahoitus 7
1.4.1 Talousmallitarkastelu 7
2 Jätehuollon investoinnit teemoittain ____ 9
2.1 Teema 1 Toimintavarmuus 9
2.1.1 Ohjelmakauden toimenpiteet 10
2.1.2 Vaikuttavuus 11
2.2 Teema 2 Asiakas 12
2.2.1 Ohjelmakauden toimenpiteet 13
2.2.2 Vaikuttavuus 13
2.3 Teema 3 Ympäristö 14
2.3.1 Ohjelmakauden toimenpiteet 15
2.3.2 Vaikuttavuus 16
3 Kustannusten jakautuminen koreittain ____ 17
3.1 Aluepalvelulähtöiset investoinnit 17
3.1.1 Sortti-asemat ja vaarallisen jätteen keräys (korit 1-3) 17
3.2 Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit 18
3.2.1 Ympäristövaikutusten hallinta (korit 4-6) 19
3.2.2 Ämmässuon ekoteollisuusalue ja sen toimintojen kehittäminen (korit 7-11) 20
3.3 Muut investoinnit 21
3.3.1 Muut toimintaa tukevat investoinnit (korit 12-15) 21
3.4 Kokonaisinvestoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 23

1 Investointiohjelman lähtökohdat

1.1 HSY:n jätehuollon investointien suunnittelu

HSY:n investointien johtaminen ja investointiohjelman laatiminen on toteutettu HSY:n ISO 9001-standardin mukaisen toimintajärjestelmän prosessikuvausten mukaisesti. Ohjelmahankkeiden suunnittelu, kustannukset ja seuranta tehdään investointien hallintaan käytettävässä iPro-järjestelmässä. Kuvassa 1 on esitetty investointien johtamisen prosessi yleisellä tasolla.

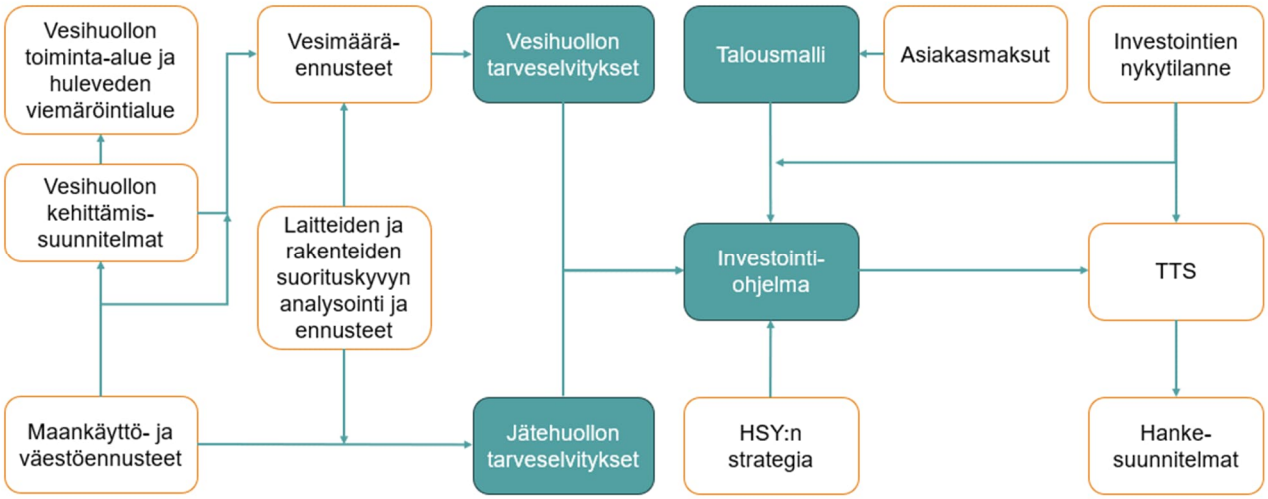
Investointiohjelma on kahden vuoden välein laadittava ja päivittyvä ohjeellinen suunnitelma-asiakirja. Jätehuollon investointiohjelmassa on kuvattu jätehuollon toimialan suunnitellut investoinnit vuosille 2027–2046. Edellinen investointiohjelma laadittiin vuosille 2025–2044. HSY:n hallitus käsitteli ohjelmaa kokouksissaan 31.5.2024 ja 20.09.202 ja yhtymäkokous päätti hyväksyä sen kokouksessaan 29.11.2024.

Investointiohjelman 2027–2046 laadintaa ovat ohjanneet valmisteilla oleva HSY:n strategia vuoteen 2035 sekä vuonna 2024 tehty jätehuollon investointien tarpeiden kartoitus. Tarvekartoitukseen on koostettu mm. tietoa asukasmäärien kehityksestä (MAL-aineisto), investointeihin vaikuttavasta lainsäädännöstä, jätehuollon toimipisteistä ja toiminnan edellyttämistä investointitarpeista. Tarpeita on käyty läpi ja päivitetty mm. jätemääräennusteiden osalta kevään 2026 aikana toteutetussa jätehuollon sisäisessä pitkän aikavälin kehityssuunnittelussa.

Investointiohjelman yhteydessä on laadittu myös talousmalli, jossa kuvataan investointien taloudelliset edellytykset.

Investointiohjelmassa esitettyjen hankkeiden aikataulu ja kustannukset ovat monilta osin alustavia arvioita. Hankkeiden aloitusajankohdat on riippuvaisia mm. kaavojen ja ympäristö- sekä rakennuslupien edistymisestä. Lisäksi jätehuollon toimialaa koskevat useat lainsäädännön muutokset, joilla on mahdollisesti vaikutuksia kuntavastuullisen jätehuollon järjestämiseen ja siten myös jätemääriin.

Investointiohjelman vaikuttavuutta on arvioitu HSY:n strategisten päämäärien toteuttamisen näkökulmasta.



Kuva 1 HSY:n investointien johtaminen

1.2 HSY:n strategia vuoteen 2035

Hallitus on käsitellyt HSY:n valmisteilla olevan strategian 2035 luonnosta kokouksessaan 20.3.2026 ja päättänyt hyväksyä strategialuonnoksen toiminta-ajatuksen, arvot ja vision sekä strategiset päämäärät vuoteen 2035. Hallitus on myös päättänyt hyväksyä strategisten tavoitteiden mittarit ja niiden tavoitetasot sekä strategiset päämäärät ja keskeiset keinot TTS 2027–2029:n valmistelun pohjaksi.

Investointiohjelma on laadittu tulevan strategian päämäärien turvallisuus, vastuullisuus ja talous pohjalta ja sitä on peilattu strategialuonnoksen KPI-mittareihin. Ohjelmakauden investoinnit tukevat strategian toteutumista jätehuollossa kaikkien päämäärien osalta. Investoinneilla parannetaan jätehuollon toimintavarmuutta ja jatkuvuuden hallintaa. Oikein ajoitetut ja kohdennetut saneerausinvestoinnit edesauttavat pysyvän talouden tasapainon saavuttamisessa. Investoinneilla myös varmistetaan jätehuollon toimintavarmuus eri toimipisteissä sekä parannetaan työturvallisuutta ja työhyvinvointia kaikessa toiminnassa. Investoinnit mahdollistavat jätehuollon ilmastovaikutusten pienentämisen, tukevat sekajätteen määrän vähentämistä ja mahdollistavat hyvän asiakaskokemuksen.

Valmisteilla olevan strategian aikaulottuvuus on selvästi lyhyempi (vuoteen 2035) kuin nyt laadittavan investointiohjelman (vuoteen 2046).

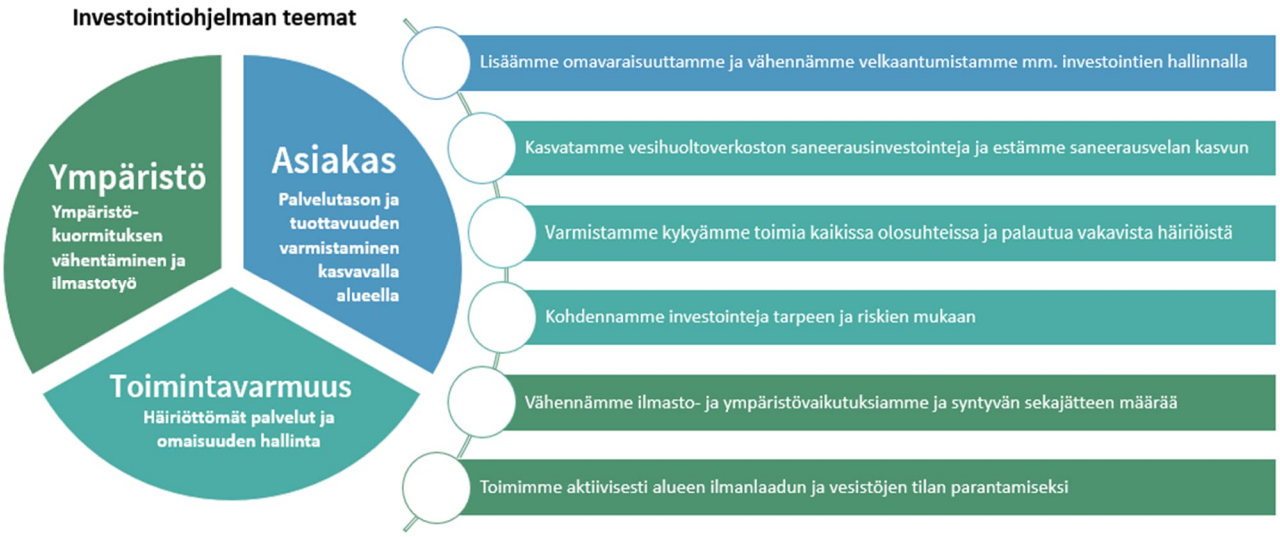
1.3 Investointiohjelman rakenne

1.3.1 Investointiohjelman teemat

Jätehuollon investoinnit on ohjelmassa jaettu seuraavan kolmen HSY-tasoisen perusteeman alle. Teemat ovat:

- Teema 1: Toimintavarmuus
- Teema 2: Asiakas
- Teema 3: Ympäristö

Kaikille teemoille on määritelty ja kirjattu tavoitteet, suunnitelmakauden keskeiset hankkeet, tarve, suoritteet ja vaikuttavuusmittarit. Lisäksi on kuvattu mitä HSY:n strategisia päämääriä teema tukee. Kuvassa 2 on esitetty HSY-tasoiset teemat ja tavoitteet yleisellä tasolla.



Kuva 2 Investointien HSY-tasoiset teemat ja tavoitteet

Alla on kirjattu selitteet luvussa 2 teemakohtaisesti raportoidulle taulukolle.

	Kuvaus
HSY:n strategian kehitysteemat ja keinot	Jätehuollon investointistrategialuonnoksen 2035 kehitysteemat ja keinot, joiden saavuttamista teemaan kuuluvat investoinnit edesauttavat.
Teeman tavoitteet	Kuvaus teemaan kuuluvien investointien pidemmän aikavälin tavoitteista, joiden avulla konkretisoidaan strategian päämääriä teemojen tasolle.
Hanketyypit	Esimerkkejä teemaan kuuluvista hanketyypeistä.
Tarve	Perustelut investointitarpeelle.
Suoritteet	Teeman mukaisilla investoinneilla saavutettavat tekniset toimenpiteet investointiohjelmakaudella.
KPI-mittarit	Teeman mukaisten investointien KPI-mittarit ja tavoitteet strategialuonnokseen 2035 perustuen (investoinneilla voidaan vaikuttaa tavoitteiden toteutumiseen osittain, investoinnit toimivat usein mahdollistajana)

Teemoilla ei ole ajallista tai maantieteellistä yhteyttä ja samaan teemaan kuuluvat hankkeet ovat useimmiten toisistaan riippumattomia. Samaan teemaan voi kuulua hankkeita eri investointikoreista ja toisaalta sama hanke voi myös kuulua useampaan teemaan.

1.3.2 Investointiohjelman korirakenne

Jätehuollon investointiohjelman kustannuksia tarkastellaan investointikorien kautta. Jätehuollon investoinnit on jaettu kolmeen pääkokonaisuuteen ja 15 koriin. Pääkokonaisuudet ovat aluepalvelulähtöiset investoinnit, käsittelypalvelulähtöiset investoinnit ja muut investoinnit. Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit jakaantuvat kahteen alakokonaisuuteen, jotka ovat ympäristövaikutusten hallinta sekä alueiden ja toimintojen kehittäminen. Jätehuollon investointiohjelman korirakenne on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3 Jätehuollon investointiohjelman korirakenne

1.4 Investointien rahoitus

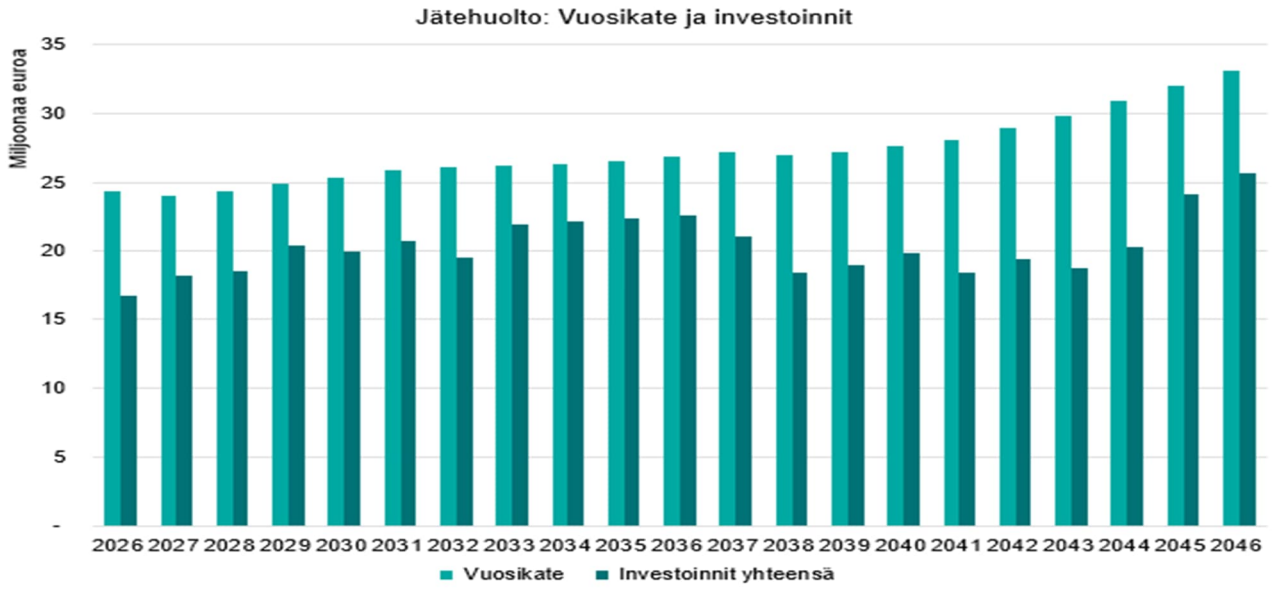
HSY:n strategiassa 2035 tavoitteeksi on kirjattu lisätä HSY:n omavaraisuutta ja vähentää velkaantumista pitkäjänteisellä tulorahoituksen, käyttötalouden ja investointien hallinnalla. Jätelain mukaan jätehuollon kustannukset on perittävä jätteen haltijalta. Jätemaksulla katetaan jätehuollon tehtävien hoitamisesta, muun muassa käsittelypaikkojen perustamisesta, käytöstä ja jälkihoidosta aiheutuvat kustannukset.

Tunnistetun investointitarpeen vaikutusta talouteen ja toiminnan tasoon on simuloitu investointiohjelman laatimisen yhteydessä. Simulointi on tehty tämän ohjelmakokonaisuuden mukaisella investointitasolla. Strategian tavoite on huomioitu laaditussa ohjelmassa ja talousmallissa niin, että investointitaso ja maksujen kehitys ovat tasapainossa.

1.4.1 Talousmallitarkastelu

Talousmallinnuksessa on arvioitu jätehuollon investointi- ja rahoitustarvetta sekä toiminnan volyymin kehittymistä 20 vuoden aikajänteellä 2027–2046. Mallinnuksen taloudellisena lähtökohtana on käytetty viimeisintä vuoden 2025 tilinpäätöstä. Lähtötietoina investointiohjelmassa on käytetty seuraavia parametreja: vuosi-inflaatio keskimäärin 2 %, ulkopuolisen rahoituksen korkotaso keskimäärin 3,2 % ja jäsenkuntalainojen keskimääräinen korkotaso 5,3 %.

Jätehuollon 20 vuoden investointiohjelman investointitaso 2027–2046 on keskimäärin noin 16,5 milj. euroa vuodessa painottuen jakson alkupuoliskoon. Yksittäisten investointien ajoitukseen sisältyy kuitenkin pitkän 20 vuoden aikajakson takia epävarmuutta.

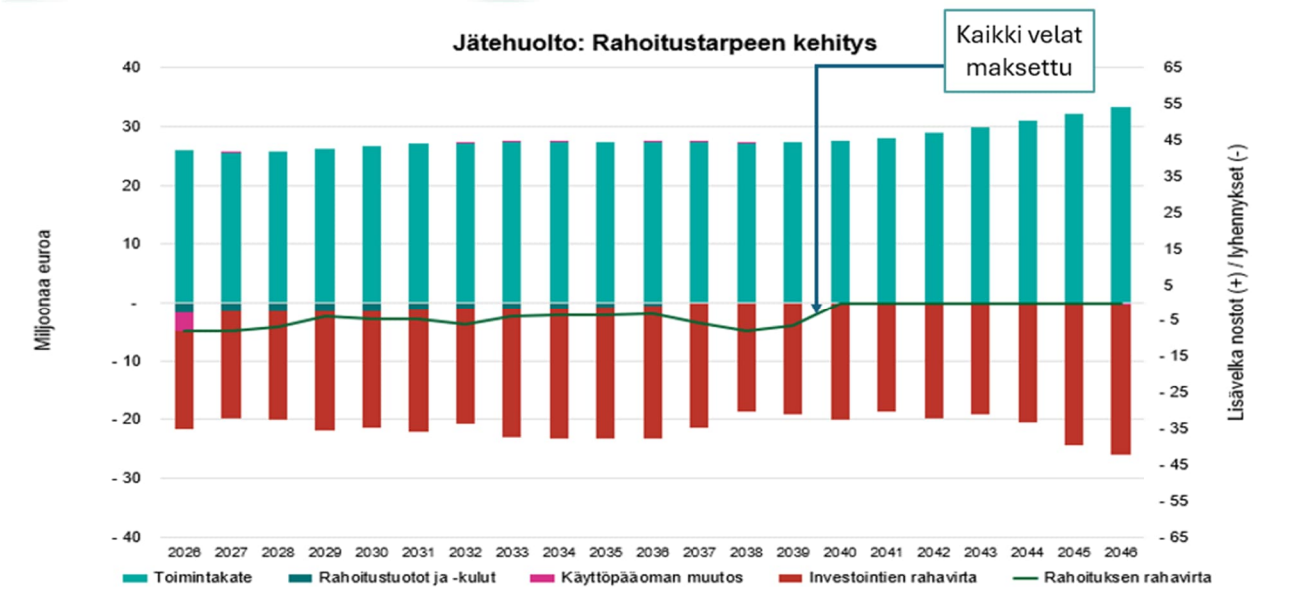


Kuva 4 Jätehuollon vuosikate ja investoinnit

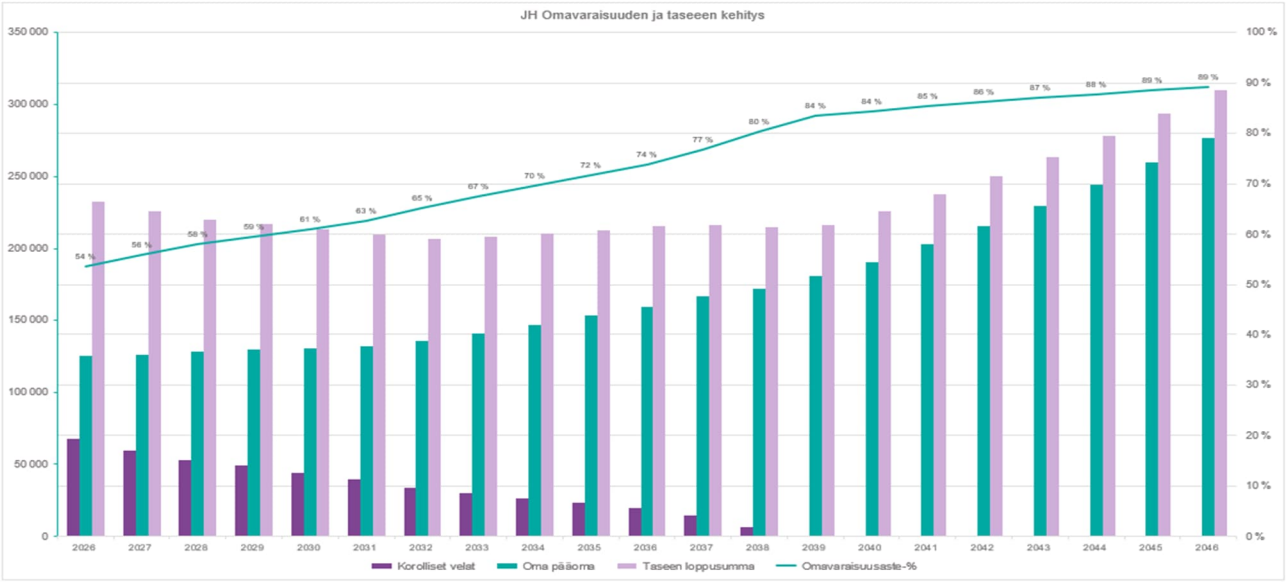
Talousmallinnuksessa on arvioitu toiminnan volyymin kehittyminen ja siihen perustuen tulojen ja käyttömenojen ennusteet. Suoritevolyymien muutosennuste perustuu pääosin toiminta-alueen asukasluvun arvioituun kehitykseen ja toimintaympäristön, kuten lainsäädännön, muutoksiin. Asukasmäärän ennustetaan kasvavan pitkällä aikavälillä MAL-väestöennusteen mukaisesti. Väestön kasvuksi on arvioitu noin 1 % vuodessa.

Kuljetusmaksujen vuosimuutoksena on käytetty parametrina vuodelle 2027 noin 3 % (sekajäte 3,5 %, muut 2 %) ja vuodesta 2028 alkaen 2 % inflaation mukaisena vuosimuutoksena. Muiden maksujen ja kustannusten osalta on oletuksena käytetty 2 %:n inflaatiota. (TSV-jätteen osalta korkeampi.) Jätehuollon velkaantuminen on taittunut viime vuosina ja omavaraisuusaste on noussut. Jätehuollon omavaraisuusaste nousee koko

ohjelmakauden edellyttäen, että investointitaso pysyy ohjelman mukaisena (kuva 6). Talousmallin mukaan jätehuolto on velaton vuonna 2039 (kuva 5).



Kuva 5 Jätehuollon rahoitustarpeen kehitys

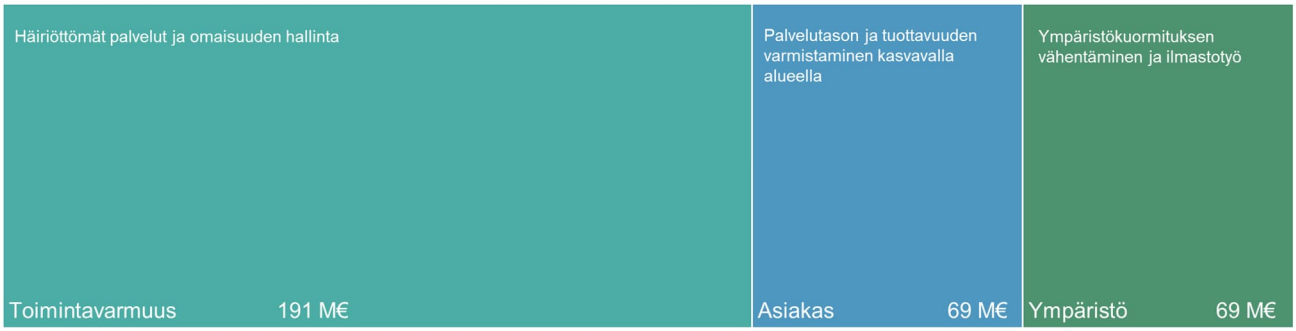


Kuva 6 Jätehuollon omavaraisuusasteen kehittyminen

2 Jätehuollon investoinnit teemoittain

Jätehuollon investoinnit on ohjelmassa jaettu kolmen HSY-tasoisen perusteeman alle. Teemat ovat Toimintavarmuus, Asiakas ja Ympäristö. Jätehuollon hankkeista valtaosa liittyy teemaan 1 Toimintavarmuus. Kappaleissa 2.1–2.3 on käyty läpi teemoihin liittyvät toimenpiteet ja niiden vaikuttavuudet. Kuvassa 7 on esitetty teemojen laajuudet suhteessa toisiinsa miljoonissa euroissa.

Yksittäinen hankekokonaisuus voi tukea useaa teemaa, mutta ao. vertailussa kaikille hankkeille on valittu teema, johon hanke ensisijaisesti liittyy.



Kuva 7 Jätehuollon investointien teemojen suuruus

2.1 Teema 1 Toimintavarmuus

Teemaan kuuluvat investoinnit, joilla varmistetaan turvallinen ja häiriötön jätehuolto sekä jätehuollon laadukas omaisuudenhallinta. Teeman aihepiiriin sisältyvät erityyppiset jätteiden käsittelylaitosten, kiinteistöjen, kenttä- ja piha-alueiden sekä prosessien kunnostukset ja saneeraukset. Lisäksi uudisinvestoinneilla varmistetaan jätteiden käsittelykapasiteetti ja sujuva operatiivinen toiminta. Teeman tavoitteita edistäviä investointihankkeita tehdään ohjelmakaudella yhteensä n. 191 milj. eurolla. Investoinnit kohdistuvat koreihin 3, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 ja 15.



Kuva 8 Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen mädäte maatalouteen -prosessi

Kooste teeman päämääristä, tavoitteista ja suoritteista:

HSY:n strategian kehitysteemat ja keinot	Toimintavarmuus, toiminnan jatkuvuus, varautuminen ja resilienssi: Turvallisuuskulttuuri ja -osaaminen Talouden tasapaino ja saneerausvelan hallinta: kohdennamme investointeja tarpeen ja riskien mukaan. Varmistamme sujuvat ja tehokkaat prosessit ja palvelut. Sujuvat ja tehokkaat prosessit
Teeman tavoitteet	Lisäämme omavaraisuuttamme ja vähennämme velkaantumistamme saneerausvelkaa kasvattamatta pitkäjänteisellä tulorahoituksen, käyttötalouden sekä investointien hallinnalla. Tuotamme palvelut asiakkaille laadukkaasti ja tehokkaasti.
Hanketyypit	Kunnossapitoinvestoinnit eri toimipisteissä ja laitoksissa Biojätteen käsittelyn kehittäminen Jätehuollon operatiiviset ICT-investoinnit
Tarve	Jätehuollolla noin 70 erillistä kiinteistöä, 50 ha kenttiä ja piha-alueita sekä useita laitoksia, jotka vaativat saneeraus- ja ylläpitoinvestointeja, jotta omaisuuden arvo säilyy ja jätehuollon toimintavarmuus pysyy korkeana. Kiristyvä lainsäädäntö ja strategiset tavoitteet edellyttävät laitosten kehittämistä ja biojätteen käsittelykapasiteetin sekä käsittelykenttien lisäämistä.
Suoritteet	• saneeraus ja ylläpito: n. 70 kiinteistöä, 50 ha kenttä- ja piha-alueita ja useita laitosprosesseja • 15 ha kenttäpinta-alaa jätteen käsittelyyn
Vaikuttavuusmittarit	Saneerausinvestoinnit, kumulatiivinen toteuma (milj. €)

2.1.1 Ohjelmakauden toimenpiteet

Mittavimmat investointitarpeet kohdistuvat suunnitelmakaudella biojätteen käsittelyyn ja hyödyntämiseen sekä käsittelypalveluiden infran kehittämiseen ja ylläpitoon Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen ja Seutulan alueella.

Suunnitelmakauden alussa saneerataan kompostointilaitoksen tunneleita, jotka ovat tulossa käyttöikänsä päähän. Suunnitelmakauden alussa tehdään myös vuonna 2025 valmistuneeseen mädätteen hyödyntäminen maatalouskäytössä laitosprosessiin tehostamistoimia rakentamalla kolmas hygienisointireaktori. Lisäksi tehostetaan biojätteen mädätyslaitoksen poistoilman käsittelyä (2027). Vuosien 2030–2032 aikana on arvioitu tarvittavan biojätteen mädätyskapasiteetin nostamista varten mädätysreaktori, mikä lisää myös biojätteen käsittelyn ja hyödyntämisen toimintavarmuutta. Suunnitelmakauden loppupuolen hankkeita on haastavaa arvioida, mutta niiden arvioidaan sisältävän biojätteen käsittelyn uudistamisen investointeja ja varautumista biojätteen käsittelyn toimintavarmuuden ylläpitämiseen.

Suunnitelmakaudella toteutetaan Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen infran kehittämisen ja ylläpidon sekä käsittelypalveluiden koneiden, laitteiden ja järjestelmien edellyttämät vuosittaiset investoinnit. Nämä investoinnit kohdistuvat lähinnä kenttiin, rakennuksiin, verkostoinfraan, automaatiojärjestelmiin ja käsittelypalveluiden konekalustoon.

Investointiohjelmassa on varauduttu Seutulan alueen kehittämiseen kiertotalouden tarpeisiin. HSY omistaa Seutulassa laajan kiinteistön, joka sijoittuu sekä Vantaan että Tuusulan alueelle. Tuusulan kunta on

kaavoittamassa alueelleen kiertotalouskorttelin sallivaa kaavaa, ja Uudenmaan liitto on hahmotellut Seutulan alueelle kiertotalouslaaksoa, joten alue on jatkossa hyödynnettävissä kiertotalouden tarpeisiin.

Jätehuollon vuosittaiset operatiivisten tietojärjestelmien investoinnit ovat jätehuollon kokonaisinvestointeihin verrattuina jokseenkin vähäisiä. Toimintavarmuutta tukevat ICT-investoinnit kohdistuvat mm. jätteenkuljetuksen logistiikkajärjestelmiin, tekoälyn hyödyntämiseen ja kulunhallintaan. Näillä järjestelmäinvestoineilla varmistetaan mm. jätteiden kuljetuksen ja käsittelyn toimintavarmuus.

Jätehuollon maanhankintoihin on varauduttu suunnitelmakaudella lähinnä uusien Sortti-asemien tonttien osalta, joista ensivaiheen tarve kohdistuu Vantaan uuden Sortti-aseman tontin hankintaan. Lisäksi on varauduttu tarvittaessa hankkimaan Ämmässuon ympäristöstä suojaviheralueita sekä jätteen käsittelyyn soveltuvaa maa-aluetta.

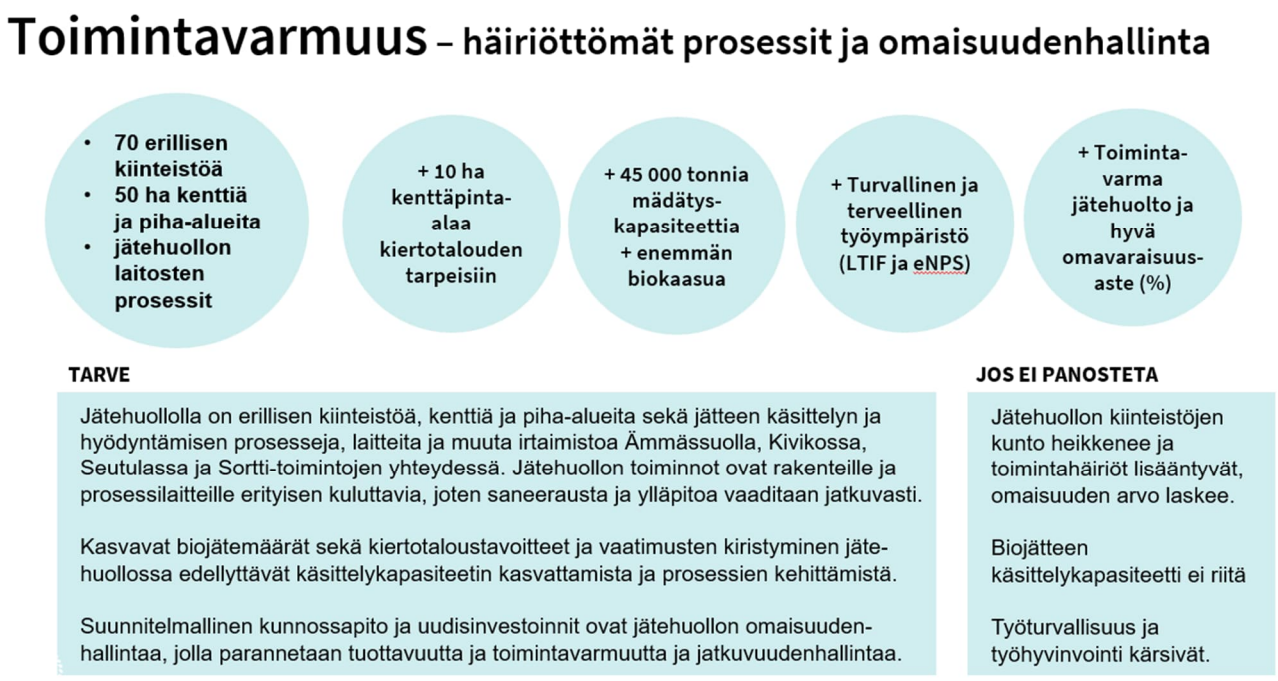
Jätteen laitosmaiseen käsittelyyn ei investointiohjelmassa ole investointien osalta varauduttu, vaikka jätehuollossa on tunnistettu tarve laitosmaiselle käsittelylle ohjelmakaudella. Käsittely hankitaan ensisijaisesti palveluna ja huomioidaan esim. seuraavan jätteen energiahyödyntämisen kilpailutuksen yhteydessä.

2.1.2 Vaikuttavuus

Teeman vaikutukset liittyvät ensisijaisesti toimintavarmuuden ylläpitoon ja omaisuudenhallintaan. Biokierrätyksen investoinneilla mahdollistetaan biojätteen käsittely myös erilliskerätyn biojätteen määrän kasvaessa.

Jätehuollon ICT-investoinneilla varmistetaan mm. jätteiden kuljetuksen ja käsittelyn toimintavarmuus.

Tärkeimmät vaikutukset ja suoritteet on koostettu kuvaan 9.



Kuva 9 Teema 1 Toimintavarmuus; tarve ja tunnusluvut

2.2 Teema 2 Asiakas

Teemaan kuuluvat investoinnit, joiden avulla varmistetaan kaikille alueen asukkaille tasapuoliset jätehuollon palvelut huomioiden toimintaympäristön muutokset ja vaatimusten kiristyminen. Teeman tavoitteita edistäviä investointihankkeita tehdään ohjelmakaudella yhteensä n. 69 milj. eurolla. Investoinnit kohdistuvat koreihin 1, 2, 3, 12 ja 15.



Kuva 10 Jorvaksen Sortti-aseman jätteiden vastaanotto

Kooste teeman Asiakas kytkeytymisestä strategiaan 2035:

HSY:n strategian kehitysteemat ja keinot	Perustehtävässä kehittyminen: Edistämme arjen toimivuutta. Syntyvän sekajätteen määrän vähentäminen: Tuemme asukkaita vastuullisessa elämäntavassa ja tehostamme kotitalouksien jätteiden lajittelua.
Teeman tavoitteet	Edistämme puhtaampaa ja kestävämpää tulevaisuutta yhdessä asiakkaidemme kanssa. Luomme asukkaille hyvät mahdollisuudet jätteiden lajitteluun ja sitä kautta sekajätteen määrän vähentämiseen.
Hanketyypit	Uudet Sortti-asemat Jäteastiainvestoinnit Jätehuollon operatiiviset ICT-investoinnit asiakaspalvelurajapinnassa
Tarve	Ohjelmakaudella jätehuollon piiriin noin 350 000 uutta asukasta Vaatimustason nousu mm. jätteen erilliskeräykseen ja datan keräämiseen liittyen.
Suoritteet	• 0,4 miljoonaa jäteastiaa • 3 kpl Sorttiasemia, 1 kpl Sortti-pienasemia • uusia tietojärjestelmiä asiakasrajapintaan
KPI-mittarit	Asiakastyytyväisyys (tavoite >4, asteikolla 1–5)

	Sekajätteen määrä (tavoite 120 kg/asukas/vuosi -> 87 kg/asukas/vuosi) Sähköisen asioinnin kasvu (%)

2.2.1 Ohjelmakauden toimenpiteet

HSY selvittää mahdollisuutta rakentaa seuraavat uudet Sortti-asemat Espoon Laajalahteen ja Vantaan Varistoon ohjelmakauden alkupuoliskolla. Lisäksi investointiohjelmassa on varauduttu kolmanteen uuteen Sortti-asemaan ohjelmakauden lopussa sekä yhden Sortti-pienaseman rakentamiseen. Sortti-asemainvestointeihin on varauduttu vuosina 2027–2030, 2031–2034 ja 2043–2046. Sortti-pienaseman toteutukseen on varauduttu vuonna 2038.

Jätteen kiinteistökohtaisen keräyksen investoinnit kohdistuvat ohjelmakaudella pääasiassa käyttöikänsä päähän tulevien jäteastioiden vaihtoihin ja uusille kiinteistöille sekä uusiin palveluihin toimitettaviin astioihin. Näillä investointihankkeilla varmistetaan, että kaikilla asiakkailla on samantasoiset ja siistit jäteastiat sekä monipuoliset mahdollisuudet jätteiden lajitteluun kiinteistöillä. Lisäksi on varauduttu mm. astiakohtaiseen tunnistamiseen ja täyttöasteseurantaan liittyvään jäteastioiden instrumentointiin vuosina 2036–2039.

2.2.2 Vaikuttavuus

Teeman investoinneilla varmistetaan laadukas jätteiden keräyksen palvelu alueen asukkaille asukasmäärän kasvaessa ja kierrätystavoitteiden tiukentuessa. Uusien Sortti-asemien rakentamisella varaudutaan myös siihen, että toiminta ei välttämättä jatku Konalassa vuokratontilaa nykyisen sopimuksen päättymisen jälkeen. Kattavalla Sortti-asemaverkostolla ja monipuolisella jäteastiavalikoimalla tuemme asukkaan mahdollisuuksia jätteiden lajitteluun.

Jäteastioiden instrumentoinnin arvioidaan mahdollistavan jätedatan paremman hyödyntämisen mm. tyhjennysrytmien suunnittelussa sekä viestinnän ja neuvonnan kohdentamisessa, mikä tukee sitä kautta HSY:n strategista tavoitetta vähentää sekajätteen määrää merkittävästi tulevina vuosina.

Tärkeimmät vaikutukset ja suoritteet on koostettu kuvaan 11.



Kuva 11 Teema 2 Asiakas; tarve ja tunnusluvut

2.3 Teema 3 Ympäristö

Teemaan kuuluvat investoinnit, joiden avulla varmistetaan jätehuollon ympäristölupaehtojen täyttyminen, ja ilmastonmuutoksen hallinta sekä energiatehokuustavoitteet. Ensisijaisesti teeman 1 tavoitteita edistäviä investointihankkeita tehdään ohjelmakaudella yhteensä n. 69 milj. eurolla. Nämä ovat lähinnä käsittelypalvelulähtöisiä investointihankkeita ja ne kohdistuvat pääasiassa Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen alueelle. Seutulan alueella tehdään lisäksi teemaan liittyviä investointeja. Toimenpiteet kohdistuvat koreihin 4,5,6, 11 ja 14.



Kuva 12 Ämmässuon suljettu kaatopaikka

Kooste teeman Ympäristö kytkeytymisestä strategiaan 2035:

HSY:n strategian kehitysteemat ja keinot	Ilmastovaikutusten vähentäminen ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen: Vähennämme omia suoria ilmasto- ja ympäristöpäästöjämme tuotantoprosessejamme kehittämällä. Kehitämme toimintojemme ilmastomuutoksen sopeutumiseen liittyviä teknisiä ratkaisuja. Vahvistamme ympäristön ja asukkaiden hyvinvointia
Teeman tavoitteet	Edistämme puhtaampaa ja kestävämpää tulevaisuutta. Vähennämme ilmasto- ja ympäristövaikutuksiamme. Toimimme läpinäkyvästi ja vastuullisesti kaikessa toiminnassamme.
Hanketyypit	Jätteenkäsittelyalueiden ympäristöhallinta ja kaatopaikkojen jälkihoito (kaatopaikkakaasu, vedet, viimeistelyrakenteet) Jätevoimalan tuhkan käsittely ja loppusijoitus Energiainvestoinnit
Tarve	Kaatopaikkojen ympäristölupien mukainen jälkihoito sekä jätteenkäsittelyn ja loppusijoituksen ympäristöhaittojen minimointi.

	Jätevoimalan vaaralliseksi jätteeksi luokitellun tuhkan turvallinen loppusijoitus.
Suoritteet	• 10 ha kaatopaikkojen viimeistelyä / väliaikaisia pintarakenteita / niitytystä • 10 000 m^2 allaskapasiteettiä, liittyminen uuteen viemärilinjaan • lisää uusiutuvaa energiaa ja parantunut energiatehokkuus
KPI-mittarit	Kasvihuonekaasupäästöt, t CO_2-ekv./v, tavoite (80 000 CO_2-ekv./v -> 60 000 CO_2-ekv./v)

2.3.1 Ohjelmakauden toimenpiteet

Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen:
Ohjelmakaudella on varauduttu investoimaan uusiin kaasumoottoreihin (2029–2030) sekä kaasun puhdistukseen (2031) ja ohjelmakauden lopussa moottoreiden saneeraukseen (2045–2046). Investointiohjelmassa on myös varauduttu tarvittaessa lisäämään kaasun varastointikapasiteettia (2035–2036). Lisäksi toteutetaan erilaisia ylläpitosaneerauksia, mm. kaasukaivojen ja säätöasemien lämmöneristystöitä 2028–2029 ja pienempiä rakenteiden vuosittaisia korjaustöitä.

Vesien keräys ja johtaminen:
Kaatopaikoilla ja kenttäalueilla muodostuu sekä jätevedenpuhdistamolle johdettavia kaatopaikkavesiä että hulevesiä, jotka kerätään alueella tasausaltaisiin ja johdetaan ympäristölupien mukaisesti jäteveden puhdistamolle tai puhtaina vesinä maastoon. Ohjelmakaudella on varauduttu vesien hallinnan turvaamiseen mm. liittymällä uuteen jätevesilinjaan (2027–2028), uuden jätevesien tasausaltaan rakentamisella (2037–2038) sekä nykyisten altaiden ja viemärilinjojen säännöllisellä korjauksella. Lisäksi loppusijoitusalueen jälkihoitoa tukevaan kaatopaikkavesien kierrätysvesijärjestelmää parannetaan ohjelmakaudella (2038–2039).

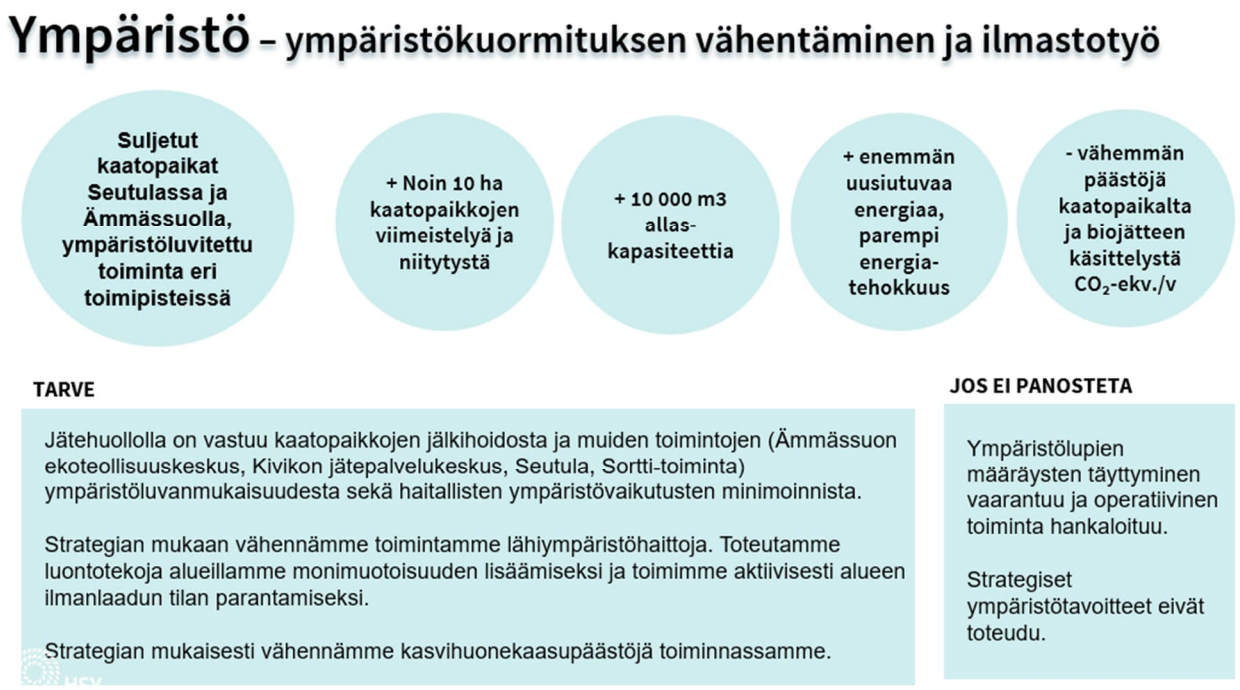
Kaatopaikkojen viimeistelyrakentaminen:
Suunnitelmakaudella viimeistellään ja ylläpidetään kaatopaikkojen pintarakenteita sekä rakennetaan niittyjä luonnon monimuotoisuuden edistämiseksi. Viimeistelyrakentamisen investoinnit perustuvat ympäristölupiin ja niillä vähennetään kaatopaikkojen hajapäästöjä ja lähiympäristöhaittoja. Ämmäsuon vanhan kaatopaikan viimeistelyrakentaminen valmistuu ohjelmakaudella vuoteen 2036 mennessä, loppusijoitusalueen pintarakenteita toteutetaan tarpeen mukaan.

Jätehuollon vastuulla on jätevoimalan kuonan ja tuhkan käsittely ja loppusijoitus sekä hyödyntäminen. Uusi tuhkasolu T2 on otettu käyttöön vuonna 2025 ja aiemmin käytetyn solun T1 sulkemiseen liittyvät investoinnit saadaan päätökseen ohjelmakauden alussa 2027. Suunnitelmakaudella on vuosien 2034–2035 aikana varauduttu tuhkasolun T2 sulkemiseen ja tarvittaessa varauduttu kolmannen tuhkasolun T3 toteutukseen, jos teknistaloudellisesti toimivaa loppusijoittamisen korvaavaa käsittelymenetelmää ei siihen mennessä ole kehitetty. Ohjelmassa on varauduttu käsittelemään ja/tai loppusijoittamaan tuhka itse koko ohjelmakauden. Ennen kolmannen tuhkasolun rakentamista tai muun käsittelyn käyttöönottoa voidaan vaihtoehtona tarkastella myös käsittelyn hankinta ulkopuolisena palveluna, jos se mahdollistaa esim. kiertotalousnäkökulmasta paremman tuhkan hyödyntämisratkaisun.

Energiainvestoinnit on suunnattu kohdistumaan Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen energiatehokuuden ylläpitämiseen ja energiantuotannon kustannustehokkuuden parantamiseen. Suunnitelmakauden alkupuolella on varauduttu investoimaan mm. lämmön talteenottoon kompostointilaitoksen poistoilmasta (2028) ja lämpöakkuun (2029–2030). Lisäksi on varauduttu jätepuun kaasutukseen (2031) ja suunnitelmakauden loppupuolella Ämmässuon oman energiantuotannon edelleen vähentyessä korvaaviin uusiin energiatuotantomuotoihin, kuten aurinkoenergiaan (2039 ja 2042). Ämmässuon omia valmiita sähkön- ja lämmönsiirtoverkkoja on mahdollista hyödyntää tehokkaasti alueen energiansiirrossa.

2.3.2 Vaikuttavuus

Teema tukee mm. HSY:n päästöjen vähentämisen ja vastuullisen toiminnan tavoitetta. Teeman investoinneilla vähennämme lähiympäristöhaittoja etenkin Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen ympäristössä. Kaatopaikkojen viimeistelyrakentaminen ja hyvät kaasun keräys- ja hyödyntämisjärjestelmät vähentävät hajapäästöjä ilmaan ja tehokkaalla vesien hallinnalla varmistetaan, ettei vesistöihin kohdistu kuormitusta. Teeman tärkeimmät suoritteet ja vaikutukset on koostettu kuvaan 13.



Kuva 13 Teema 3 Ympäristö; tarve ja tunnusluvut

3 Kustannusten jakautuminen koreittain

Jätehuollon investointien kustannukset on koostettu tähän kappaleeseen koreittain ja hankekokonaisuuksittain. Investointiohjelmassa esitetyt hankekokonaisuudet koostuvat useasta yksittäisestä hankkeesta, joiden tarkemmat kustannukset ja vaikutukset määritellään aina hankesuunnitelman laadinnan yhteydessä. Kappaleeseen 3.4. on koostettu kokonaisinvestoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 sekä vertailu edelliseen investointiohjelmaan.

3.1 Aluepalvelulähtöiset investoinnit

Aluepalvelulähtöiset investoinnit toteutetaan HSY:n asiakasrajapinnassa ja ne liittyvät Sortti-asematoimintaan, toimipisteiden palvelukykyyn ja turvallisuuteen, yhteistyöhön Kierrätyskeskuksen kanssa sekä vaarallisten jätteiden huoltoon. Aluepalvelulähtöiset investoinnit tähtäävät ensisijaisesti vastuullisten ja kehittyvien palveluiden parantamiseen. Lisäksi ne edistävät kiertotalouden keskiössä toimimista. Investoinnit kohdennetaan vastaamaan asiakasryhmien pitkän aikavälin tarpeita.

Aluepalvelulähtöisten investoinnit käsittävät Sortti-asemien rakentamiseen ja vaarallisen jätteen keräykseen liittyvät hankkeet, aluepalveluiden korjaus- ja täydennystyöt sekä aluepalveluiden kalustohankinnat. Kokonaisuus sisältää yhteensä 7 eri hankekokonaisuutta.

3.1.1 Sortti-asemat ja vaarallisen jätteen keräys (korit 1-3)

Osakokonaisuus sisältää korit:

Kori 1 Sorttiasemien rakentaminen (uudet),
Kori 2 Aluepalvelujen täydennystyöt ja
Kori 3 Aluepalvelujen kalustohankinnat

Sortti-asemien ja vaarallisen jätteen keräyksen investoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 ovat **61,1 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 63,5 milj. euroa). Suunnitelmakauden merkittävimpiä hankkeita ovat kolmen uuden Sortti-aseman ja yhden Sortti-pienaseman toteuttaminen sekä aluepalveluihin liittyvät ylläpito- ja saneerausinvestoinnit.

Sortti-asemilla ja Kivikon jätepalvelukeskuksessa tehdään vuosittain erilaisia korjaus- ja täydennysinvestointeja sekä kalustoinvestointeja liittyen mm. uusien Sortti-asemien kalustamiseen, vanhentuvan kaluston uusintaan sekä lavapaikkojen määrään kasvuun kerättävien jätejakeiden lisääntyessä.

Aluepalvelulähtöisten investointien osuus jätehuollon kokonaisinvestoinneista on suunnitelmakaudella n. 19 %.

Investointien jakautuminen hankekokonaisuuksittain on esitetty taulukossa 1

	SORTTI-ASEMAT JA VAARALLISEN JÄTTEEN KERÄYS (1000 €)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027–2046
1	**SORTTIASEMIEN RAKENTAMINEN (UUDET)**																					**22050**
	Sortti-pienasemat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	750	0	0	0	0	0	0	0	0	750
	Uudet Sortti-asemat	100	700	3500	3000	100	400	3500	3000	0	0	0	0	0	0	0	0	100	400	3000	3500	21300
2	**ALUEPALVELUJEN TÄYDENNYSTYÖT**																					**17745**
	Kivikon jätepalvelukeskuksen ylläpitosaneeraukset	310	600	230	200	450	200	800	700	0	1000	250	0	160	1000	0	100	400	300	100	150	6950
	Sorttiasemien ylläpitosaneeraukset	800	580	440	300	450	600	300	450	475	650	500	650	500	350	700	400	400	650	850	750	10795
3	**ALUEPALVELUIDEN KALUSTOHANKINNAT JA VAARALLISEN JÄTTEEN KERÄYS**																					**21310**
	Sortti-asemien ja Kivikon kalustohankinnat	835	730	1245	1160	830	630	1125	1370	670	830	770	1370	830	520	610	610	520	560	1245	1160	17620
	Vaarallisen jätteen kalustohankinnat	300	300	60	100	100	200	260	100	150	0	150	260	260	200	260	260	260	200	260	100	3780
	YHTEENSÄ	**2145**	**2780**	**5515**	**4860**	**2090**	**1930**	**5875**	**5520**	**1295**	**2740**	**1780**	**2970**	**1750**	**2130**	**1570**	**1310**	**1680**	**2010**	**5395**	**5760**	**61105**

Taulukko 1 Sortti-asemien ja vaarallisen jätteen keräyksen investointien kustannukset hankekokonaisuuksittain ohjelmakaudella 2027–2046

Kori 1: Sortti-asemien rakentaminen (uudet)

Pääkaupunkiseudulla on tällä hetkellä viisi Sortti-asemaa. Sortti-asemien rakentamisen osakokonaisuuteen kuuluu Sortti-asemien palveluverkoston laajentaminen.

Ohjelmakaudella on varauduttu kolmen uuden täyden mittakaavan Sortti-aseman sekä yhden Sortti-pienaseman rakentamiseen. Yhden uuden Sortti-aseman investointikustannus on noin 7 milj. euroa ja Sortti-pienaseman noin 1 milj. euroa. Investoinnin kustannus koostuu suunnittelusta, maanrakennustöistä ja lavapaikkojen sekä asiakas- ja toimitilojen rakentamisesta. Korin 1 investointivaraus ei kata irtaimiston hankintaa (kalustovaraukset korissa 3) eikä tontin hankinnasta mahdollisesti tulevia kustannuksia (maahankintavaraukset korissa 13).

Uusien Sortti-asemien rakentamisen kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **22,1 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 22,5 milj. euroa).

Kori 2: Aluepalvelujen korjaus- ja täydennystyöt

Kori sisältää Sortti-asemien ja Kivikon jätepalvelukeskuksen ylläpito- ja parannustöiden edellyttämät investoinnit. Merkittävimpiä yksittäisiä investointeja ovat mm. Kivikon jätepalvelukeskuksen energiaremontit ja varikkorakennuksen vesikaton uusiminen sekä yksittäisten Sortti-asemien laajat perusparannukset.

Aluepalvelujen korjaus- ja täydennystöiden kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **17,7 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 20,4 milj. euroa).

Kori 3: Aluepalvelujen kalustohankinnat

Kori sisältää aluepalveluiden kalustohankinnat mm. Sortti-asemien lavat ja laitehankinnat. Sortti-asemien vaihtolavoja, puristimia ja työkoneita uusitaan vuosittain niiden tullessa käyttöikänsä päähän. Lisäksi investoinneissa varaudutaan hankkimaan tarvittava kalusto uusille Sortti-asemille sekä uusien toimintojen tarpeisiin (noin 0,7 milj. euroa / uusi Sortti-asema).

Aluepalvelujen kalustohankintojen kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **21,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 20,5 milj. euroa).

3.2 Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit

Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit sisältävät jätteen käsittelyyn ja jalostamiseen sekä välivarastointiin ja loppusijoittamiseen liittyviä hankkeita. Hankkeet sisältävät sekä ylläpitoinvestointeja että kapasiteetin lisäämiseen ja ympäristönäkökohtiin perustuvia investointeja. Ne tähtäävät erityisesti ympäristövaikutusten

hallintaan ja kiertotalouden edistämiseen, mutta tukevat myös HSY:n tarvetta olla pito- ja vetovoiman työnantaja.

Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit jakaantuvat kahteen pääkokonaisuuteen: ympäristövaikutusten hallinta sekä alueiden ja toimintojen kehittäminen. Näihin sisältyy yhteensä 24 hankekokonaisuutta.

3.2.1 Ympäristövaikutusten hallinta (korit 4-6)

Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen ympäristövaikutusten hallinnan pääkokonaisuus jakaantuu kolmeen koriin:

Kori 4 Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen,
Kori 5 Vesien keräys ja johtaminen ja
Kori 6 Viimeistelyrakenteet.

Ympäristövaikutusten hallinnan investoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 ovat **n. 37,7 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 28,7 milj. euroa). Suunnitelmakauden merkittävimpiä hankkeita ovat kaasun hyödyntämisen tehostamiseen ja varmistamiseen liittyvät investoinnit, uudet jätevesialtaat sekä kaatopaikkojen pintojen viimeistely ja niitytys. Ympäristövaikutusten hallinnan kokonaisuuteen liittyvien investointien osuus jätehuollon kokonaisinvestoinneista on suunnitelmakaudella n. 11 %.

Investointien jakautuminen hankekokonaisuuksittain on esitetty taulukossa 2

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN HALLINTA (1000 €)		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027–2046
4	KAATOPAIKKAKAASUN KERÄYS JA HYÖDYNTÄMINEN																					17800
	Kaasunkeräyksen ylläpitosaneeraukset	250	1100	1100	250	250	250	800	250	250	250	250	250	250	250	250	800	250	250	250	250	7800
	Kaasun hyödyntäminen ja varastointi	0	0	1500	1500	1000	0	0	0	1500	1500	0	0	0	0	0	0	0	0	1500	1500	10000
5	VESIEN KERÄYS JOHTAMINEN																					13300
	Vesienhallintajärjestelmän ylläpitosaneeraukset	350	650	650	150	350	150	650	150	350	150	150	150	350	650	150	150	350	650	200	200	6600
	Uudet jätevesialtaat ja viemärilinjat	300	500	0	800	0	0	0	0	0	0	1500	1000	0	0	0	0	0	0	0	0	4100
	Vesienhallinnan uudet järjestelmät (hulevesien puhdistus, kierrätys jne.)	300	0	0	300	0	0	0	0	0	0	0	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	2600
6	VIIMEISTELYRAKENTEET																					6600
	Väliaikaiset pintarakenteet ja maisemointi, loppusijoitusalue	300	400	300	400	300	0	700	0	300	0	300	0	100	0	200	0	200	0	100	0	3600
	Vanhan kaatopaikan viimeistely ja niitytys	500	0	0	500	0	500	0	500	0	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2500
	Viimeistelyrakenteiden korjaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0	100	0	100	0	100		100	500
	YHTEENSÄ	2000	2650	3550	3900	1900	900	2150	900	2400	2400	2200	2500	1700	1000	600	1050	800	1000	2050	2050	37700

Taulukko 2 Ympäristövaikutusten hallinnan investointien kustannukset hankekokonaisuuksittain ohjelmakaudella 2027–2046 (t€)

Kori 4: Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen

Kori sisältää kaatopaikkojen kaasunkeräysverkostot, kaasupumppaamot ja säätöasemat sekä kaasuvoimalaan ja kaasun varastointiin liittyviä investointeja.

Kaatopaikkakaasun keräyksen ja hyödyntämisen investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **17,8 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 12,1 milj. euroa).

Kori 5: Vesien keräys ja johtaminen

Kori sisältää kaikki vesien keräykseen ja johtamiseen liittyvät investoinnit. Nämä investoinnit kohdistuvat vesienhallintajärjestelmiin, vesihuoltojärjestelmiin, suotovesien kierrätykseen sekä mahdolliseen kaatopaikkavesien esikäsittelyyn. Vesien hallintaan liittyen joudutaan vuosittain tekemään normaalin kunnossapidon lisäksi välttämättömiä saneerauksia, joilla varmistetaan toimintavarmuus ja ympäristön huomioon ottaminen. Vesien keräyksen ja johtamisen investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **13,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 10,4 milj. euroa).

Kori 6: Viimeistelyrakenteet

Kori sisältää Ämmässuon alueen kaatopaikkojen väliaikaiset ja pysyvät pintatiivistysrakenteet sekä maisemointityöt. Investoinnit kohdistuvat sekä vanhalle vuonna 2007 suljetulle (53 ha) että käytössä olevalle kaatopaikalle (12 ha). Viimeitelyrakentaminen toteutetaan ympäristöluvan ehtojen mukaisesti ja maisemoinnin yhteydessä luonnon monimuotoisuus huomioidaan rakentamalla luonnonniittyjä.

Viimeistelyrakenteiden kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **6,6 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 6,2 milj. euroa).

3.2.2 Ämmässuon ekoteollisuusalue ja sen toimintojen kehittäminen (korit 7-11)

Alueiden ja toimintojen kehittämisen pääkokonaisuus jakaantuu viiteen koriin:

Kori 7 Biojätteen käsittely ja hyödyntäminen,
Kori 8 Tuhkan käsittely,
Kori 9 Infran kehittäminen ja ylläpitäminen,
Kori 10 Käsittelypalvelujen koneet ja laitteet sekä
Kori 11 Energia- ja materiaalitehokkuusinvestoinnit

Alueiden ja toimintojen kehittämisen investoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 ovat **149,0 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 147,7 milj. euroa). Korin merkittävimmät investoinnit liittyvät biojätteen käsittelyyn sekä Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen infran kehittämiseen ja ylläpitoon. Alueiden ja toimintojen kehittämisen investointien osuus jätehuollon kokonaisinvestoinneista on suunnitelmakaudella n. 45 %.

Investointien jakautuminen hankekokonaisuuksittain on esitetty taulukossa 3

ALUEIDEN JA TOIMINTOJEN YLLÄPITO JA KEHITTÄMINEN (1000 €)		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027–2046
7	BIOJÄTTEEN KÄSITTELY JA HYÖDYNTÄMINEN																					65600
	Biokierrätyksen ylläpitosaneeraukset	1400	2000	2000	1400	800	1200	1200	800	2800	3200	800	800	1200	800	800	1800	2000	2000	1800	800	29600
	Prosessien kehittäminen ja tehostaminen	2700	2300	500	0	1000	3000	0	0	0	0	0	500	1000	0	0	0	2000	3000	2000	1000	19000
	Mädätyskapasiteetin nosto	0	0	0	2000	5000	1000	0	0	0	0	0	0	0	4500	4500	0	0	0	0	0	17000
8	TUHKAN KÄSITTELY																					14100
	Tuhkasolut T1 ja T2 sulkeminen ja muutokset	100	0	0	0	600	100	0	0	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1600
	T3 tai vaihtoehtoinen käsittelymenetelmä	0	0	0	0	0	500	0	3500	5000	0	0	0	0	0	0	500	0	0	0	3000	12500
9	INFRAN KEHITTÄMINEN JA YLLÄPITO																					46440
	Ämmässuon rakennukset	920	200	200	200	200	200	700	200	500	3000	5000	2000	200	200	200	200	200	200	200	200	14920
	Ämmässuon verkostoinfra	720	700	1000	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	10920
	Ämmässuon tie- ja kenttärakenteet ja muu infra	1700	1500	500	500	500	2000	2000	500	700	700	700	700	700	700	2200	2200	700	700	700	700	20600
10	KÄSITTELYPALVELUIDEN KONEET, LAITTEET JA JÄRJESTELMÄT																					8300
	Käsittelypalveluiden koneet ja laitteet	250	250	250	250	250	250	250	250	750	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	5500
	Ämmässuon erilliset automaatiojärjestelmät	100	100	300	100	100	100	100	300	100	100	100	100	300	100	100	100	100	300	100	100	2800
11	ENERGIA- JA MATERIAALITEHOKKUUSINVESTOINNIT																					14600
	Energiainvestoinnit	200	2500	2000	800	2000	200	200	200	200	200	200	200	2000	200	200	2500	200	200	200	200	14600
	Jätteen laitosmainen käsittely	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	YHTEENSÄ	8090	9550	6750	5750	10950	9050	4950	6250	10550	8750	7550	5050	6150	7250	8750	8050	5950	7150	5750	6750	149040

Taulukko 3 Alueiden ja toimintojen ylläpidon ja kehittämisen investointien kustannukset hankekokonaisuuksittain ohjelmakaudella 2027–2046

Kori 7: Biojätteen käsittely ja hyödyntäminen

Kori sisältää kompostointilaitoksiin ja biokaasun hyödyntämiseen liittyvät saneeraus- ja rakennusinvestoinnit, laitehankinnat sekä biojätteen käsittelykenttiin kohdistuvat rakennus- ja prosessi-investoinnit. Ohjelmakaudella varaudutaan käsittelykapasiteetin nostoon nykyisiä prosesseja tehostamalla sekä investoimalla uusiin mädätysreaktoreihin. Käsittelyn laajempaan uudistamiseen on varauduttu investointikauden loppupuoliskolla.

Biojätteen käsittely on erittäin kuluttavaa laitteistoille ja rakenteille. Käsittelylaitoksille joudutaan vuosittain tekemään normaalin kunnossapidon lisäksi saneerauksia, joilla varmistetaan kompostointilaitoksen ja biokaasulaitoksen toimintavarmuus ja ympäristöystävällinen toiminta.

Biojätteen käsittelyn kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **65,6 milj. euroa** (edellinen investointiohjelma 72,1 milj. euroa).

Kori 8: Tuhkan käsittely

Kori sisältää jätevoimalan vaaralliseksi jätteeksi luokitellun tuhkan käsittelyn ja loppusijoituksen edellyttämät investoinnit. HSY vastaa Vantaan jätevoimalan vaaralliseksi jätteeksi luokitellun lentotuhkan käsittelystä. Ohjelmakauden alussa saadaan viimeisteltyä tuhkasolu T1 ja myöhemmin myös nyt käytössä oleva tuhkasolu T2. Lisäksi on varauduttu rakentamaan yksi uusi tuhkasolu tai vaihtoehtoisesti investoimaan käsittelyprosessiin, joka ei edellytä loppusijoitusta.

Tuhkan käsittelyä koskevien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **14,1 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 12,0 milj. euroa).

Kori 9: Infran kehittäminen ja ylläpitäminen

Kori sisältää Ämmäsuon alueella tapahtuvaa rakennusten, teiden, kenttien ja verkostoinfran ylläpitoa ja rakentamista. Investoinneilla varaudutaan sekä jätehuollon omaan toimintaan että Ekomo-toiminnan mahdollistamiseen. Suurimmat investoinnit liittyvät käsittelykenttien ylläpitoon ja niiden rakentamiseen.

Infran kehittämistä ja ylläpitoa koskevien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **46,4 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 44,1 milj. euroa).

Kori 10: Käsittelypalvelujen koneet ja laitteet

Kori sisältää käsittelypalveluiden koneiden ja laitteiden hankinnat (lavat, aluehoitokoneet ym.) sekä Ämmässuon erilliset automaatiojärjestelmien investoinnit.

Käsittelypalveluiden koneisiin ja laitteisiin kohdistuvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **8,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 9,3 milj. euroa).

Kori 11: Energia- ja materiaalitehokkuusinvestoinnit

Kori sisältää varautumista erilaisiin energiainvestointeihin. Ohjelmakaudenkauden alkupuoliskolla on mm. varauduttu Ämmässuon lämmön talteenottoon kompostointilaitoksen poistoilmasta sekä hukkalämmön varastointiin. Lisäksi on tehty varauksia uudentyyppisille energiaratkaisuille, kuten kaasutukselle ja vetytalouden tarpeisiin sekä aurinkoenergian tuotannon lisäämiseen. Jätteen laitosmaiseen käsittelyyn ei ole investoinneissa varauduttu, koska käsittely on varauduttu toteuttamaan ensisijaisesti palveluhankintana.

Energia- ja materiaalitehokkuusinvestointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **14,6 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 12,0 milj. euroa).

3.3 Muut investoinnit

Muut investoinnit sisältävät kiinteistökohtaiseen jätteenkeräykseen liittyviä kuljetuspalvelulähtöisiä investointeja, Seutulan alueen investointeja, maahankintoja ja jätehuollon operatiivista toimintaa tukevia ICT-investointeja.

3.3.1 Muut toimintaa tukevat investoinnit (korit 12-15)

Muiden investointien pääkokonaisuus sisältää korit:

Kori 12 Jätteenkuljetuksen keräyskalusto
Kori 13 Maahankinnat
Kori 14 Seutulan alueen investoinnit
Kori 15 ICT-investoinnit

Muut toimintaa tukevat investoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 ovat n. **81,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 58,9 milj. euroa). Merkittävimmät investoinnit kohdistuvat jäteastiahankintoihin, joiden kustannusarvio on nyt edellistä ohjelmaa suurempi. Myös ICT-hankkeille on tehty suuremmat ohjelmavaraukset kuin edellisessä investointiohjelmassa. Muiden investointien osuus jätehuollon kokonaisinvestoinneista on suunnitelmakaudella n. 25 %.

Investointien jakautuminen hankekokonaisuuksittain on esitetty taulukossa 4

MUUT TOIMINTAA TUKEVAT INVESTOINNIT (1000 €)		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027–2046
12	JÄTTEENKULJETUKSEN KERÄYSKALUSTO																					43250
	Jäteastiainvestoinnit	1000	1000	1500	1500	1500	3300	4300	4300	3300	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	36550
	Jäteastioiden instrumentointi ja tunnistaminen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1500	1500	1500	1500	100	100	100	100	100	100	100	6700
13	MAA- JA KIINTEISTÖHANKINNAT																					6400
	Maahankinnat	1900	0	0	0	1000	0	0	0	0	0	1000	0	0	2000	0	500	0	0	0	0	6400
14	SEUTULAN ALUEEN INVESTOINNIT																					15300
	Seutulan alueen kentät ja rakennukset	300	300	300	1050	100	800	750	550	50	500	500	100	1050	50	150	350	2050	1550	600	200	11300
	Seutulan kaatopaikka-alueen jälkihoito ja peruskorjaus	400	500	450	350	300	300	50	300	50	50	50	50	50	50	50	300	300	50	300	50	4000
15	ICT-INVESTOINNIT																					16370
	Jätehuollon operatiiviset tietojärjestelmäinvestoinnit	1700	705	785	725	625	745	665	770	770	915	715	715	870	820	865	915	920	720	730	695	16370
	YHTEENSÄ	5300	2505	3035	3625	3525	5145	5765	5920	4170	4315	5115	3715	4820	4370	2515	3515	4720	3770	3080	2395	81320

Taulukko 4 Muiden toimintaa tukevien investointien kustannukset hankekokonaisuuksittain ohjelmakaudella 2027–2046

Kori 12: Jätteenkuljetuksen keräyskalusto

Kori sisältää kiinteistökohtaiseen jätteenkuljetukseen liittyvät astiahankinnat. Investointiohjelmassa on varauduttu astiavaihtojen lisäksi mm. monilokeroastioiden merkittävään lisäämiseen omakotiasujilla. Lisäksi on varauduttu lisäämään astioihin datan keruuseen liittyvää instrumentointia. Tarkempi kiinteistökohtainen jätedata mm. mahdollistaisi jätteenkeräyksen optimoinnin ja siihen liittyvän viestinnän ja neuvonnan tarkemman kohdentamisen.

Jätteenkuljetuksen keräyskalustoon liittyvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **43,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 28,1 milj. euroa).

Kori 13: Maahankinnat

Kori sisältää jätehuollon toimintaa tukevia mahdollisia maahankintoja. Ohjelmakaudella on varauduttu tekemään tonttihankintoja mm. Sortti-toimintaan liittyen. Lisäksi on varauduttu hankkimaan maa-alueita Ämmässuon alueelta, mm. suojaviheralueilta.

Maa- ja kiinteistöhankintoihin liittyvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **6,4 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 7,7 milj. euroa).

Kori 14: Seutulan alueen investoinnit

Kori sisältää Seutulan alueen ylläpitoon ja kehittämiseen liittyvät investoinnit. HSY omistaa Seutulan alueella Vantaalla ja Tuusulassa kiinteistöjä noin 57,5 ha, joista 14,5 ha sisältää Seutulan vanhan kaatopaikka-alueen. Seutulan kaatopaikan käyttö lopetettiin vuonna 1987, mutta HSY vastaa edelleen kaatopaikan jälkihoidosta. Investointiohjelmassa on varauduttu laajentamaan kiertotalouden toimintoja Tuusulan kunnan alueelle tulevaisuudessa, kun Tuusulassa työn alla oleva kiertotaloustoiminnan mahdollistava kaava alueella etenee.

Seutulan alueen investointeihin kuuluvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **15,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelma 15,3 milj. euroa).

Kori 15 ICT-investoinnit

Kori 15 sisältää jätehuollon operatiivisen toiminnan IT-investointeja. Operatiiviset ICT-investoinnit kohdistuvat mm. jätteenkuljetuksen logistiikkaohjaukseen, asiakkaiden itsepalvelu- ja maksujärjestelmiin sekä robotti- ja tekoälyratkaisujen kehittämiseen ja hyödyntämiseen jätehuollon toiminnoissa.

ICT-investointeihin kuuluvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **16,4 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelma 7,8 milj. euroa).

3.4 Kokonaisinvestoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046

Suunnitelmakauden 2027–2046 kokonaisinvestoinnit ovat **329,2 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 298,7 milj. euroa). Investoinnit painottuvat ohjelmakauden alkupuoliskolle.

Investointiohjelman taloudellinen kokonaisraami ei ole muuttunut merkittävästi edellisestä investointiohjelmasta. Suurimmat euromääräiset muutokset edelliseen ohjelmaan nähden liittyvät korien 12 (jätteenkuljetuksen keräyskalusto) ja 15 (ICT-investoinnit) tarkentuneisiin kustannusarvioihin. Ohjelman pitkän aikajänteen ja jätehuollon järjestämisen erityspiirteiden takia on keskeistä huomioida, että hankkeiden kustannusten ja siten investointien määrän arviointi varsinkin ohjelmakauden loppupuolella on vaikeaa. Jätehuollossa haasteita ennakointiin aiheuttavat mm. useat muutokset lainsäädännössä. Tässä vaiheessa on myös vaikea arvioida pitkällä aikavälillä, mitä jätehuollon palveluita olisi kannattavaa hankkia ulkopuolisena palveluhankintana. Investointiohjelma laaditaan kahden vuoden välein, joten arviot tarkentuvat tulevina ohjelmakausina.

Kokonaisinvestoinnit vuosittain ja koreittain on esitetty taulukossa 5.

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027–2046
SORTTI-ASEMAT JA ALUEKERÄYSVERKOSTO	**2,1**	**2,8**	**5,5**	**4,9**	**2,1**	**1,9**	**5,9**	**5,5**	**1,3**	**2,7**	**1,8**	**3,0**	**1,8**	**2,1**	**1,6**	**1,3**	**1,7**	**2,0**	**5,4**	**5,8**	**61,1**
1 Sortti-asemien rakentaminen (uudet)	0,10	0,70	3,50	3,00	0,10	0,40	3,50	3,00	0,00	0,00	0,00	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,40	3,00	3,50	22,1
2 Aluepalveluiden täydennystyöt	1,11	1,18	0,67	0,50	0,90	0,80	1,10	1,15	0,48	1,65	0,75	0,65	0,66	1,35	0,70	0,50	0,80	0,95	0,95	0,90	17,7
3 Aluepalveluiden kalustohankinnat	0,94	0,90	1,35	1,36	1,09	0,73	1,28	1,37	0,82	1,09	1,03	1,57	1,09	0,78	0,87	0,81	0,78	0,66	1,45	1,36	21,3
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN HALLINTA	**2,0**	**2,7**	**3,6**	**3,9**	**1,9**	**0,9**	**2,2**	**0,9**	**2,4**	**2,4**	**2,2**	**2,5**	**1,7**	**1,0**	**0,6**	**1,1**	**0,8**	**1,0**	**2,1**	**2,1**	**37,7**
4 Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen	0,25	1,10	2,60	1,75	1,25	0,25	0,80	0,25	1,75	1,75	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,80	0,25	0,25	1,75	1,75	17,8
5 Vesien keräys ja johtaminen	0,95	1,15	0,65	1,25	0,35	0,15	0,65	0,15	0,35	0,15	1,65	2,15	1,35	0,65	0,15	0,15	0,35	0,65	0,20	0,20	13,3
6 Viimeistelyrakenteet	0,80	0,40	0,30	0,90	0,30	0,50	0,70	0,50	0,30	0,50	0,30	0,10	0,10	0,10	0,20	0,10	0,20	0,10	0,10	0,10	6,6
ALUEIDEN JA TOIMINTOJEN YLLÄPITO JA KEHITTÄMINEN	**8,1**	**9,6**	**6,8**	**5,8**	**11,0**	**9,1**	**5,0**	**6,3**	**10,6**	**8,8**	**7,6**	**5,1**	**6,2**	**7,3**	**8,8**	**8,1**	**6,0**	**7,2**	**5,8**	**6,8**	**149,0**
7 Biojätteen ja lietteen käsittely ja hyödyntäminen	4,10	4,30	2,50	3,40	6,80	5,20	1,20	0,80	2,80	3,20	0,80	1,30	2,20	5,30	5,30	1,80	4,00	5,00	3,80	1,80	65,6
8 Ämmässuon laajennusalue	0,10	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	0,00	3,50	5,00	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	3,00	14,1
9 Infran kehittäminen ja ylläpito	3,34	2,40	1,70	1,20	1,20	2,70	3,20	1,20	1,70	4,20	6,20	3,20	1,40	1,40	2,90	2,90	1,40	1,40	1,40	1,40	46,4
10 Käsittelypalveluiden koneet ja laitteet	0,35	0,35	0,55	0,35	0,35	0,35	0,35	0,55	0,85	0,35	0,35	0,35	0,55	0,35	0,35	0,35	0,35	0,55	0,35	0,35	8,3
11 Energia- ja materiaalitehokkuusinvestoinnit	0,20	2,50	2,00	0,80	2,00	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	2,00	0,20	0,20	2,50	0,20	0,20	0,20	0,20	14,6
MUUT INVESTOINNIT	**5,3**	**2,5**	**3,0**	**3,6**	**3,5**	**5,1**	**5,8**	**5,9**	**4,2**	**4,3**	**5,1**	**3,7**	**4,8**	**4,4**	**2,5**	**3,5**	**4,7**	**3,8**	**3,1**	**2,4**	**81,3**
12 Jätteenkuljetuksen keräyskalusto	1,00	1,00	1,50	1,50	1,50	3,30	4,30	4,30	3,30	2,85	2,85	2,85	2,85	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	43,3
13 Maahankinnat	1,90	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	6,4
14 Seutulan alueen	0,70	0,80	0,75	1,40	0,40	1,10	0,80	0,85	0,10	0,55	0,55	0,15	1,10	0,10	0,20	0,65	2,35	1,60	0,90	0,25	15,3
15 ICT-investoinnit	1,70	0,71	0,79	0,73	0,63	0,75	0,67	0,77	0,77	0,92	0,72	0,72	0,87	0,82	0,87	0,92	0,92	0,72	0,73	0,70	16,4
YHTEENSÄ (M€)	**17,5**	**17,5**	**18,9**	**18,1**	**18,5**	**17,0**	**18,7**	**18,6**	**18,4**	**18,2**	**16,6**	**14,2**	**14,4**	**14,8**	**13,4**	**13,9**	**13,2**	**13,9**	**16,3**	**17,0**	**329,2**

Taulukko 5 Jätehuollon kokonaisinvestoinnit koreittain ja vuosittain 2027–2046 (milj. euroa)

Vesihuollon investointiohjelma 2027–2046

HSY hallitus 29.5.2026

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
Helsinki Region Environmental Services Authority

Sisällys

1 Termipankki 4
2 Investointiohjelman tavoitteet ja lähtökohdat 5
2.1 HSY:n vesihuollon investointien suunnittelu- järjestelmä 5
2.2 HSY:n strategia ja omistajaohjaus vesihuollon investointiohjelman näkökulmasta 5
2.3 Investointiohjelman rakenne 7
2.4 Investointiohjelman muodostaminen 7
2.4.1 Ohjelman lähtötiedot ja tehdyt oletukset 7
2.4.2 Vaikutusten arviointi 8
2.5 Investointiohjelman historia ja muutokset 9
2.5.1 Vesihuollon investointiohjelman historia vuosilta 2021–2025 9
2.5.2 Muutokset edelliseen investointiohjelmakauteen (2025–2044) 10
2.6 Investointien rahoitus 11
2.6.1 Talousmallitarkastelu 12
3 Investoinnit teemoittain 13
3.1 Toimintavarmuus 13
3.2 Asiakas 16
3.3 Ympäristö 19
4 Investoinnit koreittain 21

1 Termipankki

Ohjelmahanke: investointiohjelmassa yhteen investointikoriin kuuluva eli yhteen omaisuuserään kohdistuva yksittäinen investointi.

Ohjelmahankekokonaisuus: yksittäisten ohjelmahankkeiden muodostama kokonaisuus, johon voi sisältyä eri investointikoreissa olevia ohjelmahankkeita. Ohjelmahankekokonaisuuden muodostavat toisiinsa ajallisesti ja maantieteellisesti sidoksissa olevat ohjelmahankkeet. Ohjelmahankekokonaisuudella on yhteinen tavoite, jonka saavuttaminen edellyttää kaikkien siihen kuuluvien ohjelmahankkeiden toteuttamista.

HSY:n strategia: HSY:n koko toiminnan taustalla vaikuttavat linjaukset. Strategia ja omistajaohjauksen tavoitteet ohjaavat investointiohjelman päämääriä ja toimenpiteitä. Strategia kuvaa HSY:n hallituksen 20.03.2026 hyväksymää HSY:n strategia vuoteen 2035-luonnosta.

Investointikori: vesihuoltolähtöinen tekninen luokittelu investoinneille. Koreissa on eroteltu eri omaisuuseriin kohdistuvat investoinnit. Kaupunkilähtöisille investoinneille on omat korit (3 ensimmäistä koria) ja loput korit vastaavat vesihuollon omaisuuseriä jaoteltuna uus- ja saneerausinvestointeihin.

Suorite: investointiohjelmakauden aikana toteutettavat konkreettiset toimenpiteet numeerisesti esitettynä.

Teema: keino viestiä sisäisesti ja ulkoisesti investointiohjelman sisällöstä ja vaikuttavuuksista sellaisina kokonaisuuksina, joilla on viestinnällistä arvoa. Teema kuvaa ohjelmahankkeiden vaikuttavuutta eli sitä, millaisiin asioihin ohjelmahankkeilla pyritään vaikuttamaan. Teemojen avulla voidaan määrittää eri investointikoreihin kuuluvat, mutta samaan tekijään, kuten vesistökuorman pienenemiseen vaikuttavat investoinnit.

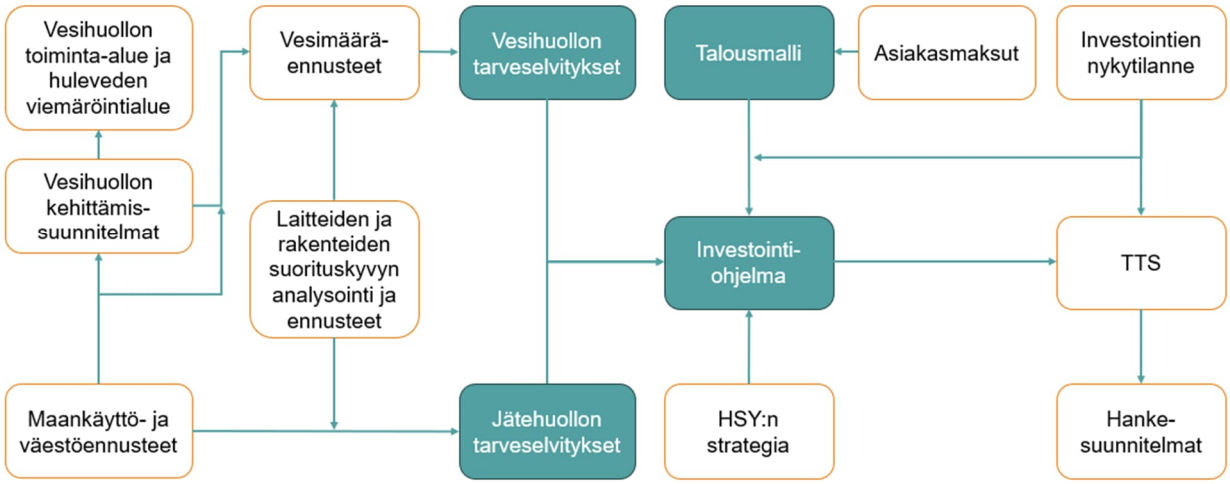
Teeman tavoite: pidemmän aikavälin tavoite, johon teemaan kuuluvilla investoinneilla pyritään.

Vaikuttavuusmittari: kuvaa investointiohjelman ohjelmahankkeiden vaikutusta toimintaan. Vaikuttavuusmittareiden tuloksia tulkittaessa on tärkeää ottaa huomioon, että osa toimenpiteistä vaikuttaa vain paikallisesti kohteessa, johon investointi on kohdistettu, mutta samaan aikaan esimerkiksi verkoston kunto heikkenee muualla.

2 Investointiohjelman tavoitteet ja lähtökohdat

2.1 HSY:n vesihuollon investointien suunnittelujärjestelmä

HSY:n vesihuollon investointiohjelma on osa vesihuollon investointien suunnittelujärjestelmää. Suunnittelujärjestelmä sisältää esimerkiksi vesihuollon kehittämissuunnitelmat, HSY:n strategian sekä omistajaohjauksen tavoitteet ja vesihuollon investointiohjelman. Investointiohjelma on kahden vuoden välein laadittava suunnitelma. Investointi-ohjelma kattaa toista kertaa 20 vuoden aikajänteen. Vesihuollon investointiohjelma sisältää vesihuollon suunnitellut investoinnit vuosille 2027–2046. Edellinen investointiohjelma laadittiin vuosille 2025–2044.



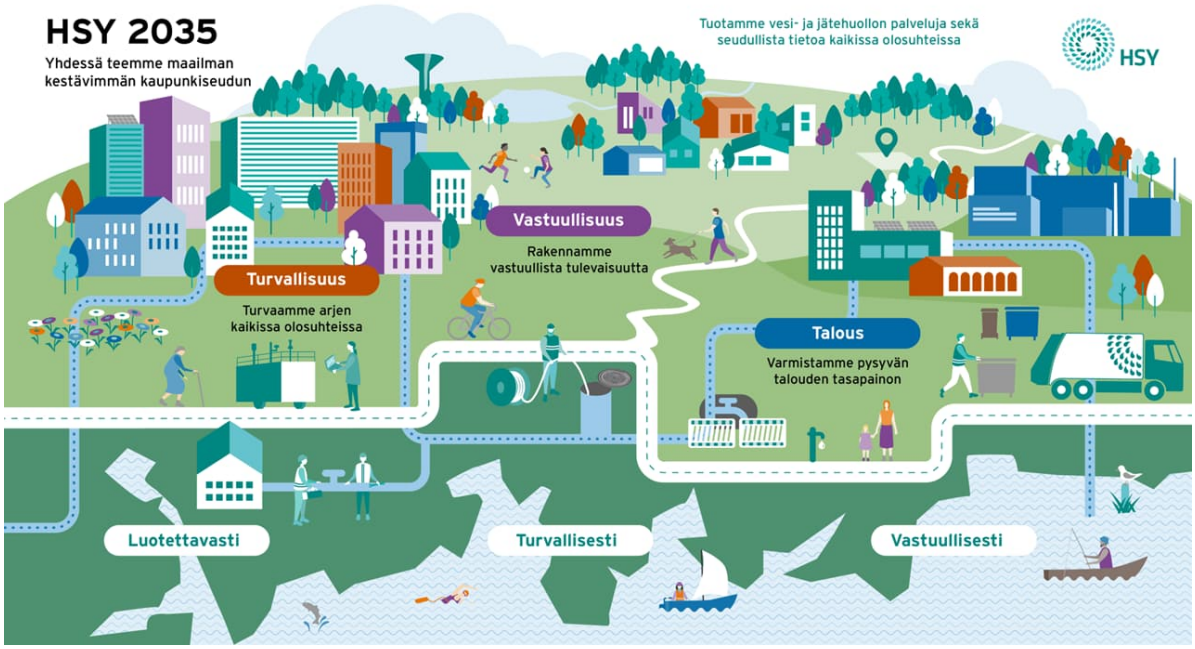
Kuva 1 HSY:n vesihuollon investointien suunnittelujärjestelmä.

2.2 HSY:n strategia ja omistajaohjaus vesihuollon investointiohjelman näkökulmasta

HSY:n strategia ohjaa investointiohjelman laatimista. Edellisestä investointiohjelmakierroksesta poiketen HSY:llä ei ole erillistä vesihuollon investointistrategiaa, vaan investointien näkökulma on huomioitu osana HSY:n varsinaista strategiaa.

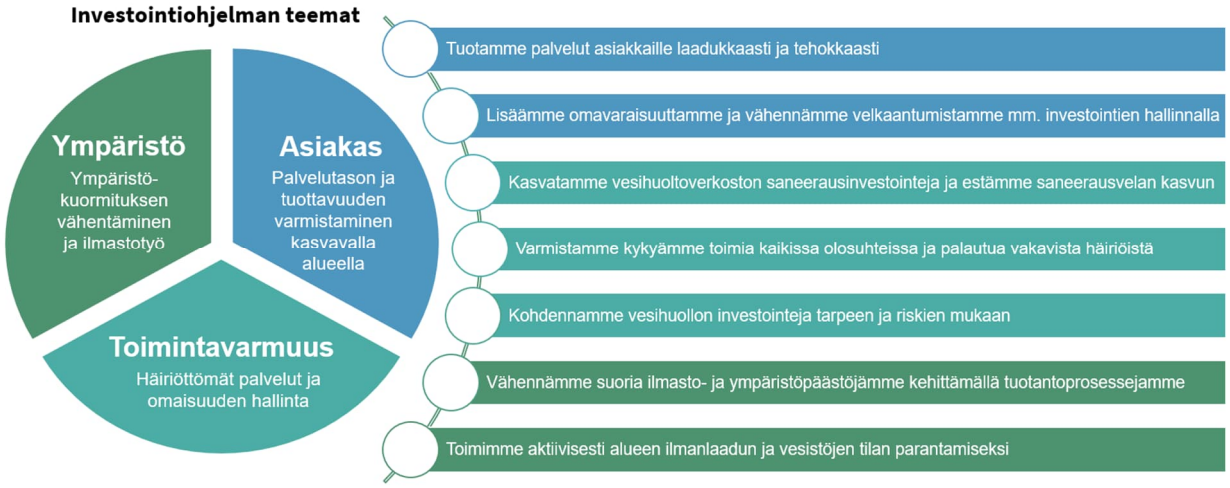
HSY:n hallitus on hyväksynyt HSY:n strategia vuoteen 2035 – luonnoksen kokouksessaan 20.3.2026 ja lähettänyt sen edelleen jäsenkaupungeilleen lausunnoille. Tässä raportissa viitataan HSY:n strategia vuoteen 2035 – luonnokseen. Investointiohjelman laatimisajankohta ajoittui kahden strategiakauden väliin, mutta on siitä huolimatta linjassa uuden strategian kanssa.

Investointiohjelma toteuttaa kuntayhtymän strategian painopisteitä ja ohjelman investoinnit tukevat asetettujen päämäärien saavuttamista. Jokainen vesihuollon investointi edesauttaa yhden tai useamman strategisen painopisteen saavuttamista. Kuvassa 2 on esitetty HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen strategiset painopisteet sekä missio, visio ja arvot. HSY:n strategisina painopisteinä ovat turvallisuus, vastuullisuus ja talous. Missiona on tuottaa vesi- ja jätehuollon palveluja sekä seudullista tietoa kaikissa olosuhteissa. Visiona on yhdessä tehdä maailman kestävin kaupunkiseutu. Toimintaa ohjaavat arvot ovat luotettavuus, turvallisuus ja vastuullisuus.



Kuva 2. HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen strategisten painopisteet sekä missio, visio ja arvot.

Kuvassa 3 on esitetty HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen strategisten painopisteiden kehitysteemojen toteutuskeinot vesihuollon investointiohjelman teemojen näkökulmasta. Sininen kuvaa asiakasteemaa, turkoosi kuvaa toimintavarmuusteemaa ja vihreä kuvaa ympäristöteemaa. Investointiohjelman teemat ovat hyvin lähellä uuden strategian painopisteitä turvallisuutta, vastuullisuutta ja taloutta. Teemojen tarkoituksena on kuvata strategian päämääriä vahvemmin sitä, mihin investoinnit kohdistuvat ja kenelle tuotetaan arvoa investointien kautta. Asiakas ja ympäristö ovat merkittävimmät kohteet, joille tuotetaan arvoa investointien kautta. Toimintavarmuus on nostettu teemaksi, koska sen varmistaminen on vesihuoltolain mukainen velvollisuus ja siten hyvin keskeinen vesihuoltolaitostoimintaa ohjaava tekijä.



Kuva 3. HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen strategisten painopisteiden toteutuskeinot vesihuollon investointiohjelman teemojen näkökulmasta. Sininen kuvaa asiakasteemaa, turkoosi kuvaa toimintavarmuusteemaa ja vihreä kuvaa ympäristöteemaa.

Strategian lisäksi investointiohjelman laatimista ohjaavat HSY:lle asetetut omistajaohjauksen tavoitteet. Tällä investointiohjelmakierroksella merkittävin ohjaus on kohdistunut vesihuoltoverkostojen saneerausvelan haltuunoton varmistamiseen, mikä on edellyttänyt merkittäviä lisäpanostuksia verkostosaneerauksiin.

2.3 Investointiohjelman rakenne

Investointiohjelma jakautuu investointikoreihin kuvan 4 mukaisesti. Korirakenne muodostuu kaupunkien kehittymiseen liittyvistä investoinneista (kaupunkilähtöiset investoinnit) sekä vesihuoltojärjestelmän kehittämisen ja ylläpitämisen investoinneista (vesihuoltolähtöiset investoinnit). Lisäksi vesihuollon investointiohjelmassa ovat mukana vesihuoltoon liittyvät kiinteistöinvestoinnit (rakennukset) ja investoinnit irtaimeen käyttöomaisuuteen sekä IT-ratkaisuihin (muu irtain).

Kaupunkilähtöiset investoinnit on jaettu kaavoituksen mukaisiin alueinvestointeihin, vesihuollon kehittämissuunnitelmien mukaiseen laajentumiseen haja-asutusalueille sekä kaupungin kehittämisen aiheuttamiin johtosiirtotarpeisiin. Vesihuoltolähtöiset investoinnit on jaettu vesihuoltojärjestelmän (vedenhankinta, vedenpuhdistus, vedenjakelu, viemäröinti ja jätevedenpuhdistus) mukaisiin osakokonaisuuksiin sekä edelleen uudisinvestointi- ja saneerausinvestointeihin.



Kuva 4 Vesihuollon investointiohjelman korirakenne.

Investointiohjelman korirakennetta on hyödynnetty luvussa 4 investointiohjelman kokonaisuuden raportoinnissa. Osa ohjelmahankkeista on lisäksi ryhmitelty ohjelmahankekokonaisuuksiksi. Ohjelmahankekokonaisuus koostuu yksittäisistä ohjelmahankkeista, jotka voivat sijoittua eri investointikoreihin. Ohjelmahankekokonaisuuteen kuuluvat ohjelmahankkeet ovat sidoksissa toisiinsa niin ajallisesti kuin maantieteellisesti. Lisäksi niillä on yhteinen tavoite, jonka saavuttaminen edellyttää kaikkien ohjelmahankekokonaisuuteen kuuluvien ohjelmahankkeiden toteuttamista. Ohjelmahankekokonaisuus voi muodostua esimerkiksi tilanteessa, jossa verkostojen saneerauksen yhteydessä rakennetaan uusi runkovesijohto ja uusi jätevesipumppaamo. Tällaisissa tapauksissa on tärkeää, että kaikki ohjelmahankekokonaisuuteen kuuluvat ohjelmahankkeet toteutetaan, jotta saavutetaan mahdollisimman suuri hyöty.

2.4 Investointiohjelman muodostaminen

2.4.1 Ohjelman lähtötiedot ja tehdyt oletukset

Investointiohjelmatyön pohjana on investointien suunnittelujärjestelmän (kuva 1) mukaisesti vesihuollon tarveselvitys. Tarveselvitys laaditaan joka toisella investointiohjelmakierroksella ja edellinen tarveselvitys laadittiin viime ohjelmakierroksella. Näin ollen tarveselvitystä ei ole laadittu tämän investointiohjelman lähtötiedoksi, vaan ohjelma on muodostettu vuonna 2024 valmistuneen tarveselvityksen pohjalta. Myöskään tarveselvityksen lähtötietona hyödynnettävää vedenkulutusennustetta ei päivitetty tällä investointiohjelmakierroksella, joten ennusteet perustuvat edellisen kierroksen tapaan viimeisimpään MAL-sopimuksen mukaiseen

Helsingin seudun väestöennusteeseen (MAL 2023). Verkostosaneerauksien osalta poikettiin päivityssyklistä, sillä investointiohjelman lähtötiedoksi laadittiin omistajakuntien pyynnöstä erillinen verkostojen tila ja saneeraustarpeet – selvitys. Selvityksessä määritettiin investointitaso, jolla verkostojen saneerausvelka saadaan hallintaan ja turvataan nykyisenlainen vesihuollon tila ja sitä kautta palvelutaso myös investointiohjelmakauden lopussa ja sen jälkeenkin.

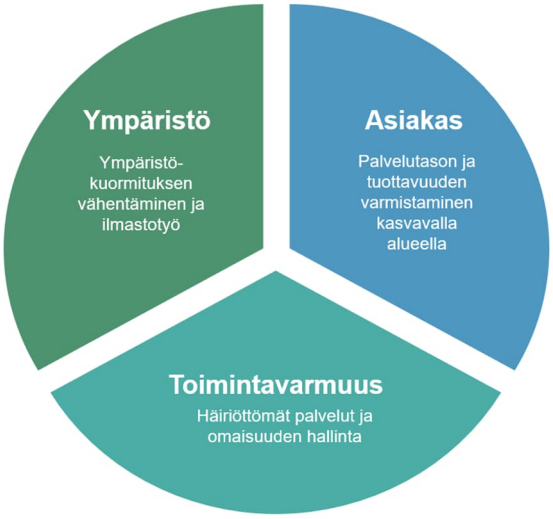
Kaupunkilähtöisten investointien osalta Kaupunkien rakentamisohjelmiin sisältyy vesihuollon toteutuksen kannalta suuria epävarmuuksia, ja kaupunkilähtöisiä hankkeita ja niiden kustannusarvioita pystytään ennakoimaan riittävällä tarkkuudella useimmiten vain kauden ensimmäisten vuosien osalta. Tällä hetkellä myös lähivuosiin kohdistuu epävarmuutta johtuen edelleen jatkuvasta asuntorakentamisen matalasta tasosta, joka puolestaan johtuu Ukrainan sodan käynnistämistä ja Iranin sodan myötä edelleen jatkuvasta inflaatio- ja korkopaineiden kasvusta.

Muiden kuin verkostosaneerausinvestointien osalta investointiohjelma on muodostettu vuonna 2024 valmistuneessa tarveselvityksessä tunnistettujen investointitarpeiden perusteella. Investointiohjelmatyön aikana investointien aikataulutusta ja kustannusvarauksia on päivitetty edelliseen investointiohjelmakierrokseen nähden.

Investointiohjelman yhteydessä on laadittu talousmalli investointiohjelman suunnittelukaudelle. Talousmallin avulla on tarkasteltu investointitarpeiden toteuttamisen taloudellisia edellytyksiä. Rahoituksen suunnittelemiseksi on tärkeää ennakoida koko kauden investointitason suuruusluokka. Talousmallitarkastelun olettamia ja tuloksia on esitetty luvussa 2.6.1.

2.4.2 Vaikutusten arviointi

Investointiohjelman tavoitteiden konkretisoimiseksi investointiohjelmalle on laadittu teemat (kuva 5), joita on päivitetty edellisestä investointiohjelmakierroksesta. Yhteistä laajempaa tavoitetta toteuttavat ohjelmahankkeet kuuluvat samaan teemaan. Teemat kuvaavat ohjelmahankkeiden vaikuttavuutta eli sitä millaisiin asioihin ohjelmahankkeilla pyritään vaikuttamaan. Teemojen tarkoituksena on edistää investointiohjelmasta viestimistä siten, että investointien vaikutukset ovat keskiössä ja investointien merkitys vesihuoltopalvelun toteuttamiseen olisi laajasti ymmärrettävissä. Teemat on esitelty tarkemmin luvussa 3.



Kuva 5 Vesihuollon investointiohjelman 2027–2046 teemat: toimintavarmuus, asiakas ja ympäristö.

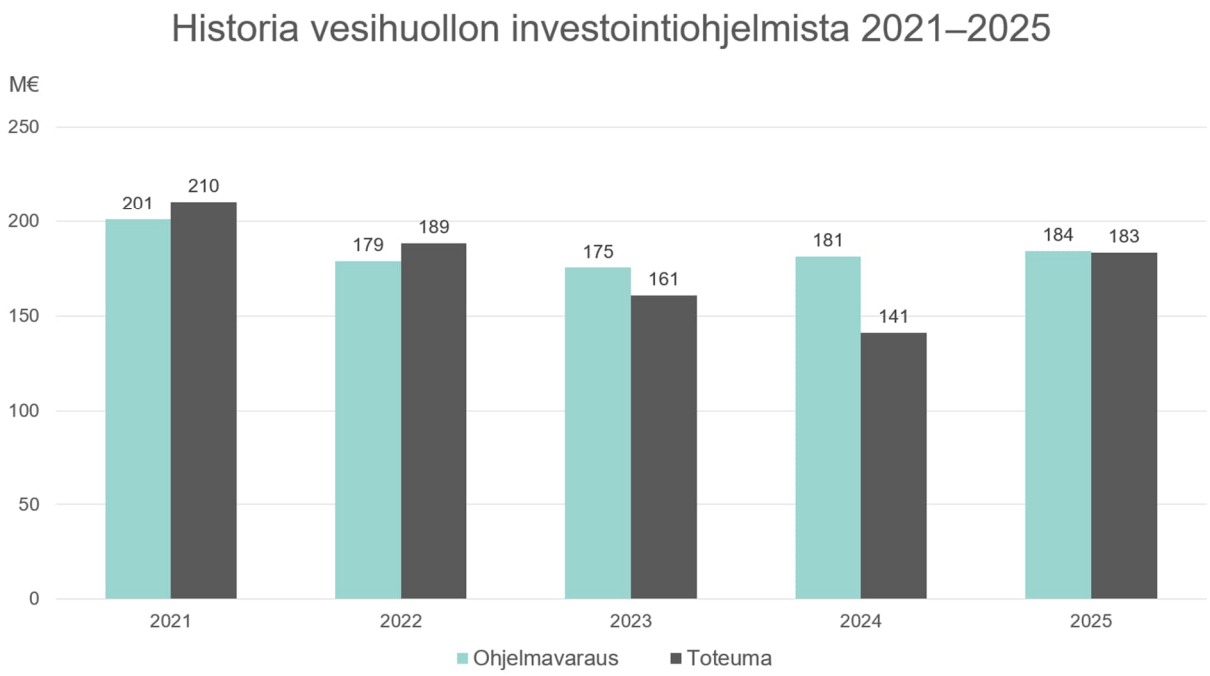
Teemoilla ei ole ajallista tai maantieteellistä yhteyttä ja samaan teemaan kuuluvat ohjelmahankkeet ovat useimmiten toisistaan riippumattomia. Samaan teemaan voi kuulua ohjelmahankkeita eri investointikoreista ja toisaalta sama ohjelmahanke voi kuulua useampaan teemaan.

Ohjelmahankkeille on määritetty niillä saavutettavia konkreettisia tuloksia kuvaavia suoritteita, kuten verkostopituuden kasvua ja kapasiteetin lisäyksiä. Lisäksi osalle investoinneista on määritetty vaikuttavuuden tunnuslukuja, jotka kuvaavat investointien toiminnallisia vaikutuksia. Vaikuttavuuden tunnuslukuja on määritelty varsinkin verkostoinvestoinneille. Vaikuttavuudet on raportoitu teemakohtaisesti luvussa 3. Työ vaikuttavuuden arvioinnin ja todentamisen kehittämiseksi jatkuu.

2.5 Investointiohjelman historia ja muutokset

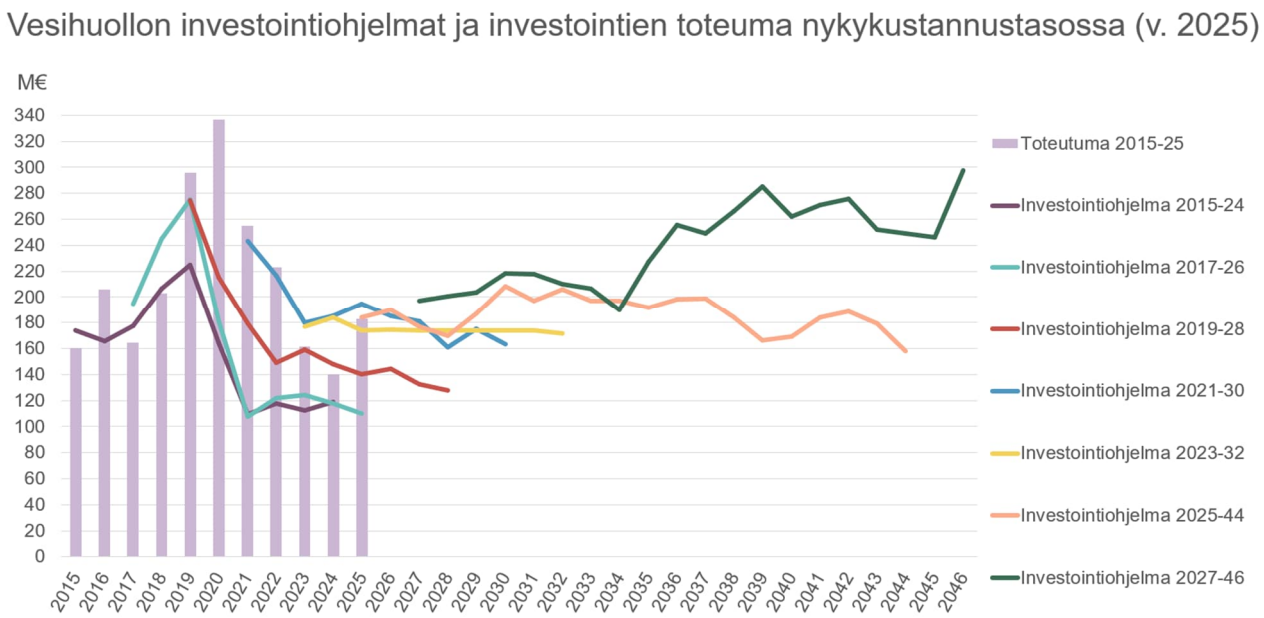
2.5.1 Vesihuollon investointiohjelman historia vuosilta 2021–2025

Vesihuollon investointiohjelmien historiaa tarkastelemalla voidaan arvioida, kuinka hyvin investointimääriä on onnistuttu ennakoimaan eri vuosina. Kuvassa 6 esitetään vertailu menneiden vuosien investointiohjelmien varauksista ja toteutuneista investointisummista siten, että kutakin vuotta verrataan aina sitä lähimpänä laaditun ohjelman ennusteeseen. Tarkastelu osoittaa, että vesihuollossa on pääsääntöisesti pysytty melko hyvin lähivuosien ohjelmavarausten tasolla. Poikkeuksen muodostavat vuodet 2023–2024, jolloin toteutuneet investoinnit jäivät ennakoitua pienemmiksi rakentamisen hiipumisen vuoksi Ukrainan sodan ja siitä seuranneen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksesta. Näiltä vuosilta syntynyttä investointivajetta saatiin vuonna 2025 merkittävältä osin kurottua umpeen lisäämällä verkostosaneerausten määrää.



Kuva 6. Historia vesihuollon investointiohjelmien 2021–2025 ohjelmavarauksista ja toteumista.

Kuvassa 7 tarkastellaan, kuinka eri vuosina laaditut investointiohjelmat (2015–2027) ovat ennustaneet tulevaa investointitasoa. Vertailu on tehty vuoden 2025 nykykustannustasossa, jossa kustannukset on muunnettu maarakennusindeksin 2015 perusteella. Investointien toteumat vastaavat pääosin ohjelmien lähivuosien eli käytännössä ensimmäisten viiden vuoden ennustetasoa. Poikkeuksena on vuoden 2020 selkeä investointipiikki, joka johtuu Blominmäen jätevedenpuhdistamon rakentamisesta ja sen odotettua korkeammiksi nousseista kustannuksista. Investointiohjelmavaraukset ovat kasvaneet lähes jokaisella ohjelmakierroksella ja 20 vuoden aikajänne on oleellisesti parantanut investointitarpeiden pitkän aikavälin näkyvyyttä.

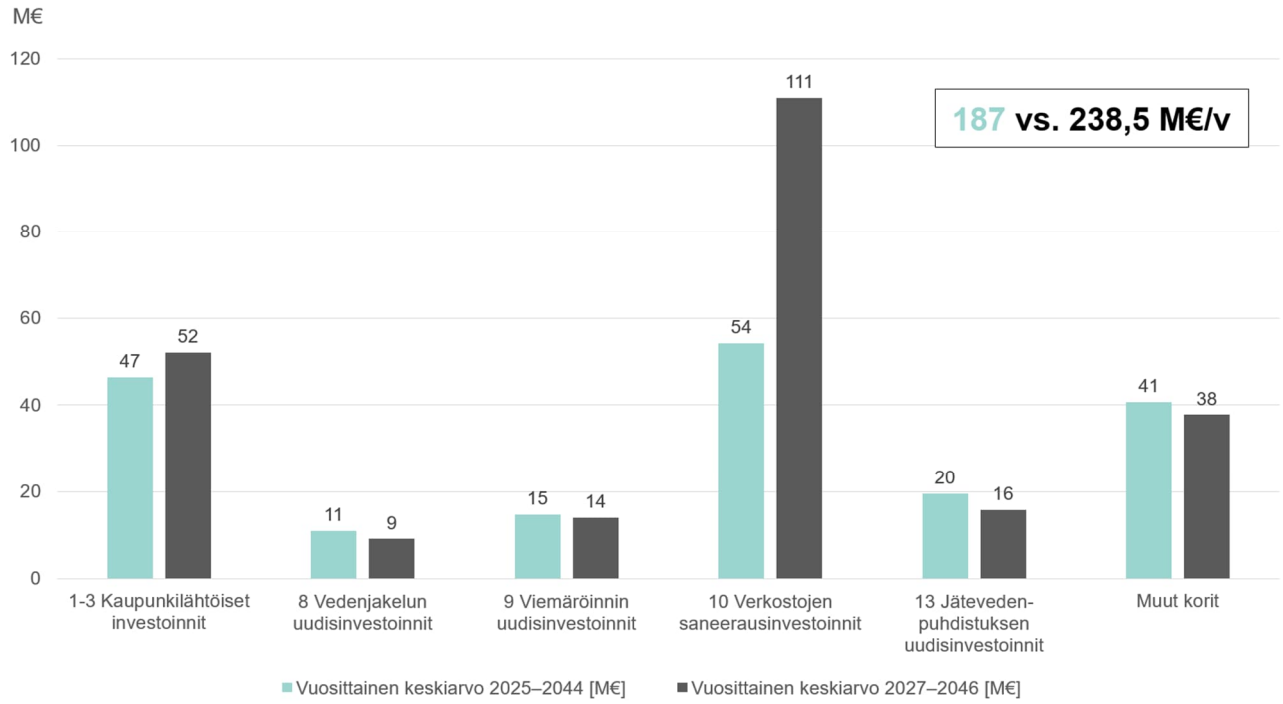


Kuva 7. Vesihuollon investointiohjelmat ja investointien toteuma nykykustannustasossa (vuoden 2025) maa-rakennusindeksin 2015 perusteella.

2.5.2 Muutokset edelliseen investointiohjelmakauteen (2025–2044)

Investointiohjelman 2027–2046 kokonaisuus kattaa investointeja 4 770 M€:n summalla. Keskimääräinen vuotuinen investointisumma kasvaa 187 M€:sta 238,5 M€:on, mikä on noin 28 %:a suurempi kuin edellisen ohjelmakauden (2025–2044) aikana. Kuvasta 8 näkee isoimpien vesihuollon investointikorien muutokset edelliseen ohjelmaan. Alla on esitetty keskeisiä muutoksia edelliseen investointiohjelmaan verrattuna.

- Investointiohjelman taloudellista kokonaisraamia kasvatettiin aiempiin ohjelmiin verrattuna lähes 30 %
- Verkostosaneerausten määrä on tuplattu edelliseen ohjelmaan verrattuna – investointiohjelman mukaisella investointitasolla saneerausvelan kasvu saadaan pysäytettyä ja pystytään säilyttämään nykyinen vesihuollon taso.
- Haitta-aineiden poiston tehostamiseen tähtäävissä ohjelmahankkeissa on varauduttu päivitetyn yh-dyskuntajätevesidirektiivin (EU) 2024/3019 mukaisesti kattamaan 20 % kustannuksista.



Kuva 8. Investointiohjelman 2027–2046 vuositason kustannusten jakautuminen suurimpien korien ja korikokonaisuuksien kesken verrattuna edelliseen ohjelmakauteen (2025–2044).

Ohjelmakauden suurin muutos edelliseen investointiohjelmaan (2025–2044) verrattuna on verkostojen saneerausinvestointien (kori 10) investointitason tuplaus (+57 M€/vuosi). Verkostosaneerausten kokonaisvaraus on 2 210 M€, mikä on vuositasolla keskimäärin n. 106 % enemmän kuin viime ohjelmakaudella. Verkostosaneerauksiin tehtävä investointipanostusten trendi on kasvava ohjelmakauden loppua kohden. Tämä on linjassa omistajaohjauksen saneerausvelan tavoitteiden ja strategia vuoteen 2035 –luonnoksen saneerausvelan hallinta -kehitysteeman kanssa, mikä ohjaa lisäämään vesihuoltoverkoston saneerausinvestointeja investointiohjelmassa, jotta saneerausvelan kasvu estyy.

Ohjelman aikajänteen pidentymisen myötä on tärkeää ottaa huomioon, että ohjelmahankkeiden kustannusten arviointi muodostuu epätarkemmaksi ohjelmakauden loppupuolella. Tämä haaste korostuu varsinkin kaupunkilähtöisissä investoinneissa. Investointiohjelma laaditaan kuitenkin kahden vuoden välein, joten arviot tarkentuvat tulevilla ohjelmakausilla.

2.6 Investointien rahoitus

HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen tasapainoisen talouden painopisteen mukaisesti investoinnit tulee rahoittaa tulorahoituksella, jotta omavaraisuus kasvaa ja velkaantuminen vähentyy. Myös vesihuoltolaki edellyttää, että vesihuollon maksujen tulee olla sellaiset, jotta pitkällä aikavälillä niillä voidaan kattaa vesihuoltolaitoksen uus- ja korjausinvestoinnit.

Tunnistettujen investointitarpeiden vaikutusta talouteen ja toiminnan tasoon on mallinnettu investointiohjelman laatimisen yhteydessä. Talousmallinnus on tehty tämän ohjelmakokonaisuuden mukaisella investointitasolla.

Strategian mukainen talouden tasapainon tavoite ja investointiohjelman toteuttaminen esitetyssä laajuudessa edellyttävät aiempaa suurempia maksukorotuksia. Laaditussa ohjelmassa ja talousmallissa investointitaso ja maksujen kehitys ovat tasapainossa. Kaupunkilähtöisten investointien ennakoimiseen sisältyy suuria epävarmuuksia. Mikäli tarpeet kasvavat ennakoitua suuremmiksi, strategisten tavoitteiden saavuttaminen edellyttää joko lisäystä rahoitukseen tai tavoitteiden uudelleentarkastelua.

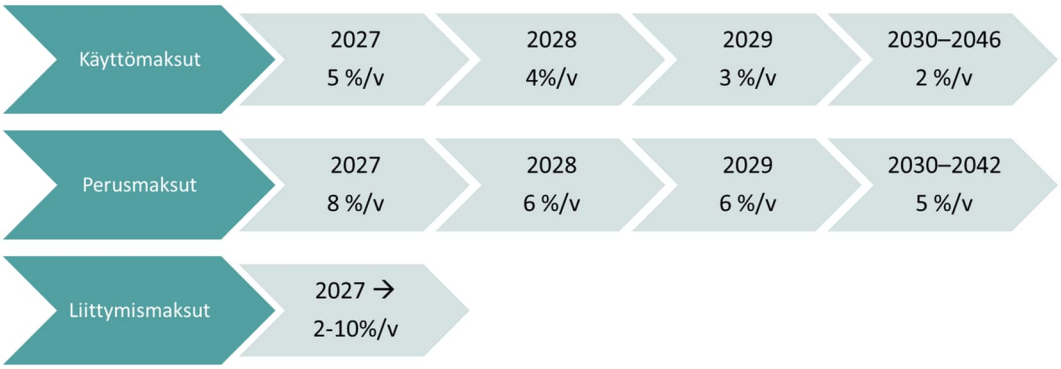
2.6.1 Talousmallitarkastelu

Vesihuollon investointiohjelman laatimisen yhteydessä on investointi- ja rahoitustarvetta tarkasteltu pitkällä aikavälillä vesihuollon talouden kestävyyden näkökulmasta. Pitkän ajan investointitarpeiden ja talouden samanaikaisella tarkastelulla on päädytty investointitasoon, jossa systemaattisin maksukorotuksin voidaan turvata vesihuoltotoiminnan palvelutaso ja kehittäminen ilman, että HSY:n taloudellinen suoriutuminen vaarantuisi.

Talousmallinnuksessa on arvioitu vesihuollon investointi- ja rahoitustarvetta sekä toiminnan volyymin kehittymistä 20 vuoden aikajänteellä 2027–2046. Mallinnuksen taloudellisena lähtökohtana on käytetty viimeisintä tilinpäätöstä (2025). Lähtötietoina talousmallinnuksessa on käytetty seuraavia parametreja: vuosi-inflaatio keskimäärin 2 %, ulkopuolisen rahoituksen korkotaso keskimäärin 3,2 %, jäsenkuntalainojen keskimääräinen korkotaso 5,3 %.

Vesihuollon maksujen osalta mallinnuksessa on käytetty seuraavia parametreja, jotka sisältävät myös inflaation (kuva 9):

- Käyttömaksujen osalta 2027 vuosimuutos on 5 %, vuonna 2028 4 %, vuonna 2029 3 % ja vuosien 2030–2046 osalta 2 %.
- Perusmaksujen osalta vuonna 2027 vuosimuutoksena on 8 %, vuosina 2028–2029 6 %, vuosina 2030–2042 5 % ja vuodesta 2043 alkaen 2 %.
- Liittymismaksujen osalta korotustarpeen arvioidaan olevan koko ohjelmakauden ajan vuositasolla 2–10 % kiinteistötyypistä riippuen.



Kuva 9. Vesihuollon maksukorotustarpeet ohjelmakaudelle 2027–2046 investointitason ollessa noin 239 M€.

Talousmallitarkastelun perusteella edellä mainituin maksukorotuksin on mahdollista turvata toiminnan ja investointien rahoitus ja taittaa velkaantuminen strategisen tavoitteen mukaisesti. Tällä talousmallitarkastelulla omavaraisuusastetavoite myös täyttyy. Esitetyillä maksukorotuksilla saadaan myös nostettua perusmaksutulojen osuutta vesihuollon tulovirrassa osuuden ollessa 30 % ohjelmakauden lopussa.

Asukasmäärän ennustetaan kasvavan pitkällä aikavälillä MAL2023-väestöennusteen mukaisesti. Vesihuollon volyymin muutoksen, joka huomioi sekä väestönmuutoksen että vedenkulutuksen muutoksen, arvioidaan kasvavan 0,3 %/vuosi vuoteen 2028 asti, minkä jälkeen ennustetaan nollakasvua. Veden ominaiskulutuksen pienenemisen odotetaan näin ollen kompensoivan käyttäjämäärän kasvua.

Investointiohjelman ja talousmallin lähtökohtana on sekä käyttö- että investointimenojen kattaminen tulorahoituksella. Vesihuollon velkaantuminen saadaan talousmallin mukaan taittumaan strategian mukaisesti strategiakauden aikana ennen vuotta 2030 toiminnan ja investointien rahavirran kääntyessä positiiviseksi vuonna 2027. Tämän jälkeen velkaantuminen kääntyy hiljalleen laskuun ja vuosikate kattaa investoinnit. Vesihuollon omavaraisuusasteen ennustetaan nousevan hiljalleen nykytasosta (omavaraisuusaste 24,9 % vuoden 2025 tilinpäätöksessä) koko investointiohjelmakauden ajan.

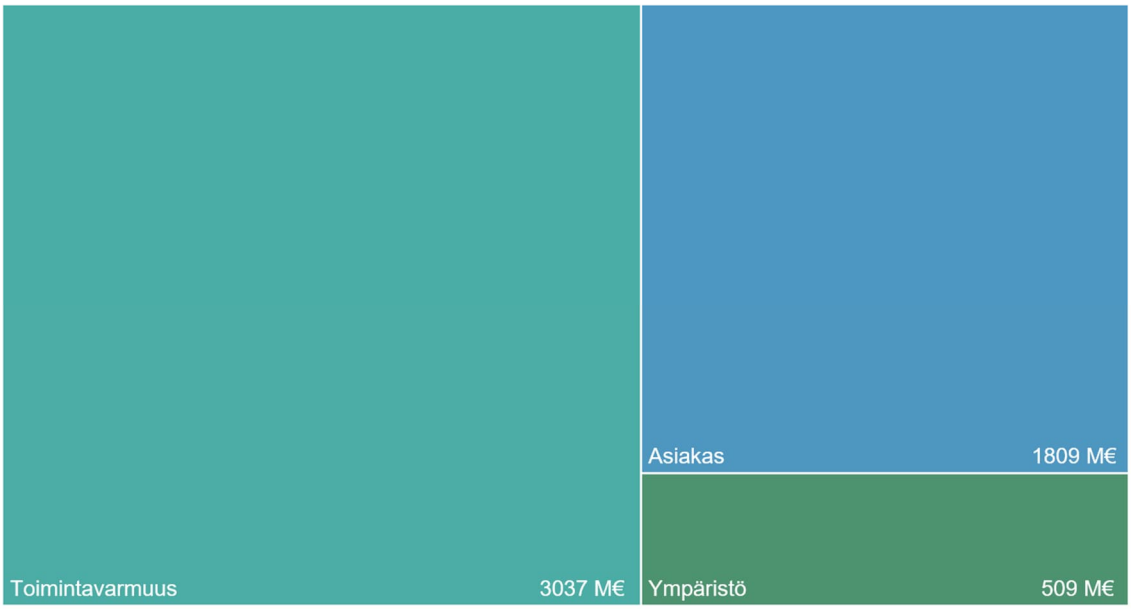
3 Investoinnit teemoittain

Tässä luvussa investointiohjelma on esitetty teemojen eli investointien vaikuttavuuden perusteella. Yksi ohjelmahanke voi sisältyä useampaan kuin yhteen teemaan, sillä yhdellä ohjelmahankkeella voi olla useita vaikuttavuuksia. Kukin teema on käsitelty omassa alaluvussaan, jotka on asetettu teemojen suuruusluokan mukaiseen järjestykseen. Taulukkoon 1 on kirjattu selitteet teemakohtaisesti raportoidulle taulukolle.

Taulukko 1. Teemakohtaisen taulukon selitteet.

	Kuvaus
HSY:n strategian painopiste	HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen painopistee(t), jonka/joiden saavuttamista investointiohjelman teemaan kuuluvat investoinnit edesauttavat.
HSY:n strategian kehitysteema	HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen kehitysteema(t), jonka/joiden saavuttamista investointiohjelman teemaan kuuluvat investoinnit edesauttavat.
Teeman tavoitteet	Kuvaus teemaan kuuluvien investointien pidemmän aikavälin tavoitteista, joiden avulla konkretisoidaan strategian päämääriä teemojen tasolle.
Ohjelmahanketyypit	Esimerkkejä teemaan kuuluvista ohjelmahanketyypeistä.
Tarve	Perustelut investointitarpeelle.
Toimenpiteet ja vaikuttavuusmittarit	Teeman mukaisilla investoinneilla saavutettavat tekniset toimenpiteet ja investointien vaikuttavuustunnusluvut tuloksineen investointiohjelmakaudella.

Alla olevassa kuvassa 10 on esitetty teemojen suuruusluokat suhteessa toisiinsa miljoonissa euroissa. Ohjelmahankkeet voivat toteuttaa useampaa eri teemaa, jonka takia teemojen yhteenlaskettu kustannussumma on suurempi kuin investointiohjelman kokonaissumma. Ohjelman kustannuksista 68 %:a kohdistuu toimintavarmuusteemaan, 39 %:a asiakasteemaan ja 12 %:a ympäristöteemaan. Teemojen yhteen laskettu prosentuaalinen summa on 119 %:a, joten ohjelmahankkeiden kustannuksista noin viidesosa toteuttaa useampaa eri teemaa.



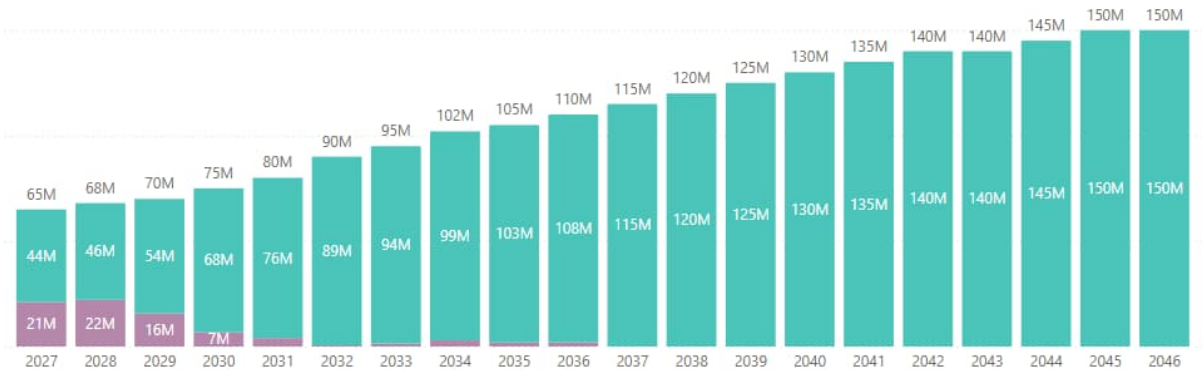
Kuva 10. Investointiohjelman teemojen suuruusluokat suhteessa toisiinsa esitettynä miljoonissa euroissa.

3.1 Toimintavarmuus

Toimintavarmuus ohjaa investointeja laajasti, sillä yhteiskunnallisesti kriittisenä infrastruktuurina HSY:llä on lain mukainen velvollisuus huolehtia vesihuollon järjestämisestä kaikissa olosuhteissa.

Toimintavarmuusteema kattaa 3037 M€:a eli noin 68 %:a investointiohjelman kustannuksista. Toimintavarmuusteema kokoaa yhteen investoinnit, joilla varmistetaan häiriöttömät vesihuollon palvelut, omaisuuden elinkaaren hallinta ja fyysinen turvallisuus. Investoinnit keskittyvät varmistamaan vesihuolto-omaisuuden kunnon ja toimintakyvyn säilymistä sekä saneerausvelan hallintaa. Investoinneilla parannetaan myös talousveden tuotanto- ja jakeluketjun sekä jätevedenpuhdistuksen ja viemäröinnin prosessitoimintoja varmemmiksi niin normaali- kuin häiriöitilanteita varten. Toimintavarmuusteemaan kuuluvat myös fyysiseen turvallisuuteen keskittyvät investoinnit, joilla parannetaan HSY:n henkilöstön ja muiden tiloissamme sekä kohteissamme työskentelevien työturvallisuutta ja työskentelyolosuhteita. Lisäksi toimintavarmuuteen liittyvät investoinnit, joilla edistetään HSY:n vesihuoltotoiminnan sopeuttamista ilmastonmuutoksen aiheuttamiin muutoksiin.

Saneerausinvestoinnit kohdistuvat verkostoihin ja sen oheislaitteisiin sekä laitosomaisuuteen ja muihin kiinteistöihin. Vesihuolto-omaisuus on elinkaareltaan valtaosin pitkäikäistä, mutta omaisuusmäärä on suuri ja sitä on hyvin pitkältä aikajänteeltä. Tämän vuoksi saneerausinvestointeja täytyy toteuttaa jatkuvasti, jotta saneerausvelan määrä ei pääse kasvamaan hallitsemattoman suureksi. Tällä ohjelmakaudella panostetaan etenkin verkostojen saneerausvelan hallintaan 2210 M€:lla, mikä on noin 46 %:a investointien kokonaiskustannuksista. Verkostosaneerausinvestoinnit nousevat 150 M€ tasolle vuoteen 2046 mennessä (Kuva 11). Verkostosaneeraukset kohdennetaan ja priorisoidaan kunto- ja riskiperusteisesti sekä asiakashaitat huomioiden. Saneeraustarpeen määrittelyprosesseja vahvistetaan jatkossa edelleen omaisuudenhallinnan toimintatapoja kehittävän OMAR-hankkeen myötä koko vesihuolto-omaisuuden osalta.



Kuva 11. Verkostojen saneerausinvestoinnit investointiohjelmassa 2027–2046.



Taulukko 2. Kooste toimintavarmuusteemasta.

Teema	Toimintavarmuus
HSY:n strategian painopiste	Turvallisuus, talous
HSY:n strategian kehitysteema	Toimintavarmuus ja toiminnan jatkuvuus, saneerausvelan hallinta
Teeman tavoitteet	Toimintavarmuusteema tähtää vesihuollon häiriöttömään ja turvalliseen toimintaan kaikissa olosuhteissa. Huolehdimme vesihuolto-omaisuuden toimintakunnosta saneeraamalla omaisuuttamme suunnitelmallisesti kuntotiedon ja riskien perusteella. Kohdistamme investoinnit tunnistettuihin ongelma- ja riskikohteisiin, jotta vähennämme vahinkoja ja häiriöitä kaupunkiympäristössä. Tavoitteena on, etteivät yksittäiset häiriöt aiheuta laajoja ongelmia jäteveden viemäröinnissä tai talousveden jakelussa. Sopeudumme ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, kuten sään ääri-ilmiöihin ja kasvaviin sademääriin.
Ohjelmahanketyypit	Vesihuollon toimintavarmuutta merkittävästi parantavat investoinnit, joiden myötä toiminta on aiempaa varmemmalla tasolla normaali- ja/tai häiriötilanteissa. Vesihuollon eri omaisuuseriin kohdistuvat kuntoperusteiset saneerushankkeet. Investoinnit, joilla panostetaan fyysisen turvallisuuden parantamiseen. Hulevesi-investoinnit sekä tulvariskien hallintaan liittyvät ohjelmahankkeet, mukaan lukien kapasiteetin laajentaminen ja mitoituksen kasvattaminen.
Tarve	Vesihuolto-omaisuuden ikääntyessä häiriöiden todennäköisyys kasvaa, mikä korostaa omaisuudenhallinnan ja saneerausten merkitystä. Vesihuoltojärjestelmän toimintavarmuuden varmistaminen on kriittistä häiriötilanteiden kannalta, sillä vesihuollon on toimittava kaikissa tilanteissa. Ilmastonmuutoksen lisäämät sademäärät ja ääri-ilmiöt on huomioitava investoinneissa. Jos toimintavarmuuteen ei panosteta, pitkäkestoiset vesihuollon häiriöt yleistyvät, lupamääräysten täyttyminen vaarantuu ja ympäristöhaitat kasvavat. Saneerausvelka kasvaa, mikä heikentää vesihuollon tilaa ja lisää riskejä tulevaisuudessa sekä lisää tulevien vuosikymmenien saneeraustaakkaa.

Toimenpiteet ja vaikuttavuusmittarit

Vedenjakelun varmuus kasvaa noin 35 %:a. Vedentuotantoa varmistetaan edelleen mm. investoimalla kolmanteen vedenpuhdistuslaitokseen.

Verkostosaneerausinvestoinnit kohdennetaan kunto-, riski- ja kriittisyysperusteisesti. Investointiohjelmakauden aikana vesijohtoja saneerataan:

Saneerataan [km]	**10 v aikana**	**20 v aikana**
Yhteensä	**720**	**1800**
Saneerausvelkaisia putkia	110	500
Korkean riskin putkia	45	130
Päävesijohtoja	80	185
Asbestivesijohtoja	30	82
Sekaviemäreitä eriytetään	40	90
Tunneleita	15	30

- Riskivesijohtojen määrää vähennetään n. 75 %
- Riskiviemäreiden määrää vähennetään n. 46 %

Ohjelman mukaisella investointitasolla verkostojen saneerausvelka saadaan hallintaan. Ilman verkostosaneerauksia saneerausvelan määrä 2–3 kertaistuisi nykytasoon nähden ohjelmakauden aikana. Myös vesijohtovuotojen määrän ennustetaan kaksinkertaistuvan ilman saneerauspanostuksia.

Muuhun kuin verkosto-omaisuuteen kohdistetaan noin 18 %:a teeman kokonaisinvestoinneista. Vedenpuhdistuslaitoksilla ja jätevedenpuhdistamoilla huolehditaan säännöllisistä saneerausinvestoinneista vuosisaneerausten avulla.

Merkittävimpiä ohjelmakaudelle suunniteltuja ohjelmahankkeita ja ohjelmahankeryhmiä ovat:

- riskiviemäreiden, riskivesijohtojen, päävesijohtojen ja pääviemäreiden saneeraukset useissa kohteissa,
- kolmas vedenpuhdistuslaitos,
- Vanhankaupungin ja Pitkäkosken vesilaitosten varavesijärjestelmän saneeraus,
- vedenjakelun varmuuden kasvattamiseen panostaminen,
- Viikinmäen purkutunneleihin kohdistuvat investoinnit,
- Viikinmäen välppäyksen ja välppeenkäsittelyn saneeraus, jolla turvataan jäteveden tulovirtaus erityisesti kapasiteetin kannalta kriittisissä sade- ja sulamisvesitilanteissa.

3.2 Asiakas

Asiakasteema kokoaa yhteen investoinnit, joilla varmistetaan palvelutaso ja tuottavuus kasvavalla alueella sekä mahdollistetaan pääkaupunkiseudun väestönkasvu ja alueellinen laajeneminen vesihuollon näkökulmasta. Teeman alle kuuluvat verkostojen laajentaminen ja johtosiirto-ohjelmahankkeet sekä verkostojen, talousvedenkäsittelyn ja jätevedenpuhdistuksen kapasiteettiin kohdistuvat investoinnit. Verkostojen laajentamisessa on huomioitu kaavoituksen mukainen vesihuollon toteuttaminen, vesihuollon

kehittämissuunnitelmassa 2025–2034 määriteltyjen haja-asutusalueiden vesihuolto sekä tunnistettujen raide-hankkeiden edellyttämät investoinnit.



Taulukko 3. Kooste asiakasteemasta.

Teema	Asiakas
HSY:n strategian painopiste	Talous
HSY:n strategian kehitysteema	Talouden tasapaino, sujuvat ja tehokkaat palvelut
Teeman tavoitteet	Jäsenkuntien asemakaava-alueiden asiakkaille tarjotaan tarvittavat vesihuolto-palvelut väestönkasvun ja maankäytön kehittymisen edellyttämällä tavalla. Jäsenkuntien maankäytön kehittymistä tuetaan johtosiirtoja toteuttamalla. Asema-kaava-alueen ulkopuolisten alueiden asukkaille tarjotaan vesihuoltopalvelut tar-veperusteisesti.
Ohjelmahanketyypit	Verkostojen sekä tunneleiden ja niiden oheislaitteiden uudisinvestoinnit (ml. ver-kostojen kapasiteetti-investoinnit), johtosiirrot sekä laitosten ja purkutunneleiden uudisinvestoinnit. ICT-järjestelmiin kohdistuvia investointeja, jotka mahdollistavat aiempaa paremman palvelutason ja myös HSY:n sisäisen toiminnan.
Tarve	Pääkaupunkiseudun väestönkasvu ja laajeneva kaupunkirakenne edellyttävät riittävää kapasiteettia veden tuotantoon ja jätevedenkäsittelyyn sekä verkostojen laajentamista ja siirtämistä kaupunkikehityksen ja raideohjelmahankkeiden tar-peisiin. Investoinneilla varmistetaan laadukkaiden palvelujen saatavuus. Jos ei panosteta teemaan, kapasiteetti ei riitä kasvavan väestön tarpeisiin, mikä hidastaa kaupunkikehitystä ja heikentää palvelutasoa. Vesihuollon saatavuus ei pysy kasvun mukana, mikä heikentää alueen elinvoimaa ja asiakkaiden luotta-musta.
Toimenpiteet ja vaikuttavuusmittarit	Vesihuollon piiriin mahdollistettu kerrosala kasvaa n. 19 %:a. Vesihuollon piiriin mahdollistettu uusi asukasmäärä on noin 350 000, jolloin HSY:n asiakaskunta voi kasvaa 1,27 miljoonasta 1,62 miljoonaan eli noin 28 %. Näin saadaan katettua pääkaupunkiseudun ennustettu asukasmäärän nousu ohjelmakauden aikana.

	Viikinmäen ja Blominmäen kapasiteettien nosto sekä ohitusvesien käsittely nostavat jätevedenpuhdistuksen kapasiteettia noin 34 %:a. Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen kapasiteetin nosto ja uusi vedenpuhdistuslaitos nostavat talousveden tuotannon kapasiteettia noin 27 %:a. Vesijohtoverkoston pituus kasvaa 3255 kilometristä 3741 kilometriin eli noin 15 %:a. Näistä päävesijohtoja on n. 86 kilometriä. Jätevesiviemäriverkoston pituus kasvaa 2770 kilometristä 3280 kilometriin eli noin 18 %:a. Näistä uusia pääviemäreitä on n. 20 kilometriä. Hulevesiviemäriverkoston pituus kasvaa 2485 kilometristä 3035 kilometriin eli noin 22 %:a.

Merkittävimpiä ohjelmakaudelle suunniteltuja ohjelmahankkeita ja ohjelmahankeryhmiä ovat:

- laitosten kapasiteetti-investoinnit, kuten kolmas vedenpuhdistuslaitos ja Blominmäen jätevedenpuhdistamon laajentaminen,
- raidehankkeiden edellyttämät johtosiirrot,
- tunneliohjelmahankkeet, jotka mahdollistavat jätevesien käännöt Viikinmäen jätevedenpuhdistamolta Blominmäen jätevedenpuhdistamolle.
- kaupunkilähtöisistä ohjelmahankkeista esim. Helsingin Malminkentän ohjelmahankekokonaisuus, Vantaan ratikan johtosiirrot ja Espoon Lasihytin kaava-alue, Keran asemakaava-alue sekä Espoon kaupunkirata ja Baana (Kuva 12),
- vedenjakelun riittävän kapasiteetin uudisinvestointeja on yhteensä 27 kpl ja niiden investointisumma yhteensä n. 106 M€.



Kuva 12. Merkittävimpiä kaupunkilähtöisiä investointeja investointiohjelmakaudella 2027–2046.

3.3 Ympäristö

Ympäristöteema kokoaa yhteen investoinnit, joilla vähennetään vesihuollon ympäristökuormitusta ja edistetään ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista. Teeman keskiössä ovat investoinnit, joilla tehostetaan jätevedenkäsittelyä ja pienennetään Itämereen kohdistuvaa kuormitusta erityisesti Viikinmäen ja Blominmäen jätevedenpuhdistamoilla sekä puhdistusprosessin toimivuuteen olennaisesti vaikuttavissa viemäröintiratkaisuissa. Lisäksi teemaan kuuluvat sekaviemäröinnin eriyttämiseen tähtäävät investoinnit Helsingin kantakaupungissa, joissa sekaviemäriverkostoa eriytetään hulevesi- ja jätevesiviemäriverkostoiksi osana pitkäjänteistä prosessia yhteistyössä katusaneerausohjelmahankkeiden kanssa. Ympäristöteemassa huomioidaan myös viemäritulvien ja ylivuotojen hallintaan liittyvät investoinnit, joilla lisätään järjestelmän kapasiteettia ja vähennetään häiriötilanteista aiheutuvia ympäristöhaittoja. Kokonaisuutta täydentävät ilmastonmuutoksen hillintään ja energiatehokkuuden parantamiseen tähtäävät investoinnit, joilla vähennetään toiminnasta aiheutuvia päästöjä, lisätään energiatehokkuutta ja hyödynnetään uusiutuvia energiaratkaisuja.



Kooste vesistökuorman pienentäminen–teemasta:

Taulukko 4. Kooste ympäristöteemasta.

Teema	Ympäristö
HSY:n strategian painopiste	Vastuullisuus
HSY:n strategian kehitysteema	Ilmastovaikutusten vähentäminen
Teeman tavoitteet	Jätevesi puhdistetaan lupamääräysten ja HSY:n tavoitteiden mukaisesti ja johdetaan puhdistettuna vesistöön ympäristöhaitat minimoiden. Hulevesien pääsyä jätevedenpuhdistamolle vähennetään eriyttämällä sekaviemäröinti pitkällä aikajänteellä ylivuotojen määrän vähentämiseksi ja jätevedenkäsittelyn puhdistustulosten parantamiseksi. Ylivuotojen ja viemäritulvien vähentämisellä tähdätään vesistöjen vedenlaadun parantamiseen niin ravinnekuormituksen kuin hygieenisen laadun näkökulmasta sekä omaisuusvahinkojen ennaltaehkäisyyn. Lisäksi hillitsemme ilmastonmuutoksen etenemistä esimerkiksi vähentämällä päästöjä, lisäämällä energiatehokkuutta ja uusiutuvilla energiaratkaisuilla.

Ohjelmahanketyypit	Jätevedenpuhdistuksen kapasiteettia kasvattavat ja puhdistustulosta parantavat investoinnit sekä jäteveden puhdistusprosessin tehoon kiinteästi vaikuttavat viemäröintiin kohdistuvat investoinnit. Jätevesiverkoston kapasiteetti-investoinnit sekä ylivuoto- ja tulvavahinkokohteisiin kohdistuvat investoinnit, mukaan lukien sekaviemäröinnin eriyttämisohjelmahankkeet erityisesti eniten mereen kuormitusta aiheuttavissa kohteissa. Vesihuollon kiinteistöihin ja pumppaamoihin kohdistuvat energiatehokkuutta parantavat investoinnit sekä suoria kasvihuonekaasupäästöjä vähentävät investoinnit.
Tarve	Jätevesien ravinnepäästöt, viemäriverkoston ylivuodot sekä sekaviemäröinnin ylivuodot kuormittavat Itämerta ja lähiympäristöä. Viemäriverkostoon päätyvien hule- ja vuotovesien määrän kasvu heikentää jäteveden puhdistustulosta erityisesti talvikaudella. Ympäristökuormituksen vähentäminen, lähiympäristön tilan parantaminen ja ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttävät puhdistusprosessien tehostamista, verkoston kehittämistä ja päästöjen pienentämistä. Jos ei panosteta, jäteveden puhdistustulos heikkenee ja ylivuodot lisääntyvät, mikä kasvattaa Itämeren kuormitusta. Hule- ja vuotovedet vievät yhä suuremman osan puhdistamoiden kapasiteetista, lupamääräysten täyttyminen vaarantuu ja ilmastotavoitteet jäävät saavuttamatta.
Toimenpiteet ja vaikuttavuusmittarit	Investointiohjelmakaudella vesistökuormaa vähennetään ravinteiden ohella myös haitta-aineiden, kuten raskasmetallien, bromattujen hiilivetyjen, joidenkin klooriyhdisteiden, fenoleiden ja ftalaattien sekä monien lääkeaineiden osalta päivitetyn EU:n yhdyskuntajätevesidirektiivin vaatimusten mukaisesti. Fosforipoiston tehostamisen ansiosta fosforipäästöt vähenevät 22 tonnista 10 tonniin vuodessa, jolloin vähenemä on noin 55 %:a. Rejektivesien erilliskäsittelyn vuoksi typpipäästöjä saadaan vähennettyä 540 tonnista 490 tonniin vuodessa, jolloin vähenemä on noin 9 %:a. Sekaviemäreitä eriytetään investointiohjelmakaudella noin 90 kilometriä, jolloin sekaviemärit vähenevät 210 kilometristä 120 kilometriin eli noin 43 %:a. Energiansäästökohteita on löydetty hieman aiempaa enemmän, kuten osa Viikinmäen vuosisaneerauksissa (mm. ilmastuskompressoreiden uusinta) ja Blominmäen mahdollistamat verkostojärjestelyt. Ostosähkön määrää pystytään vähentämään ohjelman aikana arviolta noin 6 %:a.

Merkittävimpiä ohjelmakaudelle suunniteltuja ohjelmahankkeita ja ohjelmahankeryhmiä ovat:

- Lassila-Söderskog-viemäritunneli,
- Blominmäen jätevedenpuhdistamon laajentaminen,
- haitallisten aineiden poisto Viikinmäen ja Blominmäen jätevedenpuhdistamoilla,
- Viikinmäen jätevedenpuhdistamon fosforinpoiston tehostaminen, rejektivesien erilliskäsittely ja jälkiselkeytyksen kapasiteetin nosto.

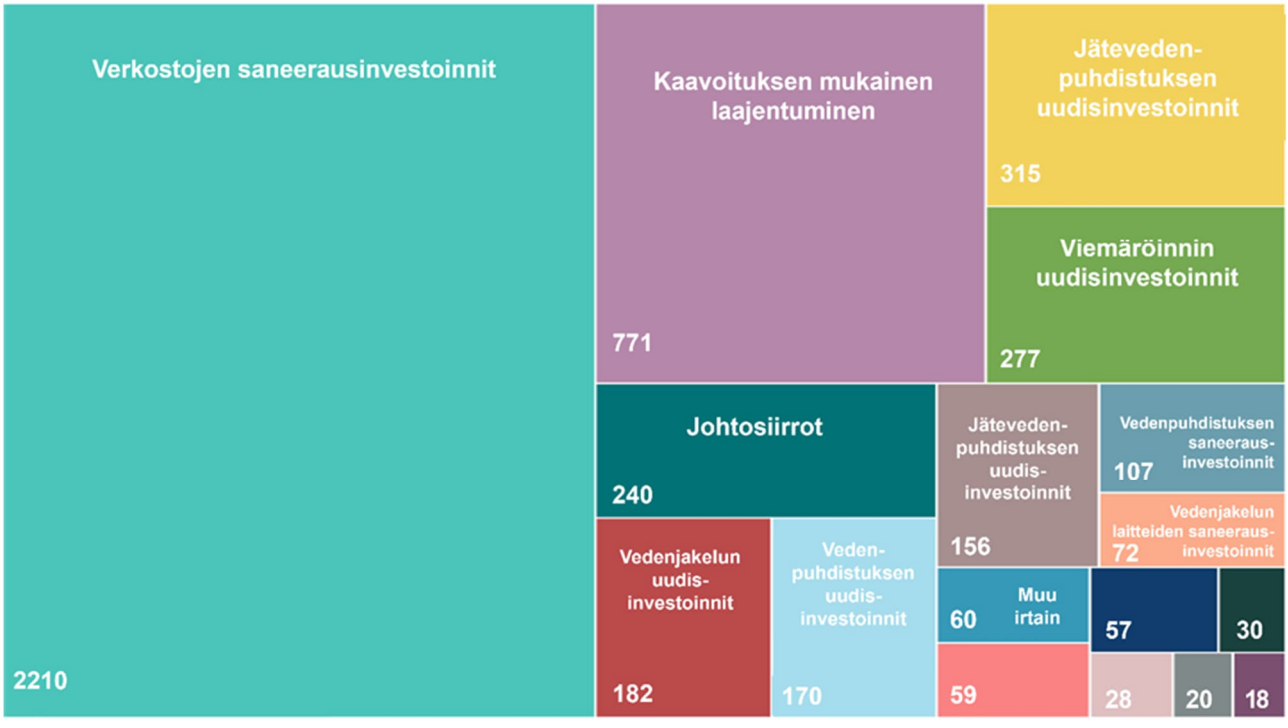
4 Investoinnit koreittain

Tässä luvussa investointiohjelma on esitetty investointikoreihin perustuen. Vesihuollon investointiohjelma koostuu kahdeksastatoista eri korista, kuten kuvassa 13 näkyy.



Kuva 13. Vesihuollon investointiohjelman korirakenne

Kuvassa 14 on esitelty investointiohjelman kokonaiskustannusarvion (4770 M€) jakautuminen investointikoreihin. Ohjelmakauden 5 isointa koria ja korikokonaisuutta ovat suurimmasta pienimpään verkostojen saneerausinvestoinnit (kori 10), kaupunkilähtöiset investoinnit (korit 1–3), jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit (kori 13), viemäröinnin uudisinvestoinnit (kori 9) ja vedenjakelun uudisinvestoinnit (kori 8). Noin puolet ohjelman kustannuksista on kohdistettu verkostosaneerauksiin. Verkostosaneerausten taso on tuplattu edellisen ohjelmakauden noin 1085 M€ tasosta noin 2210 M€ tasoon. Vastaavasti kolmasosa ohjelman kustannuksista kohdistuu pääkaupunkiseudun kasvun mahdollistamiseen.

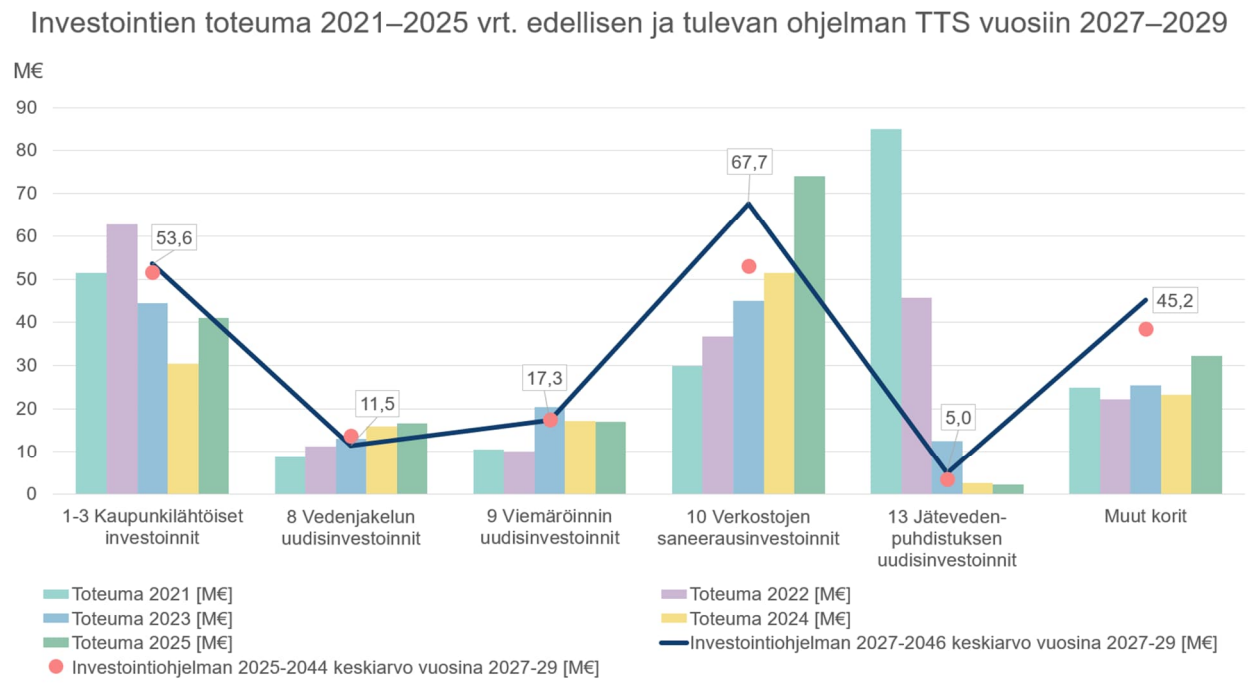


Kuva 14. Investointiohjelman 2027–2046 kustannukset koreittain esitettynä miljoonissa euroissa.

Taulukko 5. Pienimpien korien nimet värikoodattuna investointiohjelman 2027–2046 korikohtaisen kuvan (yllä) mukaisesti.

		Purkutunneleiden uudisinvestoinnit	Kiinteistöinvestoinnit
Viemäröinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit	Laajentuminen haja-asutusalueille	Purkutunneleiden saneerausinvestoinnit

Kuvassa 15 on esitetty seuraavien TTS-vuosien osalta vertailua edellisen ja uuden investointiohjelman kustannusvarauksista ja verrattu näitä edelleen viiden edellisen vuoden toteutuneisiin investointitasoihin. Tarkastelu osoittaa, että verkostosaneerauksiin on alettu viime vuosina panostaa enenevässä määrin ja lähivuodet tullaan investoimaan vielä viime vuosien toteumaa vastaavalla tasolla. Verkostosaneerausinvestointien määrää tullaan kuitenkin kasvattamaan tasaisesti aina vuoteen 2046 asti. Kuvaaja osoittaa myös kaupunkilähtöisten investointien tason suuren vaihtelun eri vuosien välillä. Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestointien osalta kuvaaja on hyvä esimerkki isojen laitosinvestointien vaikutuksesta investointiohjelmakokonaisuuteen. Menneinä vuosina Blominmäen jätevedenpuhdistamo oli investointiohjelman suurin yksittäinen investointi, mutta sen valmistuttua uudisinvestointitarpeet ovat olleet huomattavasti vähäisempiä. Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit painottuvat ohjelman alkuvuosien jälkeen, jolloin muut korit (kuin viisi isointa koria) painottuvat enemmän ohjelman alkuvuosina.



Kuva 15. Vesihuollon investointien toteuma suurimpien korien ja muiden korikokonaisuuksien vuosilta 2021–2025 verrattuna investointiohjelman 2027–2046 ensimmäiseen kolmen vuoden investointivarauksiin sekä edellisen ohjelman vastaavien vuosien investointivarauksiin.

Alla taulukossa on esitetty investointiohjelman 2027–2046 investointikokonaisuus investointikoreittain.

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
Ohjelma yhteensä	**196,9**	**200,2**	**203,5**	**218,3**	**217,7**	**210,1**	**206,8**	**190,0**	**227,2**	**255,8**	**248,9**	**266,5**	**285,5**	**262,0**	**270,8**	**275,7**	**251,8**	**249,0**	**240,7**	**292,6**
A Kaupunkilähtöiset investoinnit	**58,6**	**49,0**	**53,2**	**55,9**	**53,8**	**56,1**	**52,2**	**51,1**	**50,4**	**49,4**	**49,6**	**51,1**	**51,1**	**51,1**	**51,2**	**51,2**	**51,3**	**51,3**	**49,9**	**43,3**
A1 Toiminta-alueen laajeneminen ja kaavoitus	**58,6**	**49,0**	**53,2**	**55,9**	**53,8**	**56,1**	**52,2**	**51,1**	**50,4**	**49,4**	**49,6**	**51,1**	**51,1**	**51,1**	**51,2**	**51,2**	**51,3**	**51,3**	**49,9**	**43,3**
01 Kaavoituksen mukainen laajentuminen (alueverkot)	33,8	30,7	31,8	38,7	41,6	44,4	39,5	40,1	39,4	38,4	38,6	40,1	40,1	40,1	40,2	40,2	40,3	40,3	39,9	33,3
02 Laajentuminen haja-asutusalueille	1,6	2,4	1,0	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0
03 Johtosiirrot	23,2	16,0	20,4	16,0	11,2	10,7	11,8	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,0	10,0
B Vesihuoltolähtöiset investoinnit	**123,7**	**131,5**	**144,0**	**158,5**	**160,5**	**151,7**	**151,8**	**137,1**	**174,3**	**204,4**	**197,3**	**211,7**	**230,8**	**207,1**	**215,9**	**220,3**	**196,7**	**195,5**	**189,0**	**247,6**
B1 Vedenhankinta ja -puhdistus	**18,8**	**20,1**	**13,9**	**10,6**	**13,0**	**6,9**	**4,4**	**4,2**	**21,1**	**45,3**	**43,3**	**48,3**	**33,0**	**3,3**	**3,3**	**3,1**	**3,1**	**3,1**	**3,2**	**3,2**
04 Vedenhankinnan uudisinvestoinnit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
05 Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit	2,2	5,3	6,6	4,8	3,9	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
06 Vedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	15,0	40,0	40,0	45,0	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
07 Vedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	16,7	14,9	7,3	5,8	9,1	6,6	4,0	3,7	5,8	5,0	3,0	3,0	2,7	3,0	3,0	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
B2 Vedenjakelu ja viemäröinti	**97,4**	**100,0**	**111,6**	**128,5**	**128,9**	**117,5**	**122,3**	**126,0**	**129,7**	**133,7**	**139,9**	**140,7**	**154,6**	**161,5**	**175,9**	**178,3**	**165,4**	**174,5**	**157,4**	**156,0**
08 Vedenjakelun uudisinvestoinnit	12,3	10,7	11,4	12,1	15,4	13,6	9,3	13,7	5,1	4,0	5,2	1,2	9,8	8,8	12,2	13,4	8,9	13,7	1,2	0,0
09 Viemäröinnin uudisinvestoinnit	14,5	14,4	22,9	34,4	25,4	6,8	10,6	3,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	16,0	22,0	18,0	9,5	8,8	3,0	3,0
10 Verkostojen saneerausinvestoinnit	65,0	68,0	70,0	75,0	80,0	90,0	95,0	102,0	105,0	110,0	115,0	120,0	125,0	130,0	135,0	140,0	140,0	145,0	150,0	150,0
11 Vedenjakelun laitteiden saneerausinvestoinnit	3,7	4,5	4,6	4,1	4,8	3,7	3,9	3,7	3,2	3,3	3,3	3,2	3,4	3,3	3,3	3,4	3,5	3,5	3,2	3,0
12 Viemäröinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	1,9	2,3	2,9	2,9	3,5	3,5	3,6	3,6	3,4	3,4	3,5	3,3	3,4	3,4	3,5	3,5	3,6	3,6	0,0	0,0

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
B3 Jätevedenpuhdistus	**7,4**	**11,4**	**18,6**	**19,4**	**18,6**	**27,4**	**25,2**	**6,9**	**23,5**	**25,4**	**14,1**	**22,8**	**43,2**	**42,4**	**36,7**	**38,9**	**28,2**	**17,9**	**28,4**	**88,4**
13 Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	0,4	2,8	11,9	12,1	8,8	17,5	15,9	1,5	13,7	15,5	4,0	15,6	30,0	29,0	23,5	9,5	1,0	2,0	20,0	80,0
14 Jätevedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	3,5	5,5	6,7	6,8	8,8	8,9	8,8	5,4	9,8	9,9	10,1	7,2	7,4	7,5	7,7	8,4	8,2	8,4	8,4	8,4
15 Purkutunnelien uudisinvestoinnit	3,5	3,0	0,0	0,5	1,0	1,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	18,0	19,0	7,5	0,0	0,0
16 Purkutunnelien saneerausinvestoinnit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	5,9	3,0	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0
C Rakennukset	**9,2**	**14,2**	**1,2**	**0,6**	**0,2**	**0,7**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,2**	**0,2**	**0,2**	**0,2**	**0,2**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,4**	**0,1**	**0,1**
C1 Rakennukset	**9,2**	**14,2**	**1,2**	**0,6**	**0,2**	**0,7**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,2**	**0,2**	**0,2**	**0,2**	**0,2**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,4**	**0,1**	**0,1**
17 Kiinteistöinvestoinnit	9,2	14,2	1,2	0,6	0,2	0,7	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,1	0,1
D Muu irtain	**5,4**	**5,5**	**5,1**	**3,4**	**3,2**	**1,6**	**2,4**	**1,6**	**2,2**	**1,8**	**1,7**	**3,4**	**3,4**	**3,5**	**3,4**	**3,9**	**3,4**	**1,9**	**1,8**	**1,6**
D1 Muu irtain	**5,4**	**5,5**	**5,1**	**3,4**	**3,2**	**1,6**	**2,4**	**1,6**	**2,2**	**1,8**	**1,7**	**3,4**	**3,4**	**3,5**	**3,4**	**3,9**	**3,4**	**1,9**	**1,8**	**1,6**
18 Muut investoinnit	5,4	5,5	5,1	3,4	3,2	1,6	2,4	1,6	2,2	1,8	1,7	3,4	3,4	3,5	3,4	3,9	3,4	1,9	1,8	1,6

Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 - tiivistelmä

26.5.2026

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
Helsinki Region Environmental Services Authority

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100
00066 HSY
puhelin 09 1561 2110
faksi 09 1561 2011
www.hsy.fi

Lisätietoja

Suvi Ahopelto
Miia Halme
Doris Kalve

Raportin julkaisutiedot

Julkaisija: HSY - Vesihuollon toimialapalvelut - Verkonhallinta

Tekijät: Suvi Ahopelto, Miia Halme, Doris Kalve, Anne Kuulas, Kössi Kuusimurto, Hanna Riihinen

Päivämäärä: 26.5.2026

Julkaisun nimi: Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 - tiivistelmä

Avainsanat: omaisuuden tila, omaisuuden kunto, saneerausvelka, saneeraustarve

Sarjan nimi ja numero: -

Kieli: suomi

Sivuja: 36

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, puhelin 09 156 11, faksi 09 1561 2011, www.hsy.fi

Sisällysluettelo

Määritelmiä 5
1 Johdanto 7
2 Verkosto-omaisuuden määrä ja arvo 8
3 Verkosto-omaisuuden nykytila 10
3.1 Omaisuuden tila 10
3.1.1 Vesijohtoverkoston vuodot 12
3.1.2 Kulutuskeskeytysaika 14
3.1.3 Vesijohtoverkoston vuotavuus 14
3.1.4 Vedenjakelun laatuongelmat 16
3.1.5 Viemäritukokset 16
3.1.6 Viemäriverkon vuotavuus 16
3.1.7 Viemäritulvien ja ylivuotojen hallinta 18
3.1.8 Sekaviemäröinnin eriyttäminen 19
3.1.9 Kuntotutkimusten tehostaminen 19
3.1.10 Verkostoinvestointien toteuma 20
4 Ennustetyön taustatiedot 21
4.1 Omaisuuden tilan tavoitteet 21
4.2 Omaisuuden tilan kehittymisen ennustaminen 21
4.3 Saneerauskohteet ennusteissa 23
4.4 Budjetti- ja kustannusskenaariot 24
5 Verkosto-omaisuuden kehittyminen 25
5.1 Omaisuuden tilan kehittymisen ennuste 25
5.1.1 Saneerausvelan ja huonokuntoisen verkoston kehittyminen 2010–2025 26
5.1.2 Saneerausvelan ennuste 27
5.1.3 Huonokuntoisen verkoston ennuste 27
5.1.4 Verkostojen keski-iän ennuste 28
5.1.5 Riskiputkien määrän ennuste 28
5.1.6 Vuotojen määrän ennuste 29
6 Ehdotettu verkostosaneerausten investointibudjetti ja suoritteet 30
6.1 Ehdotettu investointibudjetti 30
6.2 Suoritteet ehdotetulla budjetilla 30
7 Saneerausohjelma talouden näkökulmasta 32
8 Yhteenveto 34

Määritelmiä

Budjettiskenaariot - Euromääräisiä investointibudjettitasoja, joiden vaikutuksia arvioidaan riittävän investointikauden saneeraustason löytämiseksi. Vaikutuksia kuvataan verkostojen tilan keskeisillä mittareilla.

Huonokuntoinen verkosto - Putki on todettu tai oletettu melko huonokuntoiseksi. Sen saneeraaminen olisi todennäköisesti hyödyllistä. Perustuu putkien tunnettuun kuntotietoon, riskitasoon, materiaaliin, asennusvuoteen ja ikään. Huonokuntoisen verkoston määrä sisältää myös saneerausvelkaiset putket.

Huonokuntoisen verkoston kehittyminen - Ennuste siitä miten huonokuntoisen verkoston määrä voisi kehittyä. Perustuu putkien iän ja sen myötä kuntoarvion ja riskitason kehittymiseen. Ennuste on laskettu ilman investointeja sekä halutuilla budjetti- ja kustannusskenaarioilla.

Kriittisyysluokitus - HSY:n verkostojen kriittisyys kuvaa johdon merkittävyyttä vedenjakelu- tai viemäröintijärjestelmän toiminnalle. Kriittinen putki on siis tärkeä putki. Kriittisyysluokitus kattaa vesijohdot, jätevesiviemärit ja sekaviemärit. Luokitusta hyödynnetään verkostojen riskiluokituksessa ja sitä kautta saneerausten priorisoinnissa ja kuntotutkimusten ohjelmoinnissa.

Kuntoluokitus – Putken tunnettua tai oletettua kuntoa kuvaava luokitus. Perustuu tunnettuihin vikoihin ja kuntoon tai materiaaliin, asennusvuoteen, ikään ja mahdollisiin sijaintivaikutuksiin. Hyödynnetään mm. saneeraustarpeiden tunnistamisessa ja priorisoinnissa, omaisuuden tilan kehittymisen ennusteissa ja verkostojen riskiluokituksessa.

Kustannusskenaariot - Erilaisia saneerausten putkikohtaisia yksikkökustannuksia (€/m). Voivat perustua esimerkiksi toteutuneisiin investointikustannuksiin tai arvioihin kustannusten kehittymisestä.

Käyttöikä - Ennuste ajasta, joka putken pitäisi teknisesti kestää käyttökunnossa. Määritetty materiaaliryhmittäin huomioiden koko, asennusvuosi ja osittain maaperä.

Menetelmäsaneeraus - Olemassa olevan putken ja kaivon sisällä käytettävä kaivamaton saneerausteknikka. Esimerkiksi pakkosujutus, pitkäsujutus, sukkasujutus ja muotoputkisujutus.

Priorisointi - Investointiohjelmaa ohjaavat taloudelliset reunaehdot, joiden puitteissa kokonaisuuden on pysyttävä. Tarveselvitysvaiheessa tunnistetut investoinnit priorisoidaan tämän raamin mukaisesti. Priorisointia tehdään vesihuollon investointikorien sisällä, ja investointikorien välinen priorisointi toteutetaan yhdessä investointiohjelman ohjausryhmän kanssa. Verkostosaneerausinvestointien osalta prioriteettijärjestystä päivitetään säännöllisesti pisteyttämällä kohteiden hyödyt saneeraustarvetta kuvaavien tunnuslukujen perusteella. Tunnuslukujen käytössä huomioidaan verkostojen saneeraukselle asetetut tavoitteet.

Riskiputket - Putkia, joiden huonosta kunnosta aiheutuu riski häiriöille. Riskit kasvavat korkeammaksi, kun putken kunto heikkenee. Suurimmat vesihuoltoverkostojen kuntoon liittyvät riskitapahtumat ovat vesijohdon iso vuoto ja viemärin sortuma. HSY:n vesi- ja viemäriputkille on tehty koko verkoston kattava riskiluokitus.

Saneerausbudjetti - Käytetään myös termiä saneerausten investointibudjetti. Verkostojen saneerausinvestoinneille suunniteltu budjetti investointiohjelmassa.

Saneerauskohdepankki - Säännöllisesti päivittyvä lista saneeraustarpeisista verkostokohteista. Pankkiin lisätään uusia kohteita sitä mukaa kun saneeraustarve tunnistetaan. Se sisältää kaikki tunnistetut saneeraustarpeiset kohteet, mukaan lukien ne, jotka eivät mahdu investointiohjelmakaudella toteutettavaan saneerausohjelmaan. Pankin sisäinen priorisointijärjestys tarkistetaan säännöllisesti. Se sisältää kohteiden paikkatiedon aluerajauksina, perustelut saneeraustarpeelle, kustannusarvion ja suosituksen toteutusajankohdasta. Priorisoinnissa lasketaan myös investointibudjetin ja kustannusarvioiden avulla automaattisesti hankkeiden arvioitu toteutusvuosi.

Saneerausohjelma - Ks. myös saneerauskohdepankki. Tarkoittaa saneerauskohteiden priorisoitua hankelistaa, joka toteutetaan investointiohjelman saneerauksiin varatulla budjetilla.

Saneerausvelka - Putki on todettu tai oletettu erittäin huonokuntoiseksi, eli se olisi pitänyt jo saneerata. Perustuu putkien tunnettuun kuntotietoon, riskitasoon, materiaaliin, asennusvuoteen, ikään ja mahdollisiin sijaintitekijöihin.

Saneerausvelan kehittyminen - Ennuste siitä miten saneerausvelka voisi kehittyä. Perustuu putkien iän ja sen myötä kuntoarvion ja riskitason kehittymiseen. Ennuste on laskettu ilman investointeja ja halutuilla budjetti- ja kustannusskenaarioilla.

Talousmalli - Tunnistettujen investointitarpeiden vaikutusta talouteen ja toiminnan tasoon mallinnetaan investointiohjelman laatimisen yhteydessä talousmallin avulla. Talousmallinnuksessa arvioidaan toiminnan volyymin ja siihen perustuen tulojen ja käyttömenojen, investoinneista seuraavien käyttöomaisuuspoistojen sekä rahoituskulujen kehittymistä. Pitkän ajan investointitarpeiden ja talouden samanaikaisella tarkastelulla arvioidaan tarvittavan investointitason vaikutuksia talouteen ja asiakasmaksujen korotustarpeisiin. Tavoitteena on turvata toiminnan kehittäminen strategian mukaisesti niin, että talouden kantokyky ei vaarannu.

1 Johdanto

Verkostojen tila ja saneeraustarve 2026-selvityksen tiivistelmä sisältää HSY:n verkosto-omaisuuden nykytilan kuvauksen sekä pitkän aikavälin ennusteen omaisuuden tilan kehittymisestä ja saneeraustarpeista. Tiivistelmä sisältää myös arvion investointien vaikutuksesta HSY:n talouteen.

Valmisteilla olevassa HSY:n uudessa strategiassa on tavoitteena lisätä vesihuoltoverkostojen saneerausinvestointeja ja estää saneerausvelan kasvu. Lisäksi HSY:n omistajaohjauksessa vuosille 2026–2029 on asetettu tavoitteeksi lisätä vesihuoltoverkostojen saneerausmäärää ja laatia suunnitelma, miten ja millä aikavälillä verkostojen saneerausvelan kasvu saadaan hallintaan.

HSY:n verkosto-omaisuuden tilalle asetettuna tavoitteena on varmistaa, ettei verkoston kunnosta johtuvien asiakashaittojen, kuten yllättävien vesikatkosten, tulvien tai vahinkojen, määrä kasva merkittävästi. Samalla pyritään ehkäisemään laajoja häiriötilanteita ja ettei yksittäinen asiakas joudu kokemaan toistuvasti haittoja. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että verkostoja saneerataan riittävästi ja oikea-aikaisesti. Saneerauksia halutaan tehdä niin paljon kuin on tarpeen, jotta verkoston kunto, toimintavarmuus ja asiakaskokemus voidaan pitää hyvällä tasolla.

Strategian, omistajaohjauksen ja omaisuuden tilan tavoitteet huomioiden on verkostojen saneerausinvestoinneille asetettu tavoitteeksi säilyttää saneerausvelan määrä nykyisellä tasolla sekä kohdentaa saneerauksia riskiputkiin ja kohteisiin, joissa on toistuvia asiakashaittoja. Sopivaa investointibudjettia arvioidessa ja omaisuuden tilan kehittymistä ennustaessa saneerausvelan kehittyminen ei riitä yksin mittariksi, koska saneerauksia ei kohdenneta teoreettisen velka-analyysin tulosten perusteella. Analysoinnissa hyödynnetään myös huonokuntoisen verkoston, riskiputkien, verkostojen keski-iän ja vesijohtovuotojen määrän kehittymisen ennusteita.

HSY:n investointiohjelmassa 2025–2044 on suunniteltu aikaisempaa suurempaa verkostosaneerausten määrää. Ohjelman korkeista investointimääristä huolimatta saneerausvelan on ennustettu jatkavan kasvamista tulevina vuosikymmeninä. Saneerausvelan kasvun saaminen hallintaan edellyttää, että saneerausten määrää kasvatetaan 2025–2044 investointiohjelman tasosta.

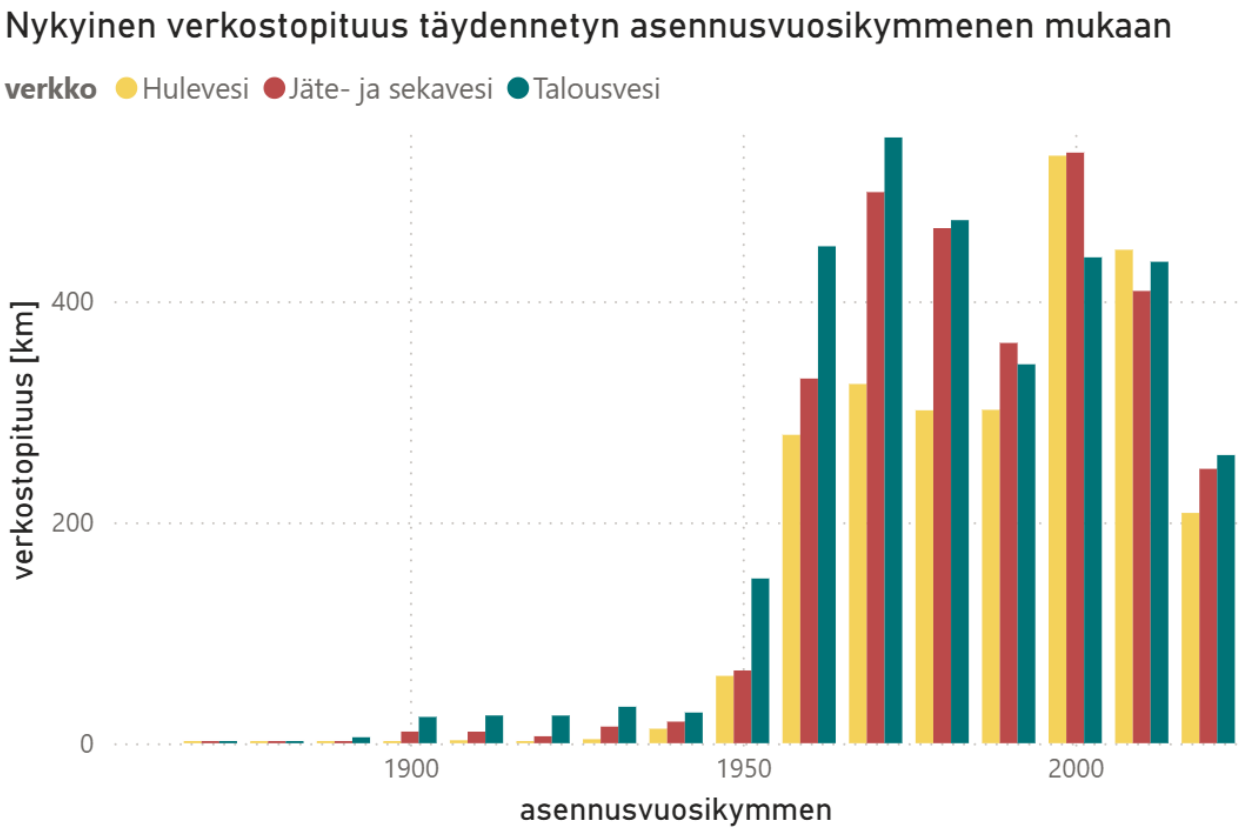
Tämä tiivistelmä kokoaa yhteen tiedot HSY:n verkosto-omaisuuden määrästä ja arvosta sekä vesihuoltoverkostojen nykytilasta kuvaavien tunnuslukujen analysointia. Lisäksi esitellään pitkän aikavälin ennusteet omaisuuden tilan kehittymisestä sekä niihin perustuvat arviot saneerausinvestointitarpeista ja investointien vaikuttavuudesta. Tiivistelmä sisältää myös talousmallinnuksella tuotetun arvion investointien vaikutuksesta HSY:n talouteen.

2 Verkosto-omaisuuden määrä ja arvo

HSY:llä on verkosto-omaisuutta yhteensä noin 8 720 km (Taulukko 1) ja tunneleita noin 95 km (Taulukko 2). Vesijohtoverkostoja on noin 3 255 km, jäte- ja sekaviemäreitä noin 2 980 km ja hulevesiviemäreitä noin 2 485 km. Verkostopituudet asennusvuosikymmenittäin on esitetty seuraavassa kuvassa (Kuva 1).

HSY:n verkosto-omaisuuden nykykäyttöarvoksi on arvioitu 5,4–6,3 miljardia euroa (Taulukko 1). Uudishankintahinnan arvio on 9,4–10,8 miljardia euroa. Nykykäyttöarvo on tällä hetkellä noin 58 % uudishankinta-arvosta.

Verkosto-omaisuuden arvo ei sisällä tunneleita, jotka on arvioitu erikseen. Tunneleiden nykykäyttöarvo on 360 miljoonaa euroa ja uudishankinta-arvo 420 miljoonaa euroa (Taulukko 2). Uudishankinta-arvo on taulukossa 2 laskettu alkuperäisellä laatutasolla. Nykyisellä laatutasolla se on 530 M€.



Kuva 1. Verkostopituudet asennusvuosikymmenittäin (asennusvuodet täydennetty putkille, joilta se puuttuu).

Taulukko 1. HSY:n verkostojen pituudet (Qlikview/31.1.2026) ja arvo.

	Vesi-johto	Jätevesi-viemäri	Seka-viemäri	Hulevesi-viemäri	**Yhteensä**
Pituus [km]	3 255	2 770	210	2 485	**8 720**
Nykykäyttöarvo uudishankintahinnalla [M€]	1,72	1,95	*sis. jv arvoon*	1,76	**5 440**
Nykykäyttöarvo saneeraushinnalla [M€]	1,99	2,26	*sis. jv arvoon*	2,04	**6 290**
Uudishankinta-arvo uudishankintahinnalla [M€]	3,46	3,22	*sis. jv arvoon*	2,68	**9 360**
Uudishankinta-arvo saneeraushinnalla [M€]	4,01	3,73	*sis. jv arvoon*	3,10	**10 830**

Taulukko 2. HSY:n tunnelipituudet (NIS/7.1.2025) ja arvo.

Tunnelit*	**Pituus [km]**	**Nykykäyttöarvo [M€]**	**Uudishankinta-arvo*** [M€]**
Yhteensä	**95**	**360**	**420**

*Tunnelipituudet eivät sisällä raakavesitunneleita ja jätevedenpuhdistamoiden purkutunneleita. Arvot eivät sisällä myöskään käytöstä poistettuja/poistettavia tunneleita (2,3 km), jotka ovat kuitenkin mukana pituudessa. Arvolaskelmiin sisältyy yhteensä 88 km tunneleita.
** Tunneleiden arvo ei sisällä tunneleissa olevia putkia.
*** Alkuperäisellä laatutasolla laskettuna.

3 Verkosto-omaisuuden nykytila

3.1 Omaisuuden tila

HSY:n verkostot voivat keskimäärin kohtuullisen hyvin, kun arvioidaan verkostojen kunnosta johtuvia asiakashaittoja käytettävissä olevien tunnuslukujen valossa (kuvaajat esitelty luvuissa 3.1.1- 3.1.10 ja 5.1.1):

- **Keski-ikä** kaikkien verkostojen osalta vuonna 2025 oli noin 35 vuotta. Vuodesta 2010 lähtien keski-ikä on noussut noin 20 % (v. 2010 keski-ikä oli 29 vuotta).
- **Huonokuntoisen verkoston** määrän arvioidaan noin kolminkertaistuneen vuosien 2010–2025 aikana. Huonokuntoista verkostoa arvioidaan olevan noin 1 300 km.
- **Saneerausvelkaisen verkoston** määrän arvioidaan tuplaantuneen vuosien 2010–2025 aikana. Saneerausvelkaista verkostoa arvioidaan olevan noin 300 km.
- **Asiakashaittoja** aiheutuu verkostojen huonon kunnon seurauksena. Yksittäiset asiakkaat kokevat haittoja ja palvelukatkoksia. Osa asiakkaista kokee haittoja ja palvelukatkoksia toistuvasti. Laajoja häiriötilanteita ja isoja vahinkoja tapahtuu kuitenkin harvoin.
- **Verkostoja on saneerattu** vuosien 2021–2025 aikana keskimäärin 38 km (0,44 %) vuodessa. Kaivamattomien menetelmien osuus on ollut vuosina 2021–2025 keskimäärin 20 %. Verkostosaneerauksia on toteutettu vuosien 2021–2025 aikana keskimäärin noin 50 M€ ja johtosiirtoja noin 15 M€. Saneerausten keskimääräinen putkikohtainen yksikköhinta on ollut vuosien 2021–2025 aikana noin 1 270 €/m.
- **Verkostojen kunto tunnetaan vain osittain.** Vuotokorjausten ja liitostöiden yhteydessä saatujen tietojen perusteella vesijohtoverkoston kunto tunnetaan noin 6 % osalta. Jäte- ja sekaviemäriverkostojen osalta kunto tunnetaan noin 33 % osalta ja hulevesiviemäreistä noin 13 % osalta. Kuntotutkimusten määrää on tarpeen lisätä merkittävästi.

Vesijohdot

- **Keski-ikä** vesijohtoverkostoissa vuonna 2025 oli noin 38 vuotta. Vuodesta 2010 lähtien vesijohtoverkoston keski-ikä on noussut noin 20 % (v. 2010 keski-ikä oli 32 vuotta). Vaikka verkoston keski-ikä on kasvanut, vesijohtojen korjattujen vuotojen kokonaismäärä ja vuototiheys ovat pysyneet melko tasaisina viimeiset kymmenisen vuotta.
- **Vuotoja** on vuosittain 250–300 kpl, joista noin 10–30 kpl on ulkopuolisen (esimerkiksi kaivinkoneen) rikkomia putkia. Kunnosta johtuvista vuodoista reilu kolmasosa ei aiheuta vedenjakelukatkosta. Vuosittain 0–2 vuotoa aiheuttaa jakelukatkoksen yli 1000 hengelle.

- **Piilovuotoja**[1] on löydetty aluemittausseurannan ja vuotojen etsinnän avulla viimeiset kolme vuotta aiempaa enemmän, noin 60 kpl/v. Löydettyjen ja havaittujen vuotojen kokonaismäärä ei ole samalla kasvanut.

- **Vuototiheys** on viimeisten viiden vuoden ajalta keskimäärin 8,0 kpl/100 km/v, kun tarkastellaan putken kunnosta johtuvia eli muiden kuin ulkopuolisten aiheuttamia vuotoja. Pelkkien ilmivuotojen[2] tiheys on laskenut kolmen viimeisen vuoden aikana tasolle 6,0 kpl/100 km/v tehostuneen piilovuotojen paikantamis- ja korjaustyön myötä.

- **Kulutuskeskeytysaika** on ollut viimeisen viiden vuoden aikana keskimäärin 9 minuuttia/asukas/vuosi. Pelkkien verkoston kunnosta johtuvien ilmivuotojen kulutuskeskeytysaika on ollut keskimäärin 8 min/as./v.

- **Vesijohtojen vuotavuus** on korkealla tasolla. Vuonna 2024 vuotovesimäärä oli 14,3 Mm^3. Vuotovesien osuus HSY:n alueelle pumpatusta vesimäärästä oli 15 %. Verkostopituuteen suhteutettuna vuotovesiä oli 12,2 m^3/km/vrk. Pidemmän aikavälin trendi vaikuttaa hienoisesti laskevalta, vaikka vuotuinen vaihtelu onkin suurta. Samaan aikaan vesijohtoverkoston keski-ikä ja huonokuntoisten vesijohtojen määrä on kasvanut.

- **Vedenlaatuun** liittyviä asiakasyhteydenottoja on keskimäärin 300 kpl/v. Näistä keskimäärin 200 kpl/v on liittynyt häiriöön HSY:n verkostossa ja 30 kpl/v häiriöön HSY:n työmaalla. Osa yhteydenotoista liittyy samaan tilanteeseen. Näistä vain pieni osa vaatii neuvontaa tai verkoston huuhtelua vaativampia toimenpiteitä. Kokonaisuutta katsoessa HSY:ssä onkin varsin vähän laatuongelmia. Vuosittain yksittäiset kohteet edellyttävät vaativampia toimenpiteitä, kuten saneerausta.

Jäte- ja sekaviemärit

- **Jätevesiverkoston tukosten** määrä vaihtelee paljon vuosittain. Vuonna 2025 tukoksia oli 73 kpl ja vuonna 2024 peräti 112 kpl. Jätevesiverkon tukosten lisäksi tukoksia on vuosittain 5–20 kpl hulevesi- ja sekavesiverkoissa. Tukostiheys jätevesiverkossa on noussut selvästi, mutta osa noususta voi johtua myös tukosten ahkerammasta raportoinnista. Kuitenkin vain n. 15–20 % tukoksista johtuu selvästi verkoston kunnosta (painuma, sortuma ja juuret).

- **Jätevesiviemäreiden vuotavuus** on korkealla tasolla. Viemäriverkostossa vuotovedet aiheuttavat ylivuotoja, viemäritulvia kiinteistöihin ja haasteita jätevedenpuhdistamoilla. Vuotovesimäärä vaihtelee sateisuuden mukaan ja vuosittain puhdistamolle ohjautuu verkostosta vuotovettä 35–60 Mm^3. Vuotovesiprosentti on vaihdellut välillä 33–43 %. Verkostopituuteen suhteutettuna vuotovesiä on 0,41–0,65 l/s/km. Tilastojen perusteella vuotovesimäärä ei ole vähentynyt, vaan edelleen vuotovesimäärään vaikuttaa kohtuullisen suoraan satanut vesimäärä.

[1] Piilovuoto tarkoittaa selvää vuotokohtaa, joka ei kuitenkaan ilmene maanpinnalla. Piilovuoto voidaan havaita perinteisillä akustisilla menetelmillä. Paikannustavaksi raportoidaan piilovuoto.
[2] Ilmivuoto tarkoittaa selvää vuotokohtaa, joka ilmenee maanpinnalla asti. Yleensä ilmivuoto löydetään asukkaiden tai työntekijöiden havainnon perusteella ja paikannustavaksi raportoidaan ilmoitus.

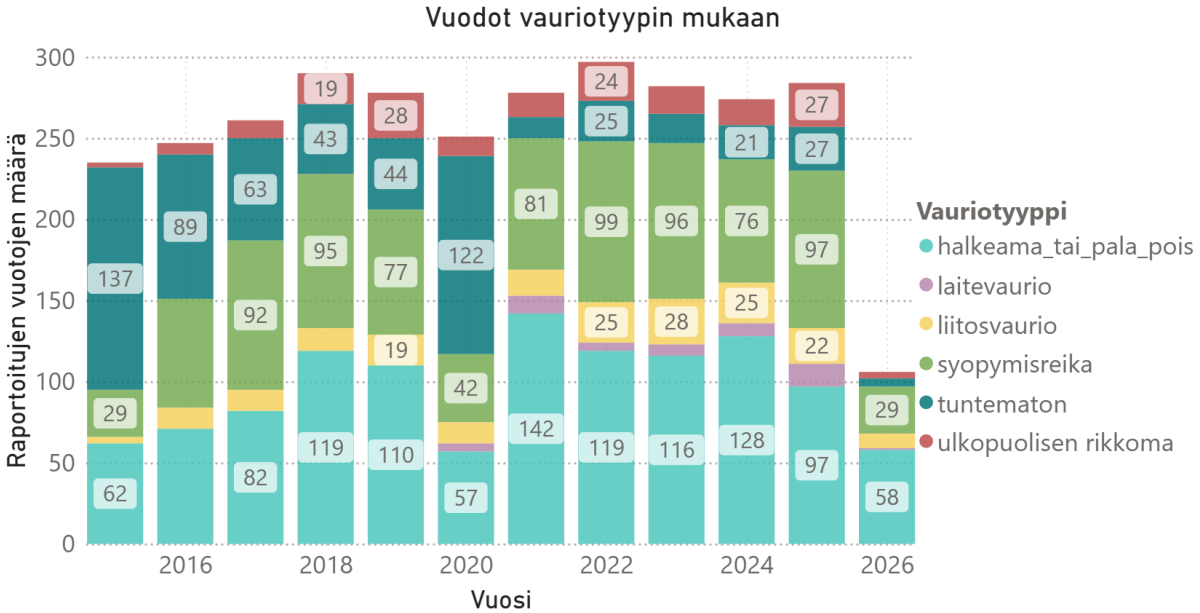
- **Jätevesiverkoston ylivuodot** ovat vähentyneet pumppaamoiden ja verkostojen kapasiteetin kasvattamisen seurauksena.

- **Sekaviemäriverkon ylivuotojen** asumisjätevesimäärän viiden vuoden liukuva keskiarvo on vuosilta 2021–2025 yhteensä 7 775 m^3/a. Sekaviemäröinnin eriyttäminen on välttämätöntä alueen jatkuvien verkostoylivuotojen poistamiseksi. Eriyttäminen myös pienentää asiakkaiden tulvavahinkoriskejä ja parantaa Viikinmäen puhdistustulosta, koska nopeasti puhdistamolle päätyvien hulevesien kuormitus prosessille sekä vaikutus puhdistustulokseen on merkittävä.

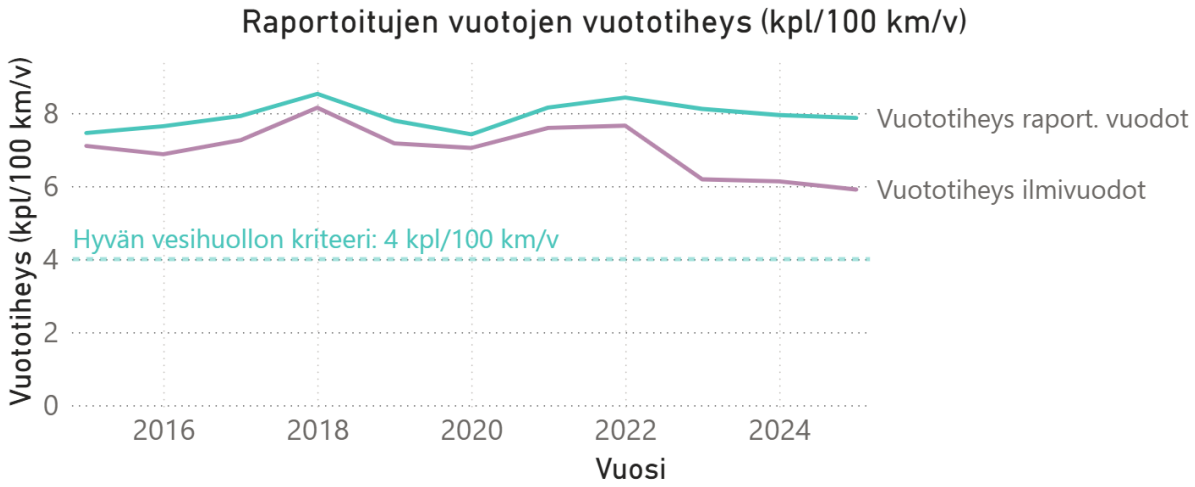
- **Viemäritulvia** tapahtuu ajoittain asiakkaiden tiloissa HSY:n järjestelmässä tapahtuvan häiriön vuoksi. Tulviminen voi olla seurausta mm. viemärin tukoksesta, sortumasta tai kapasiteettirajoitteista. Seurauksena voi olla siivoustarve tai pahimmassa tapauksessa merkittävät omaisuusvahingot. Esimerkiksi vuonna 2025 HSY käsitteli 12 vahinkotapausta. Vuosittain noin 3–6 tapauksessa riittää pelkkä siivous.

3.1.1 Vesijohtoverkoston vuodot

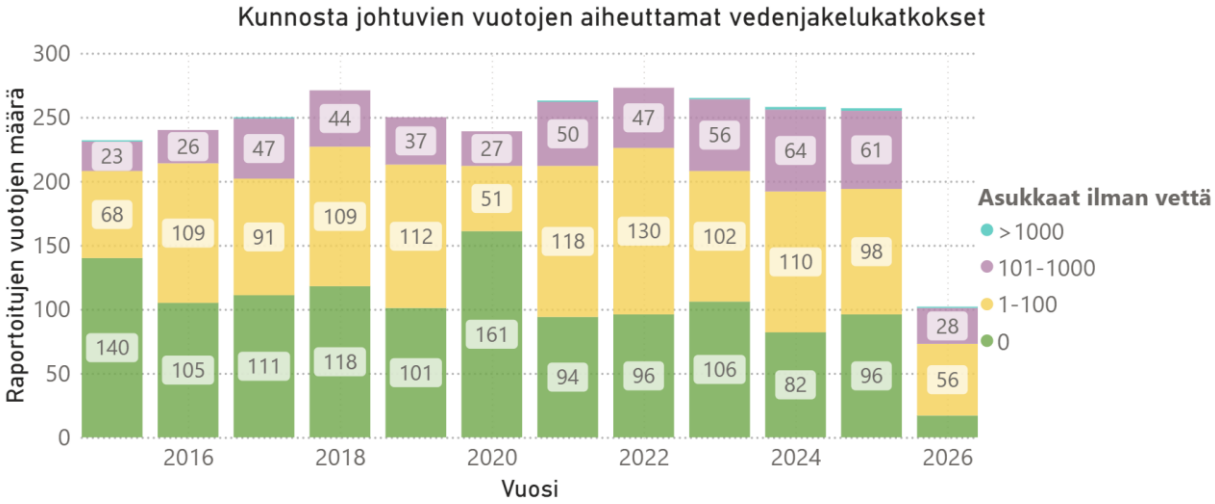
Vuotojen määrää seurataan vuotokorjausraporttien avulla. Selvityksessä tarkastellaan verkoston kunnosta aiheutuvien vuotojen määrää. Tämän vuoksi useasta kuvaajasta on suodatettu pois ulkopuolisen rikkomat vuodot (merkitty kuvien otsikkoon).



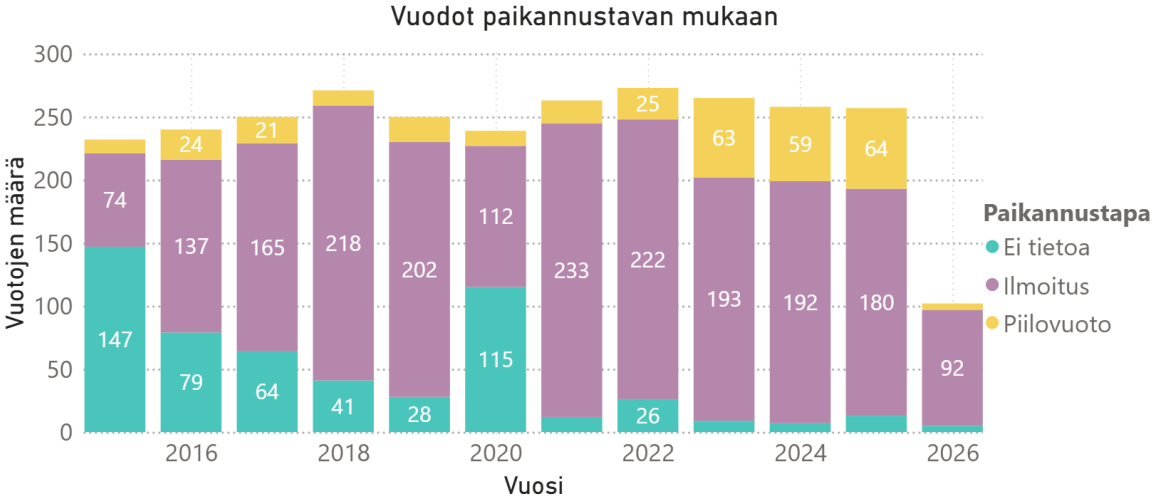
Kuva 2. Raportoidut vuodot vauriotyypin mukaan vuosina 2015–2025 HSY:n putkissa. Vuoden 2026 osalta tilastossa näkyy 3/2026 mennessä raportoidut vuodot.



Kuva 3. Kunnosta johtuvien vuotojen vuototiheys (kpl/ 100 km/v) vuosina 2015–2025. Kaikki vuodot ja pelkät ilmivuodot. Ei sisällä ulkopuolisten aiheuttamia vuotoja. VVY:n hyvän vesihuollon kriteerien mukaan putkirikkotiheyden tulisi olla alle 4 kpl/100 km/v.

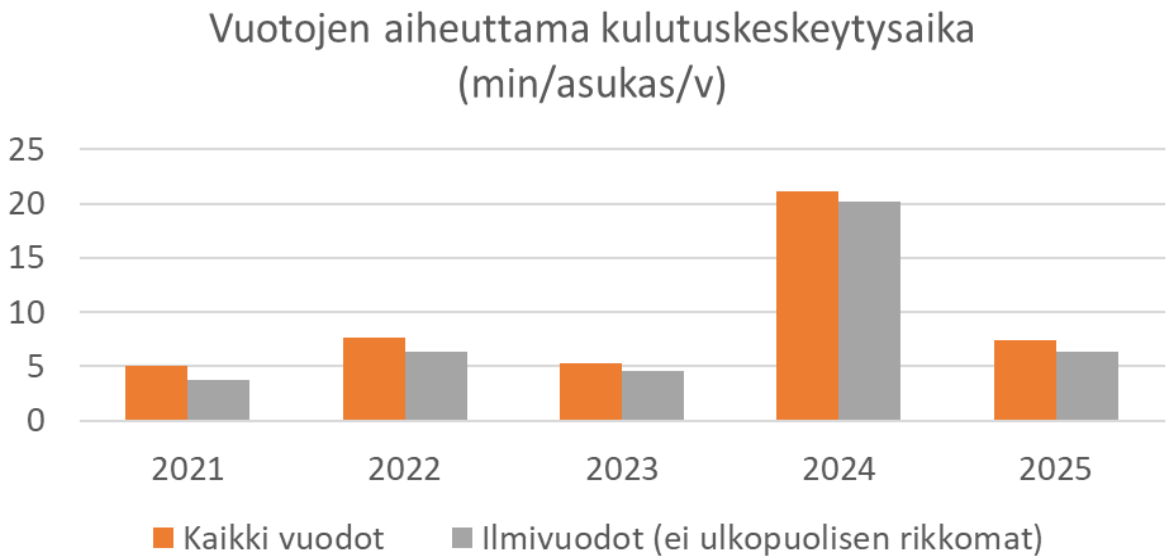


Kuva 4. Kunnosta johtuvien vuotojen aiheuttamat vedenjakelukatkosten asukasmäärät. Ei sisällä ulkopuolisten aiheuttamia vuotoja. Vuoden 2026 osalta tilastossa näkyy 3/2026 mennessä raportoidut vuodot.



Kuva 5. Kunnosta johtuvien vuotojen määrät paikannustavan mukaan. Ei sisällä ulkopuolisten aiheuttamia vuotoja. Vuoden 2026 osalta tilastossa näkyy 3/2026 mennessä raportoidut vuodot.

3.1.2 Kulutuskeskeytysaika



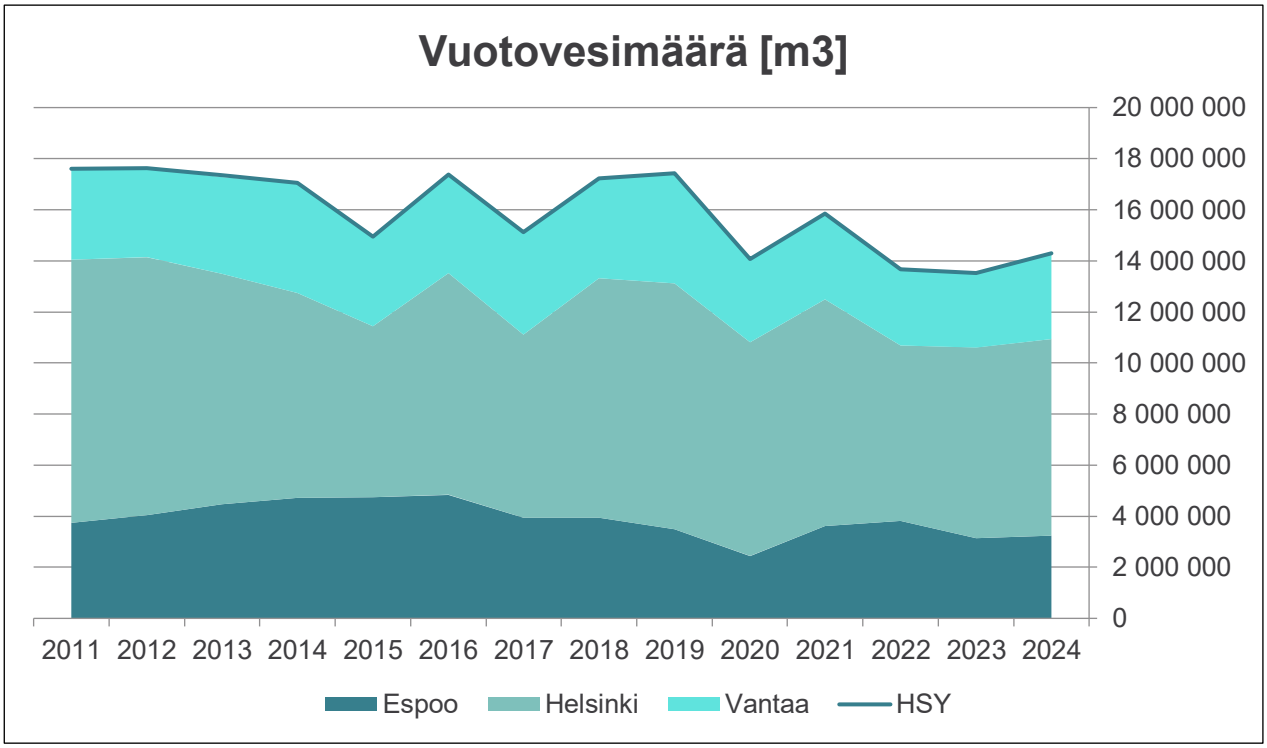
Kuva 6. Kulutuskeskeytysaika 2021–2025. Luku sisältää kaikki vuotokorjausten aiheuttamat vesikatkot olivat ne ennakoimattomia tai suunniteltuja, mutta ei sisällä esimerkiksi investointitöiden aiheuttamia suunniteltuja jakelukatkoja. Mäkkylän asbestivesijohdon aiheuttama hyvin laaja vesikatkos nosti vuoden 2024 luvun 21 minuuttiin.

3.1.3 Vesijohtoverkoston vuotavuus

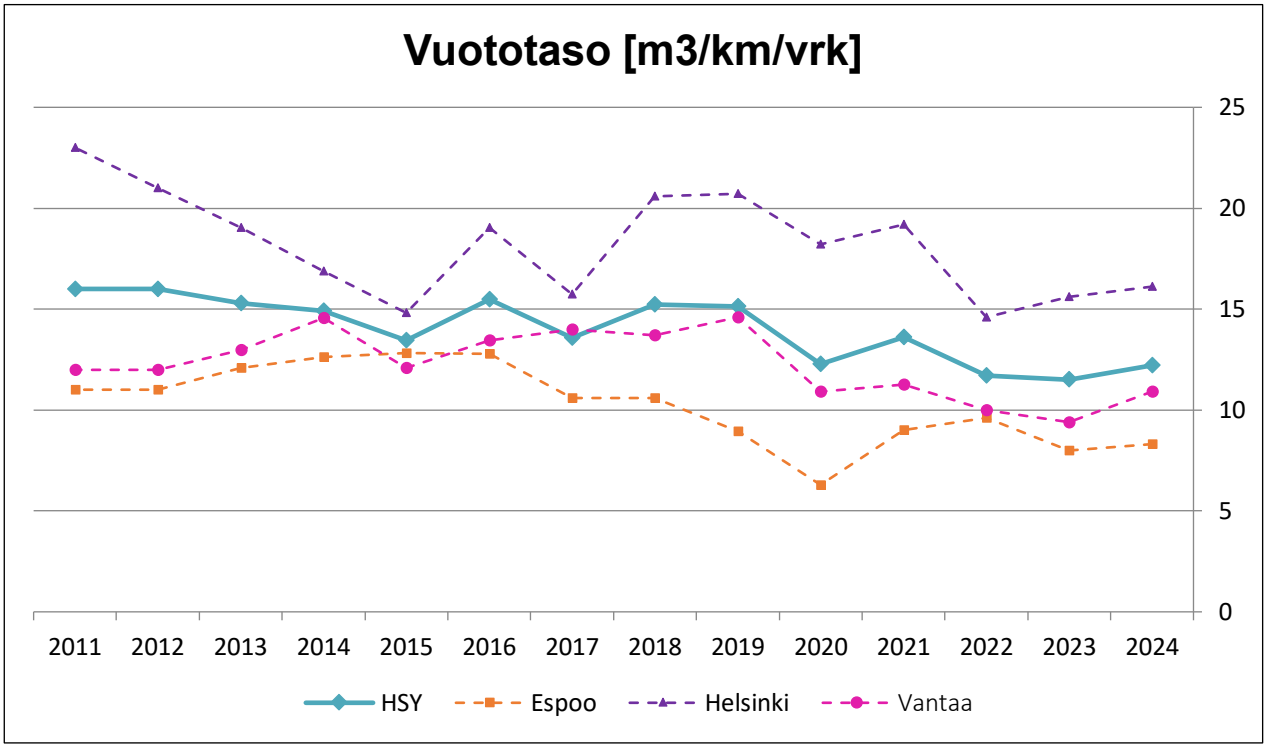
Vedenjakelujärjestelmän vuotohallintatyötä ohjataan vuotohallintastrategialla, jossa työn tavoitteeksi on asetettu saavuttaa alle 11 Mm^3 vuotovettä vuodessa vuoteen 2030 mennessä.

Taulukko 3. Vedenjakeluverkoston vuotavuuden tunnusluvut 2022–2024.

	Laskuttamaton vesi (m3)	Laskuttamaton vesi (%)	Vuotovesi-määrä (m3)	Vuotovesi (%)	Vuototaso (m3/km/vrk)	ILI (-)
2024	17 660 00	19	14 302 000	15	12,2	3,8
2023	16 779 000	18	13 521 000	15	11,5	3,6
2022	16 951 000	18	13 660 000	15	11,7	3,8

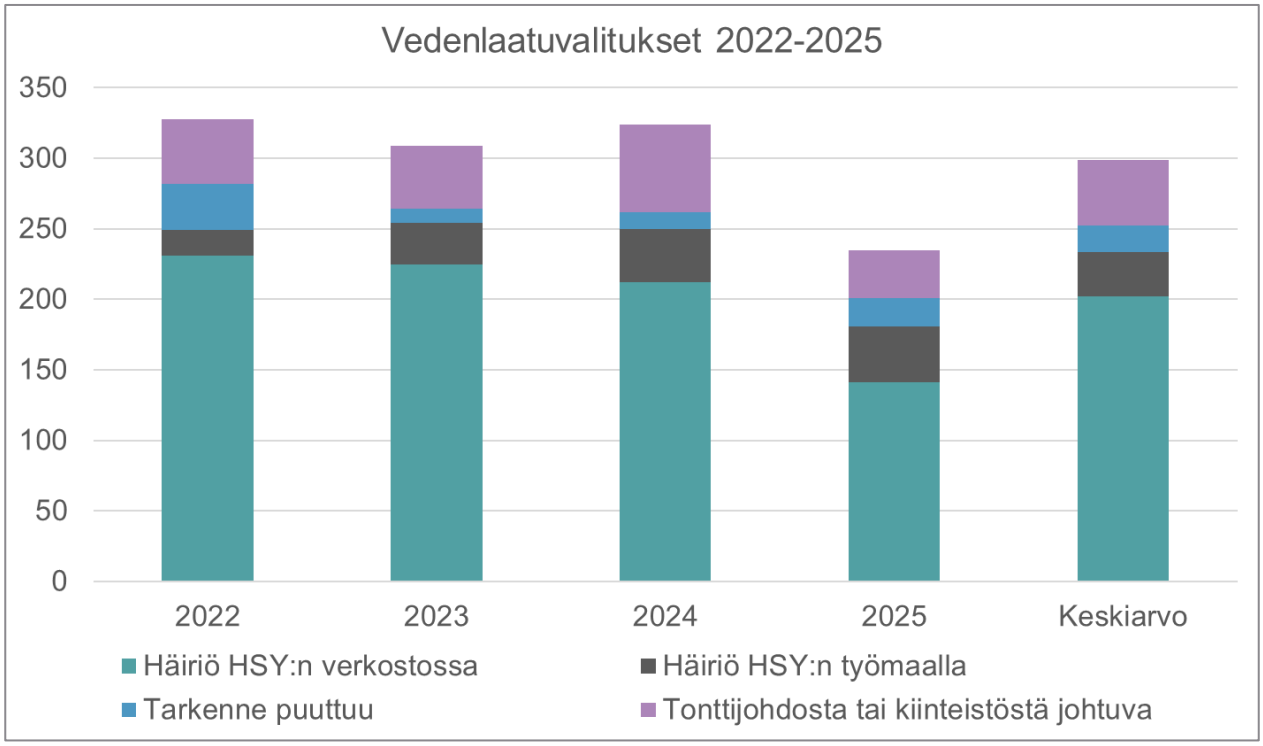


Kuva 7. HSY:n vesijohtoverkon vuotavuus 2011–2024.



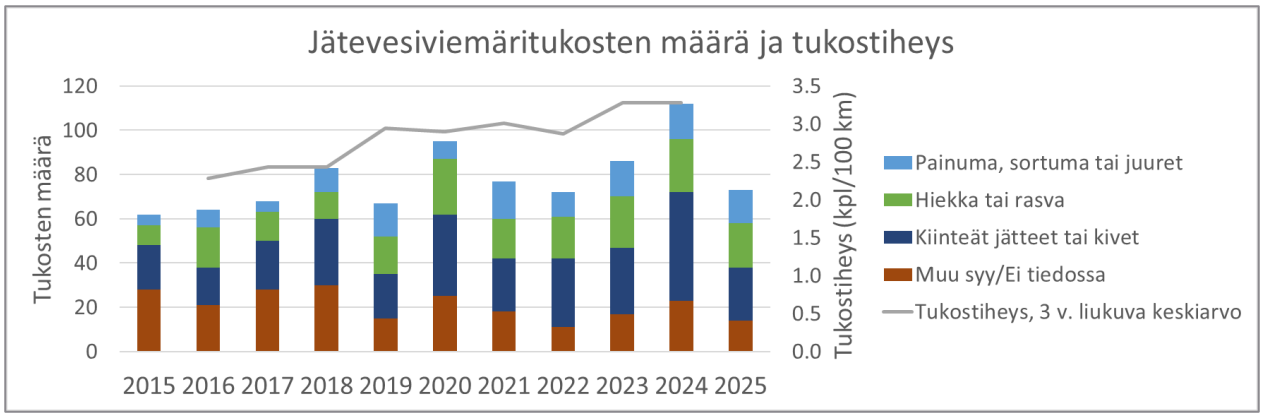
Kuva 8. HSY:n vesijohtoverkon vuototaso (m3/km/vrk) vuosina 2011–2024.

3.1.4 Vedenjakelun laatuongelmat



Kuva 9. HSY:n asiakasyhteydenottona vastaanottamat laatuvalitukset vuosina 2022–2025.

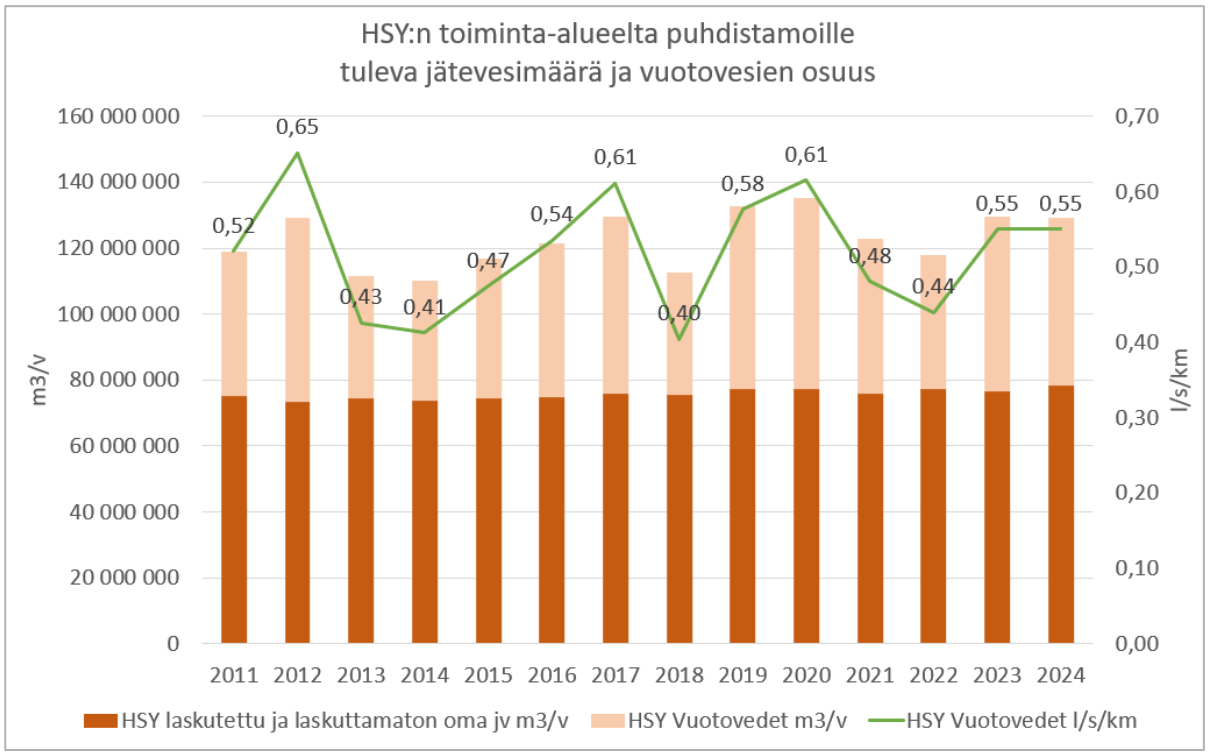
3.1.5 Viemäritukokset



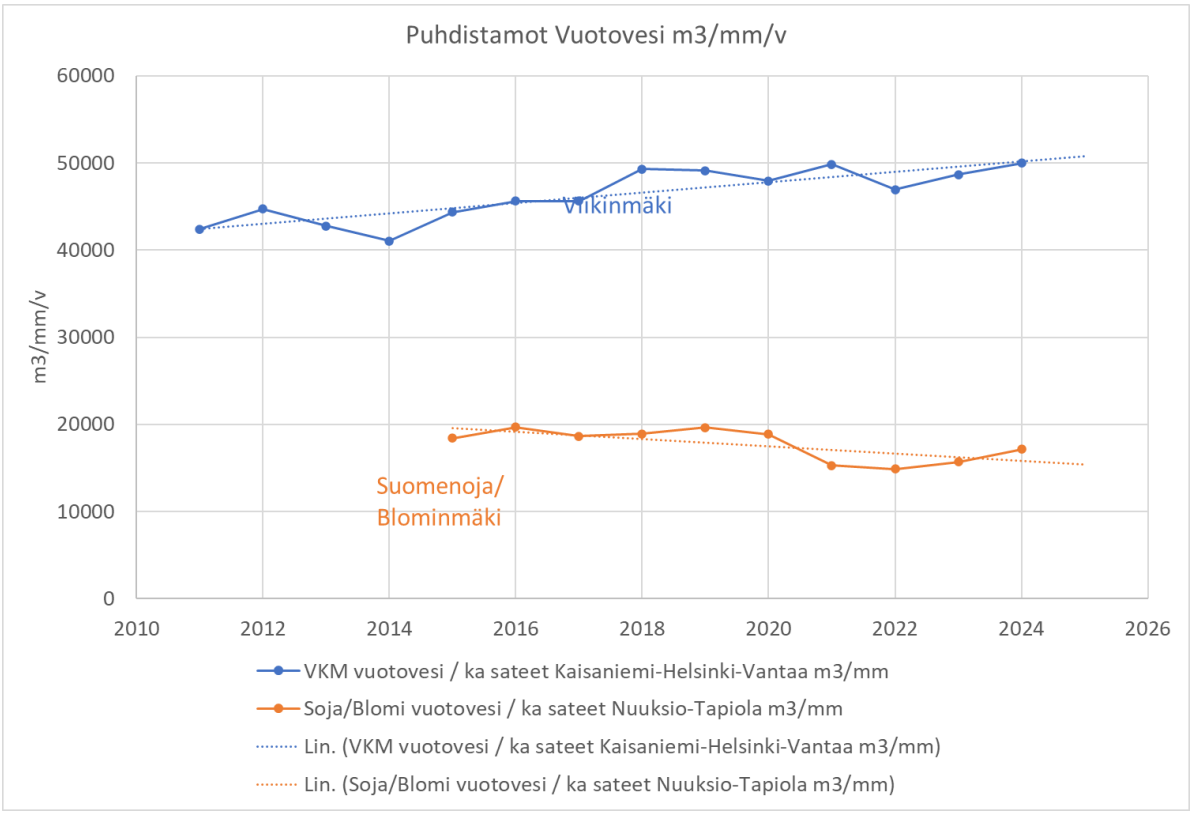
Kuva 10. Jätevesiviemäritukokset.

3.1.6 Viemäriverkon vuotavuus

Viemäröintijärjestelmän vuotohallintatyötä ohjataan vuotohallintastrategialla, jossa työn tavoitteeksi on asetettu vähentää vuotovesien määrää 20 %, erillisviemäröidyn verkoston ylivuotoja 50 % ja sekaviemäröidyn alueen ylivuotoja 11 % vuoteen 2030 mennessä.



Kuva 11. HSY:n toiminta-alueelta puhdistamoille tuleva jätevesimäärä, vuotovesimäärä ja vuotovesimäärä verkostokilometriä kohden.



Kuva 12. Puhdistamokohtaiset vuotovesimäärät suhteessa vuosisadantaan. Viikinmäen ja Blominmäen valuma-alueet käyttäytyvät Helsingin sekaviemäröintialueen takia toisistaan poikkeavasti.

3.1.7 Viemäritulvien ja ylivuotojen hallinta

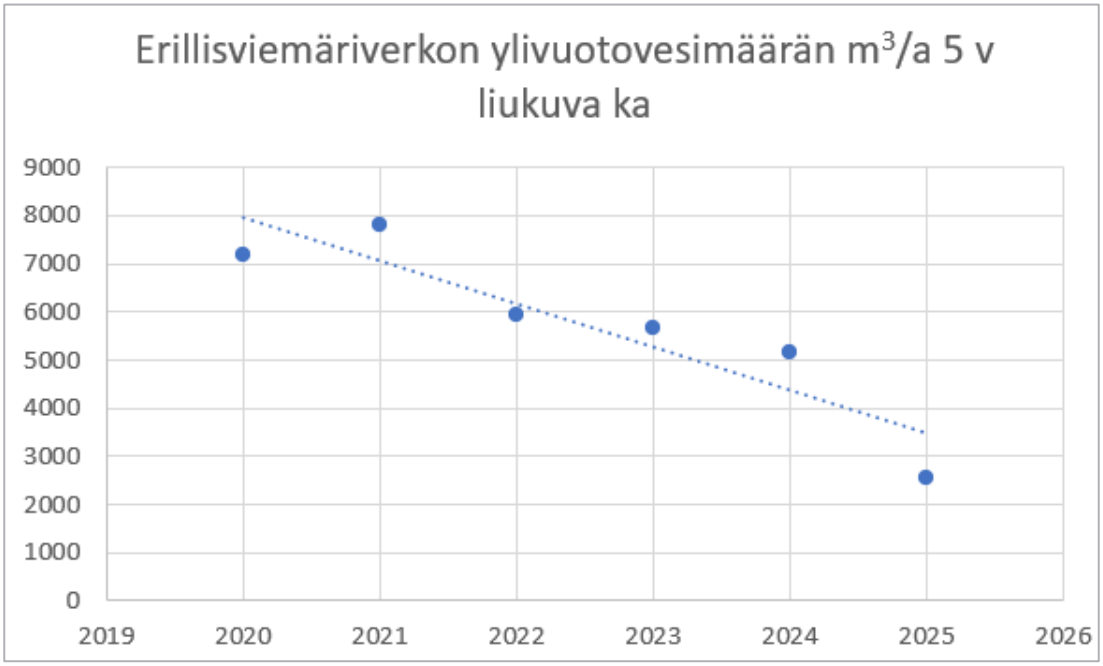
Jätevesijärjestelmän vuotohallintastrategiaan kirjatut tavoitteet ylivuotojen osalta ovat:

- erillisviemäröidyn jätevesiverkoston ylivuotoja vähennetään 3 900 m3/a (-50 %)
- sekaviemäröityjen alueiden ylivuotoja vähennetään 1 000 m3/a (-11 %)

Viemäriverkosto on varustettava riittävällä määrällä ylivuotoyhteyksiä, koska verkoston toimintavarmuutta ei voida taata kaikissa mahdollisissa häiriötilanteissa. Tavoitteena on, että ylivuotoja tapahtuu vesistöihin vain hyvin poikkeuksellisissa tilanteissa, mutta ensisijainen tavoite on aina estää kellaritulvat ja vaaratilanteet, minkä takia ylivuotoja ei voida kokonaan estää.

Parhaiten ylivuotoja ja tulvia ehkäistään vähentämällä hulevesien pääsyä jätevesiviemäriin toteuttamalla paikallisia korjauksia, saneeraamalla jätevesiverkostoa, eriyttämällä sekaviemäriverkostoa ja parantamalla aluekuivatusta. Suurin osa sellaisista ylivuototilanteista, jotka eivät johdu sähkökatkoksista tai tukoksista verkostossa, ajoittuu vuosittain muutamille sateisimmille päiville, jolloin verkoston jätevesivirtaamat jopa kymmenkertaistuvat. Jos kapasiteettia kasvatetaan ja keskitytään pelkästään pumppaamoiden ja verkostojen ylivuotojen poistamiseen, vaikeutetaan jätevedenpuhdistamojen toimintaa, koska jätevesiviemäriverkkoon kuulumattomat hulevedet häiritsevät puhdistusprosessia ja huonontavat puhdistustulosta. Erillisviemäriverkon ylivuodot ovat vähentyneet juuri pumppaamoiden ja verkostojen kapasiteetin kasvattamisen seurauksena (Kuva 13).

Sekaviemäriverkon ylivuotojen asumisjätevesimäärän viiden vuoden liukuva keskiarvo 2021–2025 on 7 775 m^3/a. Vertailu aiempiin vuosiin on kuitenkin epäluotettavaa, koska laskentaohjelma ja -kaavat ovat muuttuneet. Ylivuotojen trendi on ollut laskeva, mutta se kertoo enemmän laskennan tarkentumisesta kuin varsinaisesti ylivuotojen vähentymisestä.



Kuva 13. HSY:n alueen erillisviemäriverkon ylivuotovesimäärien vuosisumman viiden vuoden liukuva keskiarvo, vuosina 2020–2025.

3.1.8 Sekaviemäröinnin eriyttäminen

Helsingin kantakaupungin sekaviemäröidyillä alueilla viemäriverkostoja eriytetään jäte- ja hulevesiviemäriverkostoiksi pääasiassa kaupungin katusaneerausaikataulujen mukaisesti. Joitakin eriyttämishankkeita toteutetaan myös HSY-vetoisesti, mm. paikoissa, joissa on tapahtunut sekaviemäröinnistä johtuvia vahinkoja tai hankkeen toteuttaminen mahdollistaa laajemman valuma-alueen eriyttämisen. Helsingin sekaviemäröityjen alueiden eriyttäminen kestää arviolta yli 50 vuotta.

Sekaviemäröinnin eriyttäminen on välttämätöntä alueen jatkuvien verkostoylivuotojen poistamiseksi. Eriyttäminen myös pienentää asiakkaiden tulvavahinkoriskejä, etenkin jos asiakkaat myös eriyttävät järjestelmänsä ja päivittävät ne vastaamaan nykypäivän vaatimuksia. Lisäksi sekaviemäröinnistä luopumisella parannetaan Viikinmäen puhdistustulosta, koska nopeasti puhdistamolle päätyvien hulevesien kuormitus prosessille sekä vaikutus puhdistustulokseen on merkittävä.

Sekaviemäriverkon osalta on teetetty konsulttiselvityksiä (esim. Helsingin kaupunki: Sekaviemäröinnin ja erillisviemäröinnin vertailu ja vaikutusten arvio 15.12.2023 Afry). Selvitysten keskeinen viesti on, ettei sekaviemäriviemäriverkon kapasiteettia kasvattamalla voida hallita viemärivesimääriä, vaan ainoa kestävä keino on eriyttää vedet syntypaikoillaan jätevesi- ja hulevesiverkostoihin. Kaupungin ja HSY:n lisäksi myös kiinteistöillä on tehtävä toimenpiteitä, jotta säästytään turhan suureksi mitoitetuilta tunneliratkaisuilta ja jätevedenpumppaamoilta.

3.1.9 Kuntotutkimusten tehostaminen

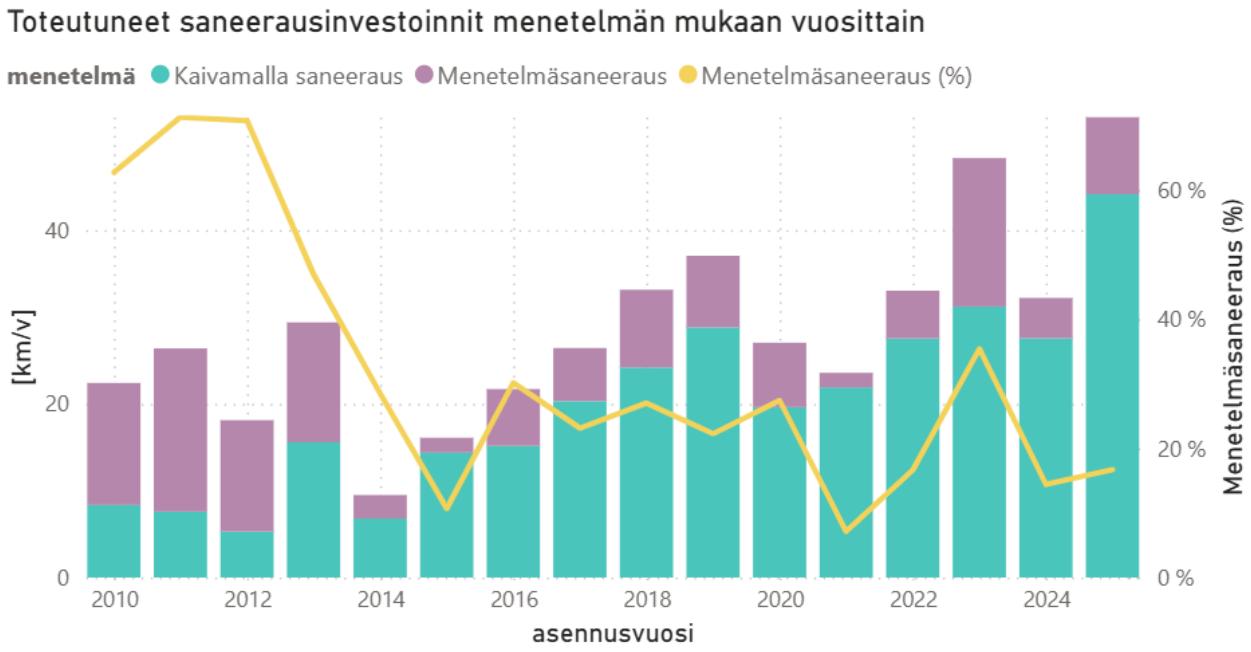
HSY:n tulee lisätä kuntotutkimusten määrää. Vuotokorjausten ja liitostöiden yhteydessä saatujen tietojen perusteella vesijohtoverkoston kunto tunnetaan noin 6 % osalta. Jäte- ja sekaviemäriverkostojen osalta kunto tunnetaan noin 33 % osalta ja hulevesiviemäreistä noin 13 % osalta, vaikkakin osa tiedoista on yli 10 vuotta vanhoja. Vesijohtojen osalta tavoitteena on aloittaa systemaattiset kuntotutkimukset. Viemäreiden osalta kuntotutkimuksia tehostetaan ottamalla käyttöön seulovat menetelmät.

Tavoitteena on tutkia:

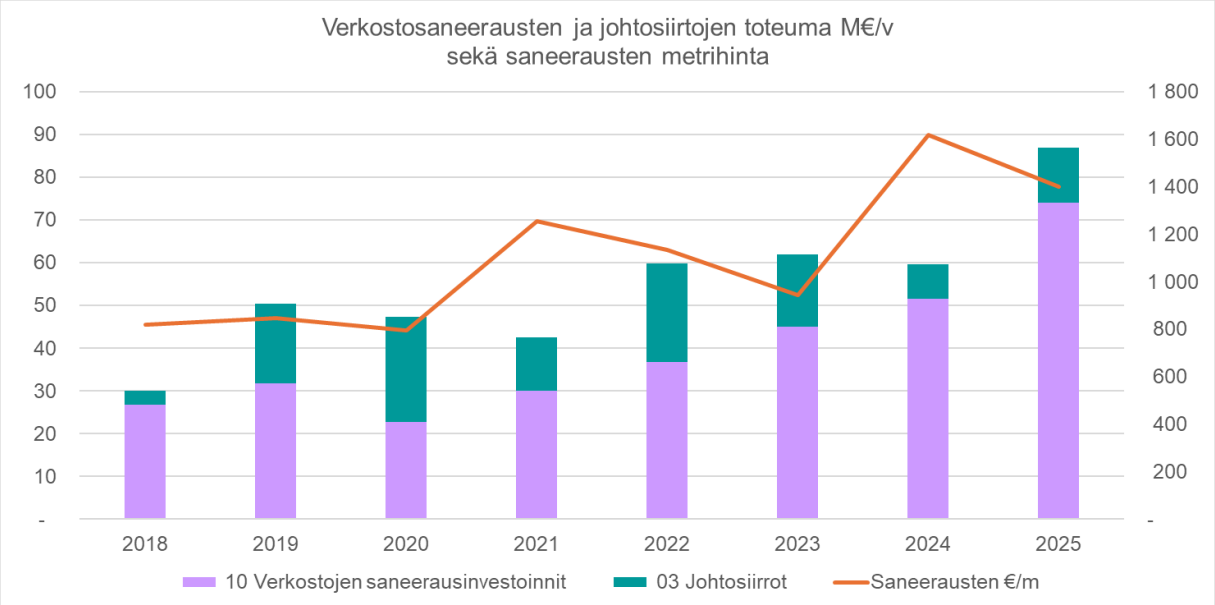
- korkean riskin vesijohdot (noin 8 km) kolmen vuoden sisällä ja merkittävän riskin vesijohdot (noin 70 km) kymmenen vuoden aikana
- jv-viettoviemäriverkosto kokonaisuudessaan seulovilla menetelmillä kymmenen vuoden välein
- myös muiden verkostokohteiden (paineviemärit, sukellusviemärit, vedenalaiset linjat) tutkimuksia kehitetään

Kuntotutkimukset kohdennetaan ensisijaisesti riskiperusteisesti niihin kohteisiin, joiden vikaantuminen aiheuttaisi suurimmat häiriöt ja vahingot.

3.1.10 Verkostoinvestointien toteuma



Kuva 14. Toteutuneiden saneerausinvestointien verkostopituus vuosittain, jaoteltuna kaivamalla saneerattuihin ja kaivamattomiin saneerauksiin (menetelmäsaneeraus).



Kuva 15. Verkostosaneerausten ja johtosiirtojen vuosittainen toteuma euroina (M€) ja saneerauskilometreillä ja saneerauseuroilla laskettu putkikohtainen metrihinta.

4 Ennustetyön taustatiedot

4.1 Omaisuuden tilan tavoitteet

HSY:n verkosto-omaisuuden tilan tavoitteena on varmistaa, ettei verkoston kunnosta johtuvien asiakashaittojen, kuten yllättävien vesikatkojen, tulvien tai vahinkojen, määrä kasva merkittävästi. Keskimäärin nykyisen tasoista palvelua pidetään hyvänä ja säilyttämisen arvoisena tasona. Yksittäiset asiakkaat kokevat jatkossakin haittoja, mutta laajoja seurauksia aiheuttavia häiriötilanteita pyritään ehkäisemään. Yksittäisen asiakkaan ei tulisi joutua kokemaan toistuvasti haittoja.

Omaisuuden tilaan voidaan vaikuttaa investoimalla verkostojen saneeraukseen ja toteuttamalla operatiivisia toimia, joilla hallitaan verkostojen tilaa, ennaltaehkäistään laajoja ja toistuvia häiriötilanteita sekä pienennetään riskejä. Asiakashaitan kokemukseen voidaan vaikuttaa myös hyvällä tiedotuksella ja neuvonnalla. Toiveena on kuitenkin saneerata verkostoja niin paljon kuin on tarpeellista tavoitteen saavuttamiseksi, kuitenkin taloudellisesti realistisella ja kestävällä tavalla.

Nykytilanteen säilyttämiseksi on verkostoinvestoinneille asetettu tavoitteeksi pitää saneerausvelan määrä nykyisellä tasolla sekä kohdentaa saneerauksia riskiputkiin ja kohteisiin, joissa on toistuvia asiakashaittoja. Sopivaa investointibudjettia arvioidessa ja omaisuuden tilan kehittymistä ennustettaessa saneerausvelan kehittyminen ei yksin riitä mittariksi. Saneerauksia kun ei kohdenneta ikäperusteisesti tai teoreettisen velka-analyysin tuloksien perusteella. Siksi omaisuuden tilan analysoinnissa hyödynnetään myös huonokuntoisen verkoston, riskiputkien, vesijohtovuotojen määrän ja verkostojen keski-iän kehittymisen ennusteita.

Saneerausinvestointien lisäksi tarvitaan aikaisempaa enemmän operatiivisia toimia omaisuuden halutun tilan ylläpitämiseksi. Tehtäviä tulee olemaan aikaisempaa enemmän, vaikka saneerauksilla saataisiin pidettyä häiriötilanteiden kasvu hallinnassa. Esimerkiksi kuntotutkimusten määrän kasvatetaan, investointien kasvattaminen lisää omana työnä tehtävien liitostöiden määrä ja pääkaupunkiseudun kasvu johtaa uuden vesihuollon rakentamiseen, jolloin tarkastuskohteiden määrä kasvaa.

4.2 Omaisuuden tilan kehittymisen ennustaminen

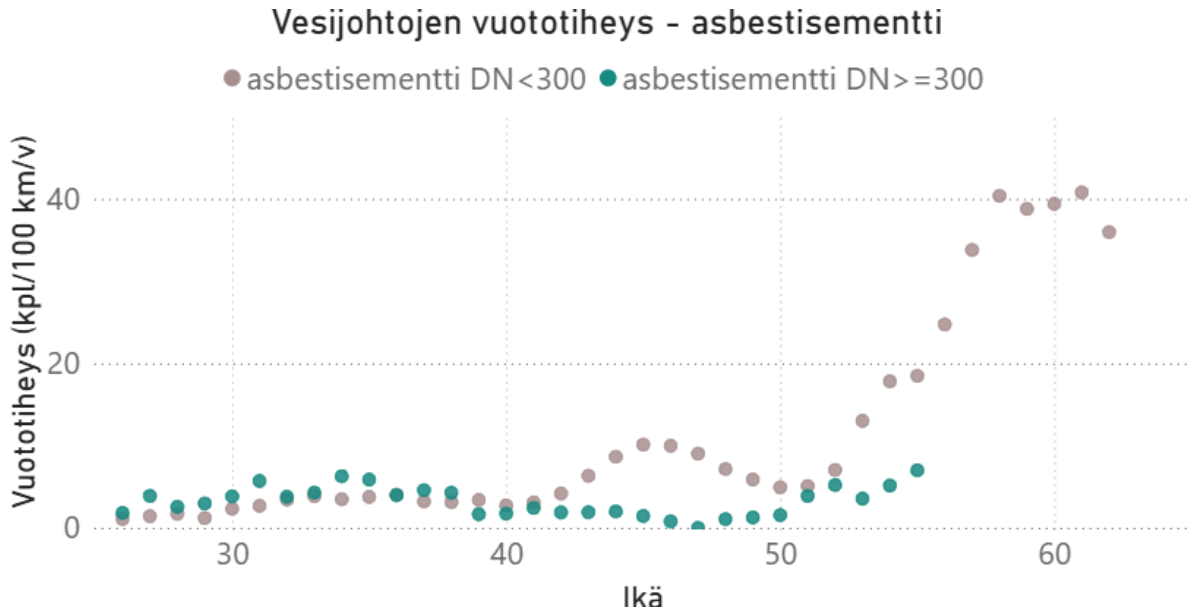
Verkosto-omaisuuden tilan pitkän aikavälin kehittymistä ennustetaan arvioimalla saneerausvelan, huonokuntoisten verkostojen, riskiputkien, vesijohtovuotojen ja verkostojen keski-iän kehittymistä. Riittävää investointikauden saneeraustasoa on haettu tarkastelemalla erilaisten budjettitasojen vaikutuksia verkostojen tilaa kuvaaviin keskeisiin mittareihin investointikauden aikana ja erityisesti kauden lopussa. Vertailun vuoksi on myös ennustettu miten omaisuuden tila kehittyisi ilman saneerauksia.

Huonokuntoisten putkien ja saneerausvelan määrää ennustetaan perustuen putkien tunnettuun kuntotietoon, riskitasoon, materiaaliin, asennusvuoteen ja ikään. Nämä tekijät on huomioitu verkostoille laadituissa kunto- ja riskiluokituksissa, joita hyödynnetään ennusteiden muodostamisessa.

- **Huonokuntoisena putkea** pidetään silloin, kun se on todettu tai oletettu melko huonokuntoiseksi ja sen saneeraaminen olisi hyödyllistä. Ennustettua käyttöikää on arviolta kulunut materiaaliryhmästä riippuen > 85–100 %.
- **Saneerausvelka** puolestaan tarkoittaa, että putki on todettu tai oletettu erittäin huonokuntoiseksi, eli se olisi pitänyt jo saneerata. Ennustettua käyttöikää on kulunut ≥ 125 %.

HSY:n putkille laadittua kuntoluokitusta hyödynnetään mm. saneeraustarpeiden tunnistamisessa ja priorisoinnissa, verkostojen riskiluokituksessa ja omaisuuden tilan kehittymisen ennusteissa. Verkostojen kuntoluokitus perustuu aina ensisijaisesti tunnettuun kuntoon ja toissijaisesti arvioituun kuntoon.

- **Vesijohtojen kuntoa arvioidaan** käyttöiän ja materiaalikohtaisten heikkenemiskäyrien perusteella silloin, kun putkessa tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole havaittu vuotoja tai tehty aistinvaraista kuntoarviota. Arvioitu kunto ja teoreettiset käyttöiät pohjautuvat vuototilastoihin, joista on muodostettu eri putkimateriaaleille vuototiheyskäyrät. Kuva 16 esittelee esimerkin vuototiheyskäyrästä asbestisementtisissä vesijohdoissa.
- **Viemärien kunnon arviointi** perustuu ensisijaisesti kuntotutkimusten tuloksiin ja toissijaisesti materiaalikohtaisiin käyttöikäarvioihin ja putken ikään. Viemäriverkoston käyttöikäarviot perustuvat kirjallisuuteen. HSY:n viemäriverkoston kuntotietojen pohjalta ei vielä ole tehty perusteellista kunnonmallinnusta.



Kuva 16. Vuototiheyden 5 v. liukuva keskiarvo asbestisementtisissä vesijohdoissa suhteessa putken ikään.

Riskiputkien määrää ennustetaan asemaltaan tai sijainniltaan riskisten putkien ikääntymisen ja toisaalta poistumisen perusteella. Riskiputket ovat putkia, joiden huonosta kunnosta aiheutuu riski häiriölle. Riskit kasvavat korkeammaksi, kun putken kunto heikkenee. Suurimmat vesihuoltoverkostojen kuntoon liittyvät riskitapahtumat ovat vesijohdon iso vuoto ja viemärin sortuma.

HSY:n vesi- ja viemäriputkille on tehty koko verkoston kattava riskiluokitus. Riskiluokitus muodostuu putken vikaantumisen seurausten ja todennäköisyyden eli putken kunnon perusteella. Putken asema verkostossa ja virtaama sekä sijainti suhteessa rakennettuun ja luonnonympäristöön vaikuttavat merkittävästi mahdollisiin seurauksiin. Riskin todennäköisyyden arvioimisessa hyödynnetään kuntotietoa tai -arviota (kuntoluokitus) ja putken ominaisuuksia. HSY:n verkostoista suurin osa kuuluu matalimpaan riskiluokkaan. Korkean riskin putkien hajoamiseen liittyy vakavimmat riskit laajalle häiriötilanteelle tai isolle vahingolle. Korkean riskin putkien määrää pyritään pienentämään tai ehkäisemään etteivät putket päädy lainkaan korkean riskin luokkaan.

Vuotojen määrää on ennustettu HSY:n omien vuotoraporttitilastojen avulla. Tilastojen avulla on laadittu putkimateriaaliryhmäkohtaisia heikkenemiskäyriä (aikasarjatrendejä vuototiheys vs. putken ikä) (esimerkki ks. Kuva 16). Putkiryhmät on muodostettu sen perusteella, millä ryhmillä trendit näyttäisivät visuaalisesti eroavan toisistaan. Vuotoennuste summaa materiaaliryhmäkohtaisia ennusteita. Ennustemalli on laadittu nykyisten vuototilastojen pohjalta, ja ennustaa siten pääasiassa ilmivuotoja. Jos jatkossa löydetään entistä enemmän piilovuotoja, äkillisten vuotokorjausten määrä voi olla ennustetta pienempi.

Ennusteisiin sisältyy riskejä liittyen siihen, miten käyttöikänsä loppupuolella olevien putkien kunto kehittyy. Ennusteet putkien kunnon ja esimerkiksi vuotojen määrän kehittymisestä sisältävät paljon epävarmuutta. Häiriöiden määrä voi olla selvästi ennustettua korkeampikin, jos käyttöikänsä loppua lähestyvien putkien käyttöikäennusteet ovat liian optimistisia. Ennusteita voidaan tarkentaa mm. tutkimalla verkostojen kuntoa.

4.3 Saneerauskohteet ennusteissa

Verkostojen saneerauskohteita ylläpidetään saneerauskohdepankissa. Pankkiin lisätään kohteita sitä mukaa kun saneeraustarve tunnistetaan ja kohteet priorisoidaan omaisuuden tilan tavoitteet huomioiden. Pitkän aikavälin ennusteissa arvioidaan saneeraushankkeiden toteuttamisen vaikutuksia verkosto-omaisuuden tilan kehittymiseen. Tarvittavia saneerausmääriä on mallinnettu hyödyntämällä saneerauskohdepankin kohteita.

Saneerausvelka-mittari on kehitetty kuvaamaan verkostojen tilaa kokonaiskuvan tasolla, eikä sitä käytetä suoraan yksittäisten saneerauskohteiden tunnistamiseen. Tämän vuoksi saneerausvelka-mittariin liittyy edustavuusongelma suhteessa tarvittavien saneerausmäärien mallintamiseen tällä menetelmällä. Kaikkia nykyisin saneerausvelkaisiksi luokiteltuja putkia tai putkia, joiden ennustetaan ohjelmakauden aikana muuttuvan saneerausvelkaisiksi, ei ole tunnistettu saneeraustarpeisiksi kohteiksi saneerauskohdepankkiin. Tämä johtuu siitä, että saneeraukset kohdennetaan ensisijaisesti perustuen todettuun kuntoon, asiakashaittoihin ja

tunnistettuihin riskeihin, kun taas saneerausvelka-mittari pohjautuu putkien ikään, huonon kunnon ennusteisiin ja arvioituun riskiin. Saneerausvelkaiset putket eivät siksi valikoidu mallinnuksessa saneerattaviksi ilman todettua huonoa kuntoa tai ongelmia, vaikka investointibudjettia kasvatettaisiin.

4.4 Budjetti- ja kustannusskenaariot

Omaisuuden pitkän aikavälin kehittymisen ennustamisessa on tavoitteena löytää investointibudjetti, jolla omaisuuden tilan kehittymisen tavoitteet saavutetaan. Ennusteissa hyödynnetään saneerauskohdepankkiin tunnistettuja hankkeita kustannusskenaarioiden mukaisilla putkikohtaisilla yksikkökustannuksilla (€/m). Omaisuuden pitkän aikavälin kehityksen arviointi suhteessa keskeisiin mittareihin on herkkä sekä käytettävissä olevalle investointibudjetille että saneerausten yksikkökustannuksia koskeville oletuksille. Ennusteissa käytettiin realistista budjettia, jossa investointimääriä kasvatetaan tasaisesti lähes koko ohjelmakauden ajan.

Sopivaa investointibudjettia haarukoitiin huomioiden omaisuudelle asetetut tavoitteet. Tässä raportissa esitellään tulokset yhdellä realistisella budjettiskenaariolla, jolla mallinnetut saneerausmäärät vaikuttavat omaisuuden tilan kehittymiseen lupaavasti suhteessa tavoitteisiin. Esiteltävien tulosten laskennassa käytetty budjetti on investointiohjelmakaudelle 2027–2046 yhteensä noin 2 210 M€. Vuosittainen budjetti kasvaa noin 5 M€/v aina 150 M€ tasoon asti. Investointiohjelman jälkeiselle ajalle (2047–) on käytetty vakiobudjettia 150 M€/v. Laskelmissa ei ole huomioitu inflaation vaikutusta.

Saneerausten kustannuksia on arvioitu kahden eri skenaarion mukaan (Taulukko 4). Skenaario A perustuu viime vuosien keskimääräisiin toteumiin, ja B esittää, millainen vaikutus esimerkiksi merkittävällä menetelmäsaneerauksen määrän lisäämisellä voisi olla toteutusaikatauluihin ja sitä kautta omaisuuden tilan kehittymiseen. Saneerausten toteuttamismenettelyjen ja -tapojen kehittämisellä, joilla mm. toteuttamiskustannukset pienenevät, voidaan vaikuttaa siihen, kuinka paljon investointibudjetilla on mahdollista toteuttaa saneerauksia. Raportissa on esitetty tulokset pääasiassa perustuen kustannusskenaarioon A. Saneerausvelan kehittymisen osalta on myös esitetty tulokset kustannusskenaario B:llä.

Taulukko 4. Ennusteissa käytetyt putkikohtaiset kustannusskenaariot.

Kustannus-skenaario	Kuvaus	Keskihinta (€/m)
A	perustuu viime vuosien toteuman keskiarvoon	1250
B	hintataso 80 % viime vuosien toteumasta, esim. menetelmäsaneerauksen osuutta lisäämällä	1000

5 Verkosto-omaisuuden kehittyminen

5.1 Omaisuuden tilan kehittymisen ennuste

Kustannusskenaario A:n mukaisella saneerausmäärällä saneerausvelan määrä hieman kasvaa investointiohjelmakauden alussa. Velan määrä kääntyy laskuun kauden lopussa ja on nykyisellä tasolla noin 30 vuodessa. Huonokuntoisen verkoston määrä kasvaa noin 30 %, mutta vakiintuu kauden puolivälissä. Verkostojen keski-ikä jatkaa nousua, mutta vakiintuu 40-luvulla noin 42 vuoteen. Riskiputkien ja vesijohtovuotojen määrät pysyvät kuitenkin hyvin hallinnassa. Ne ennustavat mahdollisesti saneerausvelkaa paremmin tulevaa palvelutasoa, koska saneerauksia priorisoidaan asiakkaille näkyvät häiriöt edellä. Saneerausvelka sisältää myös pelkästään käyttöikänsä ylittäneitä putkia, joita ei ole vielä tunnistettu saneerattavaksi.

Raportissa on esitetty tulokset pääasiassa perustuen kustannusskenaarioon A. Saneerausvelan kehittymisen osalta on myös esitetty tulokset kustannusskenaario B:llä. Tarkoituksena havainnollistaa, että pienemmillä toteutuskustannuksilla tavoitteet saavutetaan nopeammin.

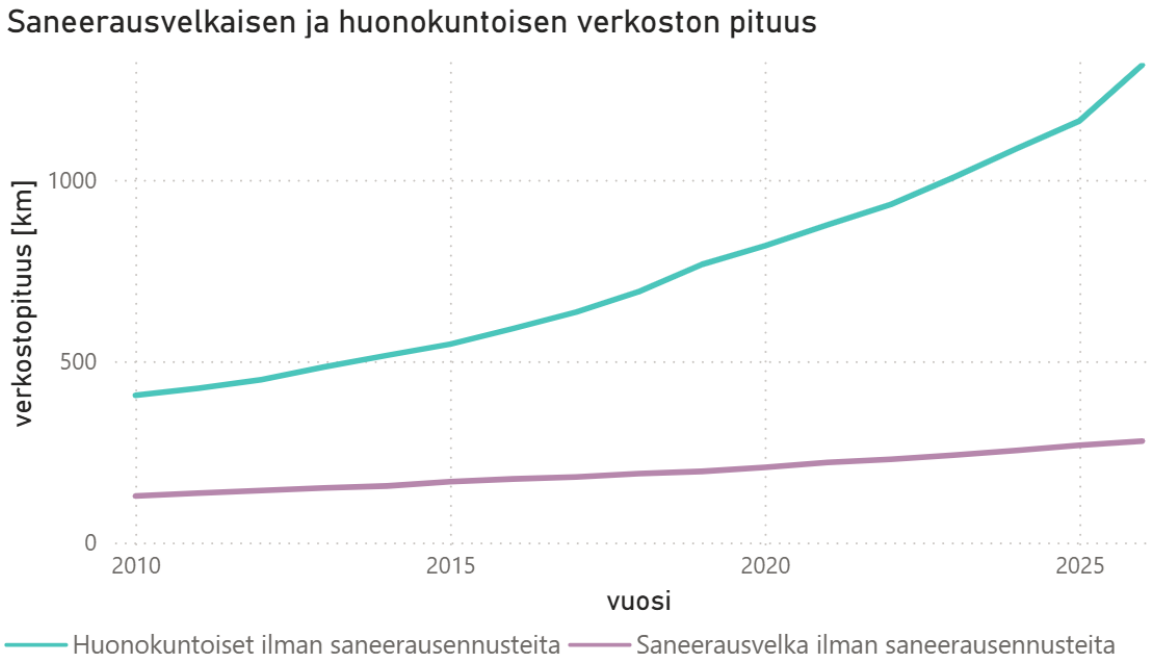
Omaisuuden tilan ennusteet (kuvaajat esitelty luvuissa 5.1.1- 5.1.6):

- **Saneerausvelan määrän** arvioidaan tuplaantuneen vuosien 2010–2025 aikana. Nykytilanteessa saneerausvelkaa arvioidaan olevan noin 300 km. Investointiohjelmakauden alussa saneerausvelan määrä hieman kasvaa. Kustannusskenaariolla A velan määrä kääntyy laskuun kauden lopussa ja on nykyisellä tasolla noin 30 vuodessa. Kustannusskenaariolla B velan määrä kääntyy laskuun kauden puolivälissä ja on nykyisellä tasolla ohjelmakauden lopussa.
- **Huonokuntoisen verkoston määrän** arvioidaan kolminkertaistuneen vuosien 2010–2025 aikana. Nykytilanteessa huonokuntoista verkostoa arvioidaan olevan noin 1 300 km. Kustannusskenaariolla A huonokuntoisen verkoston määrän ennustetaan kasvavan seuraavan kymmenen vuoden aikana enää noin 30 % ja sen jälkeen kasvu pysähtyy ja määrä vakiintuu noin 1700 km:iin.
- **Keski-ikä** verkostoissa oli vuonna 2025 noin 35 vuotta. Vuodesta 2010 lähtien verkoston keski-ikä on noussut noin 20 %. Ennusteiden mukaan keski-ikä nousee kustannusskenaariolla A noin 20 % ja vakiintuu 40-luvulla noin 42 vuoteen.
- **Riskiputkien määrät** pysyvät ennusteissa hyvin hallinnassa. Korkean riskiluokan putkien määrä on kasvanut tasaisesti vuoteen 2020 asti, mutta vuoden 2020 aikoihin kasvu näyttää kiihtyneen. Saneerausohjelmassa pyritään vähentämään riskiputkien määrää, mutta ohjelman alkukaudella riskiputkien määrä vielä kasvaa. Vuoteen 2046 mennessä riskiputkien määrä kuitenkin jopa pienenee vesijohdoissa ja palaa nykytasolle jäte- ja sekavesiviemäreissä.
- **Vesijohtovuotojen määrä** pysyy ennusteissa hyvin hallinnassa. Ilman saneerausinvestointeja nykyverkoston kunnosta johtuva vuotojen määrä kasvaa

vuoteen 2046 mennessä ennusteen mukaan noin 75 % nykyisestä 260 vuodosta 450 vuotoon. Kustannusskenaario A avulla vuotojen määrä pysyy kuitenkin hyvin kurissa: vuonna 2046 vuotoja on ennusteessa liki saman verran kuin nyt, vaikka välissä vuotojen määrä voi hieman nousta.

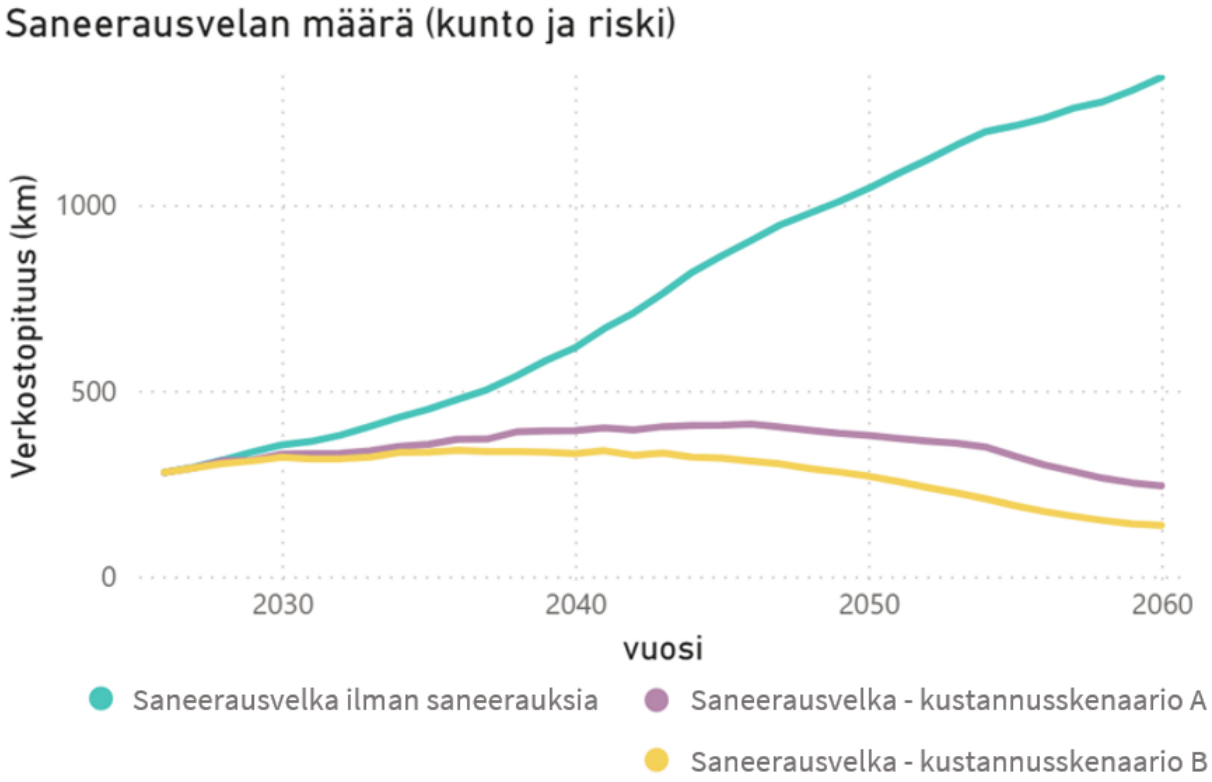
- **Verkostojen uusiutumisaika** kustannusskenaariolla A on keskimäärin noin 95 vuotta, joka on huomattava parannus investointiohjelman 2025–2044 aikaiseen 160 vuoteen.

5.1.1 Saneerausvelan ja huonokuntoisen verkoston kehittyminen 2010–2025



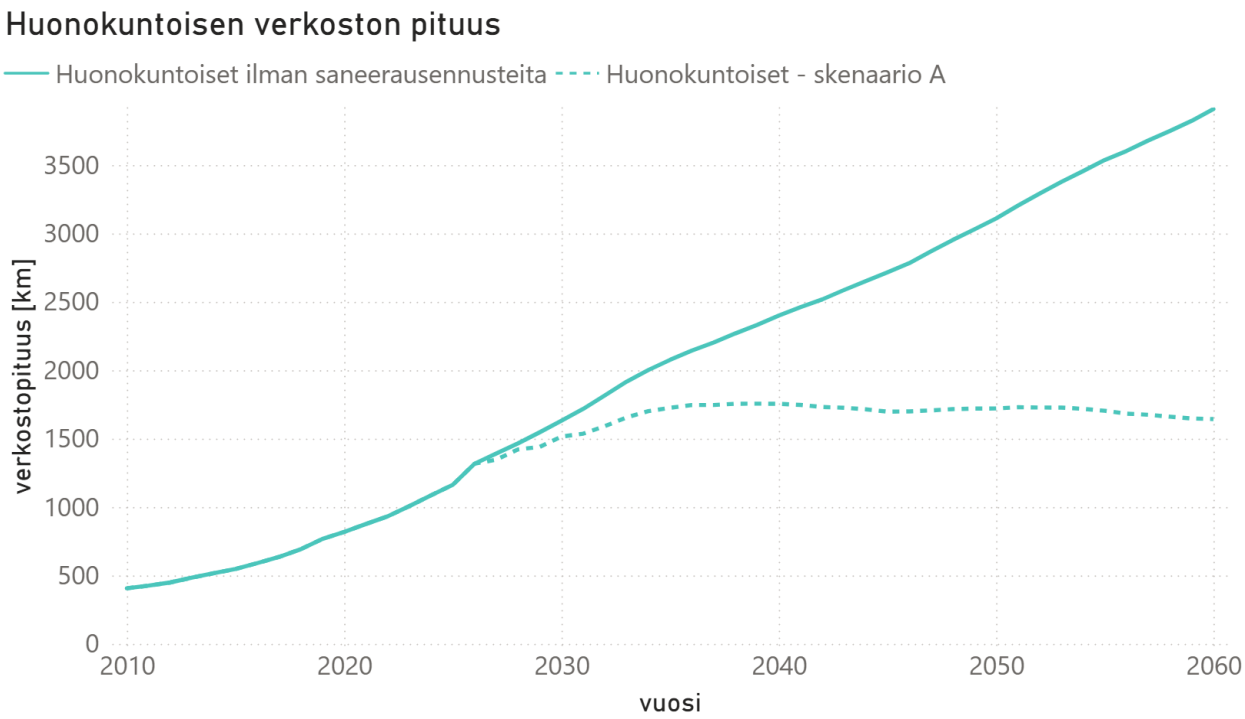
Kuva 17. Saneerausvelkaisen ja huonokuntoisen verkoston pituus 2010–2025.

5.1.2 Saneerausvelan ennuste



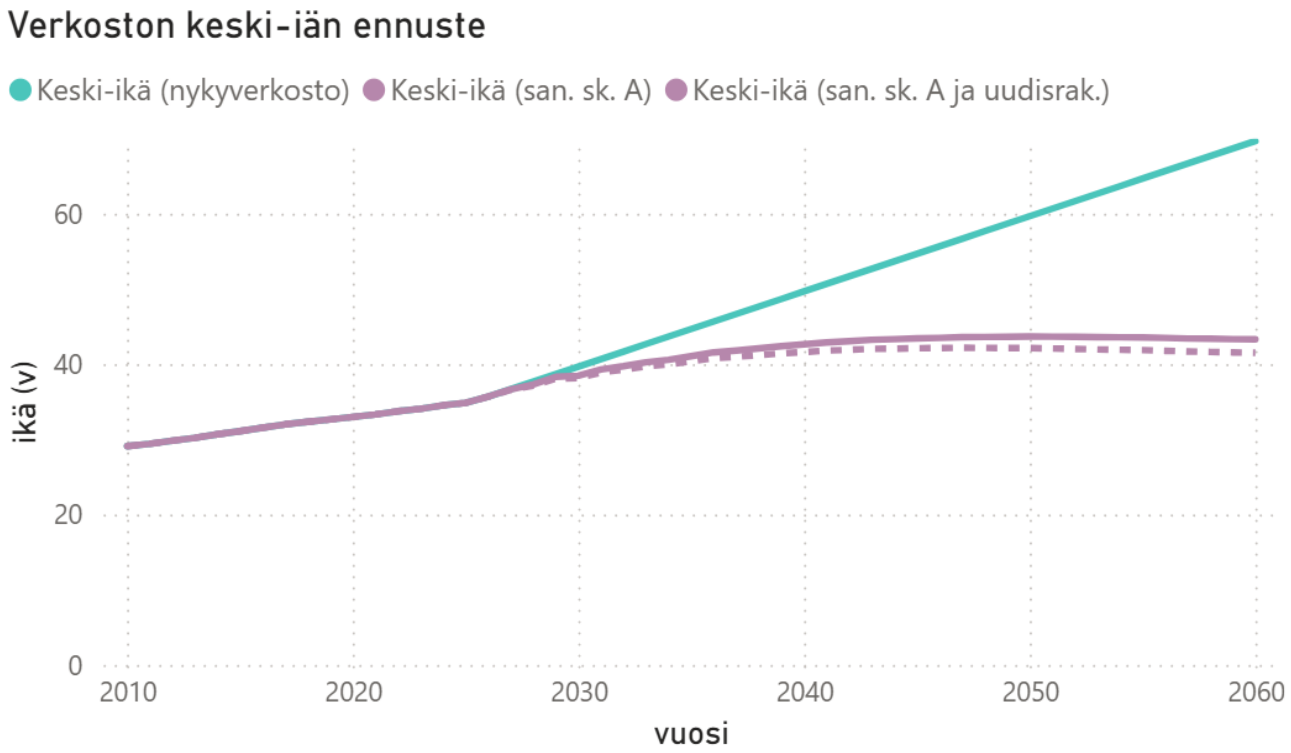
Kuva 18. Saneerausvelan määrän kehittyminen kilometreinä ilman saneerauksia sekä kustannusskenaarioilla A ja B.

5.1.3 Huonokuntoisen verkoston ennuste



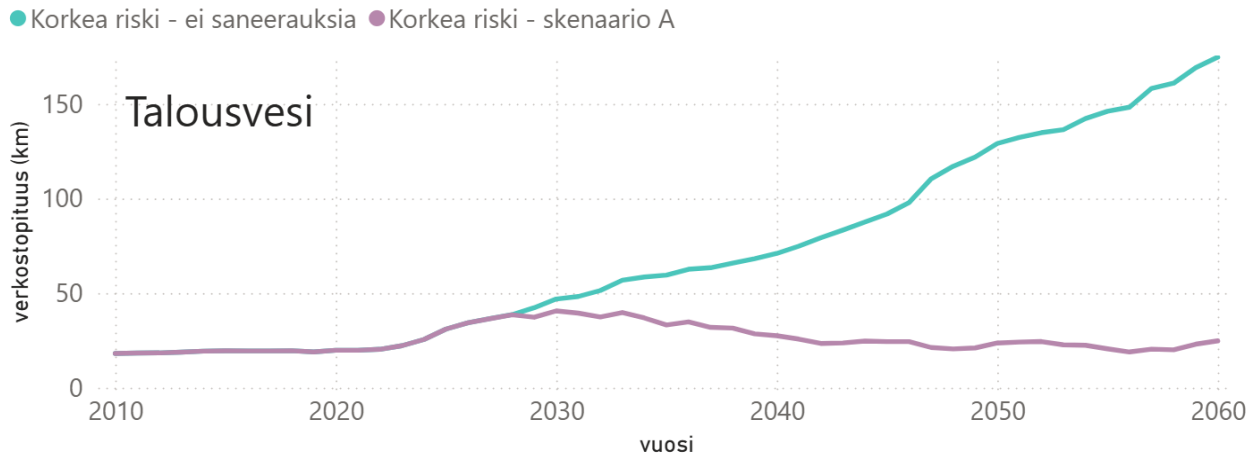
Kuva 19. Huonokuntoisen verkostopituuden ennuste ilman saneerauksia (kiinteä viiva) ja kustannusskenaariolla A (katkoviiva).

5.1.4 Verkostojen keski-iän ennuste

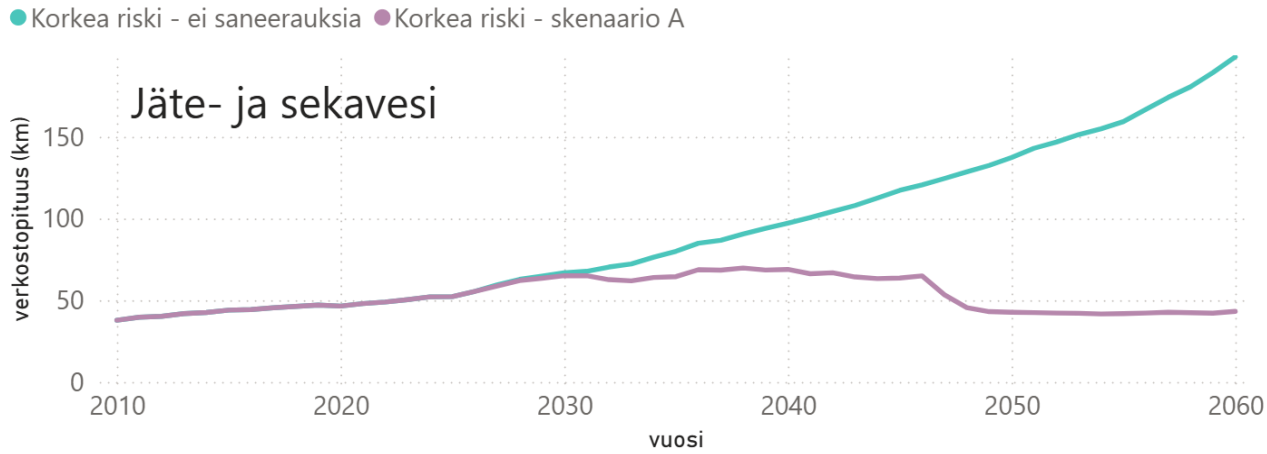


Kuva 20. Verkostojen keski-iän ennuste.

5.1.5 Riskiputkien määrän ennuste

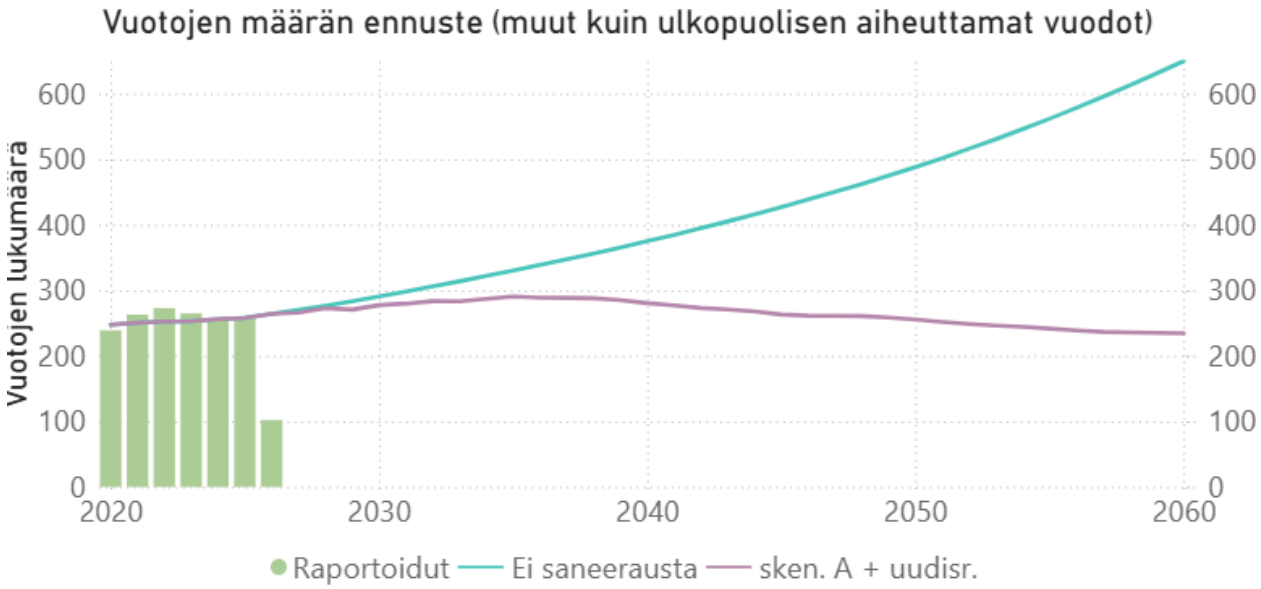


Kuva 21. Vesijohtojen määrä korkeimmassa riskiluokassa.



Kuva 22. Jäte- ja sekavesiviemärien määrä korkeimmassa riskiluokassa.

5.1.6 Vuotojen määrän ennuste

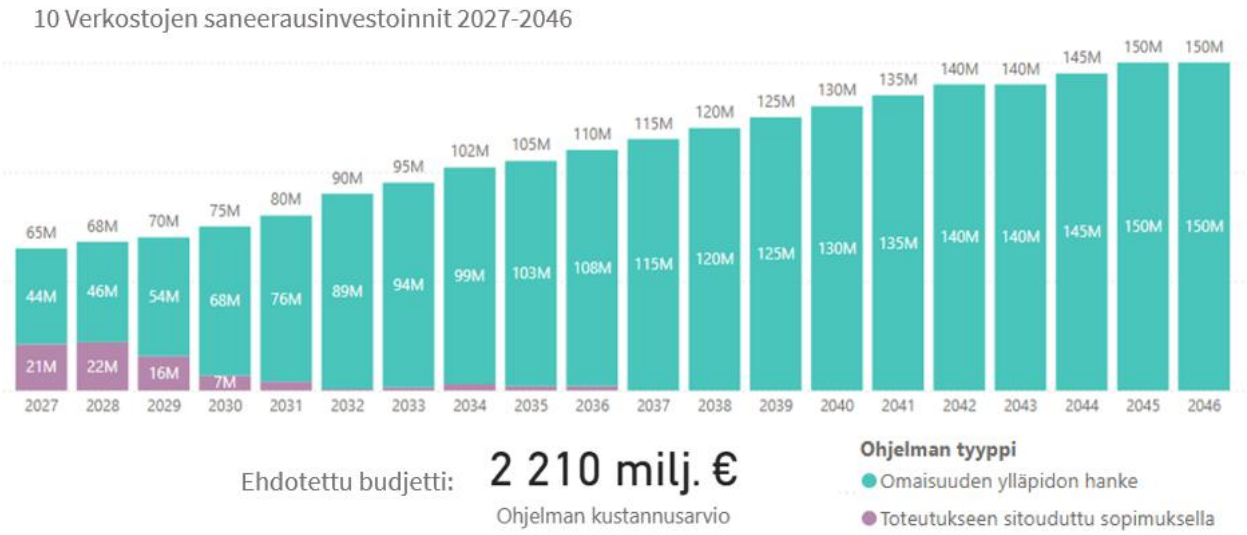


Kuva 23. Vuotojen määrän ennuste ilman saneerauksia ja kustannusskenaarion A toteutuessa. ”ei saneerausta” ennusteessa ei ole mukana uudisrakentamista.

6 Ehdotettu verkostosaneerausten investointibudjetti ja suoritteet

6.1 Ehdotettu investointibudjetti

Omaisuuden pitkän aikavälin kehittymisen ennusteissa käytetty budjetti on investointiohjelmakaudelle 2027–2046 yhteensä noin 2 210 M€. Ennusteiden perusteella budjetilla aikaansaatavien saneerausten vaikutus omaisuuden tilan kehittymiseen vaikuttaa suotuisalta suhteessa tavoitteisiin. Tämän vuoksi investointiohjelmaan verkostojen saneerausinvestointien budjetiksi ehdotetaan samaa budjettia 2 210 M€ (Kuva 24). Budjetti on kaksinkertainen verrattuna investointiohjelman 2025–2044 budjettiin (1 085 M€). Vuosittain ehdotettu budjetti kasvaa noin 5 M€/v aina 150 M€ tasoon asti.



Kuva 24. Investointiohjelmaan 2027–2046 ehdotettu budjetti verkostojen saneerausinvestoinneille.

6.2 Suoritteet ehdotetulla budjetilla

Saneerauskohdepankin hankkeilla osoitetaan investointiohjelman vaikuttavuus ja määritetään suoritteet saneerausten osalta. Taulukko 5 esittelee ennusteen suoritteista, jotka saadaan aikaan investointiohjelmakauden 2027–2046 aikana ehdotetulla saneerausbudjetilla ja saneerauskohdepankin hankkeilla. Saneerausvelkaisissa ja korkean riskin putkissa on huomioitu hankealueiden osalta myös ne putket, jotka eivät vielä ole saneerausvelkaisia tai riskiputkia, mutta jotka ilman investointiohjelmaa päätyisivät saneerausvelkaisiksi tai korkeimpaan riskiluokkaan vuoteen 2046 mennessä.

Taulukko 5. Verkostosaneerausten suoritteet investointiohjelman 2027–2046 aikana.

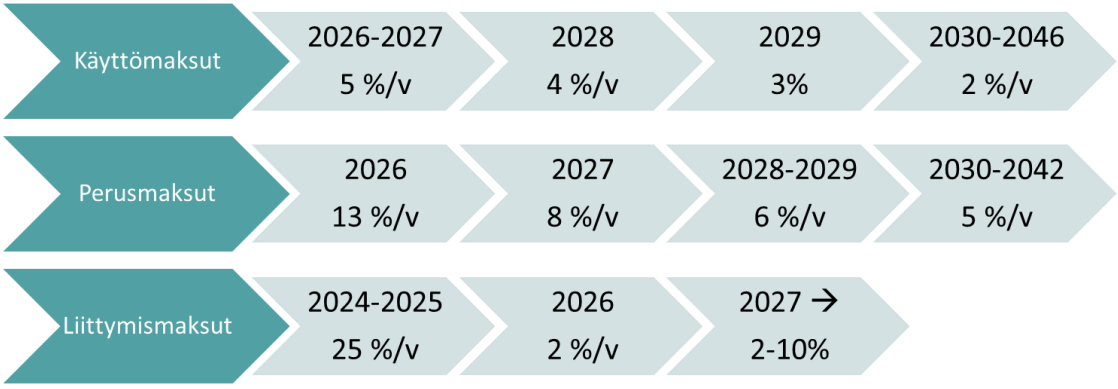
Saneerausten suoritteet [km]	**10 v aikana, vuosina 2027–2036**	**20 v aikana, vuosina 2027–2046**
Verkostoja saneerataan yhteensä	720	1800
Poistuvat saneerausvelkaiset putket	110	500
Poistuvat riskiputket	45	130
Asbestivesijohtoja	30	82
Sekaviemäreitä eriytetään	40	90

7 Saneerausohjelma talouden näkökulmasta

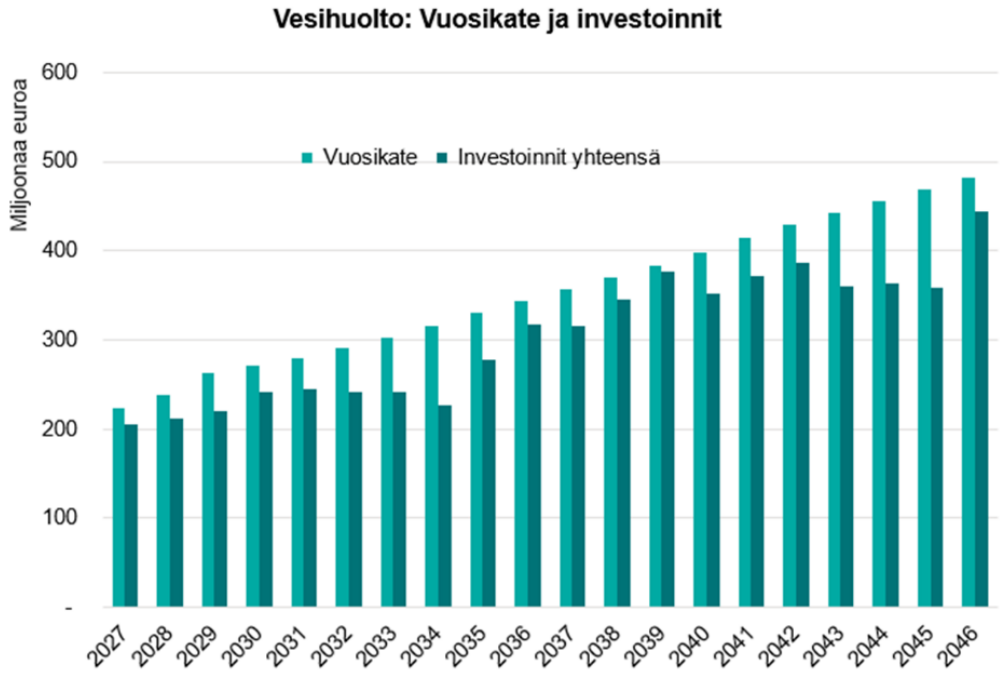
Vesihuollon pitkän aikavälin taloutta suunnitellaan talousmallinnuksen avulla osana 20 vuoden investointiohjelman valmistelua. Verkostojen tila ja saneeraustarpeet – selvitys laadittiin vuosien 2027–2046 investointiohjelman laatimisen yhteydessä. Talousmallinnuksessa huomioidaan kaikki investointiohjelman laatimishetkellä tunnistetut vesihuoltoon kohdistuvat investointitarpeet. Verkostosaneeraukset kattavat merkittävän osan investointiohjelman 2027–2046 kokonaisinvestointitarpeesta ollen lähes 50 % ohjelman kokonaissummasta. Koko investointiohjelman keskimääräinen vuotuinen investointitaso on 239 M€.

Talousmallinnuksen lähtökohdaksi otettiin verkosto-omaisuuden tilan kehittymisen ennusteiden perusteella ehdotettu investointitaso ja tarkasteltiin mitä tämän toteuttaminen talouden näkökulmasta edellyttäisi. Talousmallinnuksen keskeisimpiä parametrejä ovat vedenkulutukseen ja muodostuvan jäteveden määrään liittyvät volyymiolettamat, asiakasmaksujen hinnoitteluun liittyvät olettamat sekä tavoite omavaraisuusasteen kehittymiselle. Talousmalliin on tehty investointitarpeen kattamiseksi ja edelleen velkaantumisen pysäyttämisen ja omavaraisuusasteen kehittymisen tavoitteisiin pääsemiseksi tarpeelliset olettamat, jolloin keskeisimmäksi säädettäväksi parametriksi muodostuvat asiakasmaksujen korotukset.

Kuvassa 25 on esitetty investointiohjelman 2027–2046 talousmallinnuksessa sovelletut asiakasmaksukorotukset. Investointiohjelmakauden lopussa perusmaksujen keskimääräinen osuus vesimaksuista on 30 %. Näin ollen perusmaksujen osuutta maksutuloista saadaan kasvatettua (lähtötason ollessa n. 21 %). Kuvassa 26 on puolestaan esitetty miten vuosikate ja investoinnit suhteutuvat toisiinsa investointiohjelmakaudella. Tämä talousmallinnustulos osoittaa, että lisävelkaa ei mallinnuksen mukaisilla oletuksilla tarvitse ottaa koko investointiohjelmakauden aikana ja aiempia velkoja saadaan lyhennettyä merkittävästi. Tämän ansiosta omavaraisuusastetta saadaan kasvatettua merkittävästi. Vesihuollon omavaraisuusasteen lähtötaso vuonna 2026 on 26 % ja talousmallinnuksen tulosten mukaan vuonna 2046 se on 76 %.



Kuva 25. Investointiohjelman 2027–2046 asiakasmaksujen korotukset. Hinnankorotusoletukset sisältävät inflaatio-olettaman 2 %.



Kuva 26. Vesihuollon investointitaso vs. vuosikate.

8 Yhteenveto

HSY:n verkostot voivat keskimäärin kohtuullisen hyvin, kun arvioidaan verkostojen kunnosta johtuvia asiakashaittoja tässä selvityksessä esiteltyjen tunnuslukujen valossa. Vesijohtojen ja jätevesiviemäreiden vuotavuus on kuitenkin korkealla tasolla. Yksittäiset asiakkaat kokevat haittoja ja palvelukatkoksia, osa toistuvasti. Laajoja häiriötilanteita tapahtuu kuitenkin harvoin. Verkostojen keski-ikä on noussut vuodesta 2010 lähtien noin 20 %, ja vuoden 2025 lopussa se oli noin 35 vuotta. Samalla huonokuntoisen verkoston määrä on kasvanut. Saneerausvelkaa on noin 300 km.

Vaikka verkoston keski-ikä on kasvanut, vesijohtojen korjattujen vuotojen kokonaismäärä ja vuototiheys ovat pysyneet melko tasaisina viimeiset kymmenisen vuotta. Pelkkien ilmivuotojen vuototiheys on laskenut kolmen viimeisen vuoden aikana tehostuneen piilovuotojen paikantamis- ja korjaustyön myötä. Kunnosta johtuvista vuodoista reilu kolmasosa ei aiheuta vedenjakelukatkosta. Vuosittain 0–2 vuotoa aiheuttaa jakelukatkoksen yli 1000 hengelle.

Jätevesiverkoston tukosten määrä vaihtelee paljon vuosittain. Tukostiheys jätevesiverkossa on noussut selvästi, mutta osa noususta voi johtua myös tukosten ahkerammasta raportoinnista. Kuitenkin vain noin 15–20 % tukoksista johtuu selvästi verkoston kunnosta.

Sekä vesijohtoverkoston että jätevesiverkoston vuotovesimäärä on korkea. Vesijohtoverkostossa pidemmän aikavälin trendi vaikuttaa hienoisesti laskevalta, vaikka vuotuinen vaihtelu onkin suurta. Viemäriverkostossa vuotovedet aiheuttavat ylivuotoja, viemäritulvia kiinteistöihin ja haasteita jätevedenpuhdistamoilla. Tilastojen perusteella vuotovesimäärä ei ole vähentynyt tavoitteen mukaisesti, vaan edelleen vuotovesimäärään vaikuttaa kohtuullisen suoraan satanut vesimäärä. Erillisviemäriverkon ylivuodot ovat kuitenkin vähentyneet pumppaamoiden ja verkostojen kapasiteetin kasvattamisen seurauksena.

Vuotokorjausten ja liitostöiden yhteydessä saatujen tietojen perusteella vesijohtoverkoston kunto tunnetaan noin 6 % osalta. Jäte- ja sekaviemäriverkostojen osalta kunto tunnetaan noin 33 % osalta ja hulevesiviemäreistä noin 13 % osalta. Kuntotutkimusten määrää on tarpeen lisätä merkittävästi. Vesijohtojen osalta tavoitteena on aloittaa korkean riskin putkien systemaattiset kuntotutkimukset. Viemäreiden osalta kuntotutkimuksia tehostetaan ottamalla käyttöön seulovat menetelmät.

HSY:n verkosto-omaisuuden tilan tavoitteena on, ettei verkoston kunnosta johtuvien asiakashaittojen, kuten yllättävien vesikatkojen, tulvien tai vahinkojen, määrä kasva merkittävästi. Keskimäärin nykyisen tasoista palvelua pidetään hyvänä ja säilyttämisen arvoisena tasona. Yksittäisille asiakkaille aiheutuu jatkossakin haittoja, mutta laajavaikutteisia häiriötilanteita pyritään ehkäisemään. Lisäksi tavoitteena on estää samaa asiakasta kokemasta toistuvasti haittaa.

Omaisuuden tilaan voidaan vaikuttaa verkostosaneerauksilla ja operatiivisilla toimilla. Asiakashaitan kokemukseen voidaan vaikuttaa myös hyvällä viestinnällä. Toiveena on toteuttaa

tarvittavat saneeraukset, mutta taloudellisesti kestävällä tasolla. Operatiivisten toimien tarve tulee myös kasvamaan omaisuuden halutun tilan ylläpitämiseksi.

Verkostojen isot ikäluokat ovat tulossa saneerausikään. Investointiohjelman 2025–2044 saneerausbudjetilla ja -määrillä verkostojen tila tulisi huonontumaan ja asiakashaitat kasvamaan. Omaisuuden pitkän aikavälin kehittymisen ennusteissa arvioidaan erilaisten saneerauksen investointibudjettien vaikutusta omaisuuden tilan kehittymiseen. Tavoitteena on löytää investointibudjetti, jolla omaisuuden tilan kehittymisen tavoitteet saavutetaan. Ennusteissa käytettiin realistista budjettia, jossa investointimääriä kasvatetaan tasaisesti lähes koko ohjelmakauden ajan.

Pitkän aikavälin kehittymistä ennustettiin arvioimalla saneerausvelan, huonokuntoisten verkostojen, riskiputkien, verkostojen keski-iän ja vesijohtovuotojen kehittymistä. Ennusteessa kustannusskenaario A:n mukaisella saneerausmäärällä saneerausvelan määrä hieman kasvaa investointiohjelmakauden alussa. Velan määrä kääntyy laskuun kauden lopussa ja on nykyisellä tasolla noin 30 vuodessa. Huonokuntoisen verkoston määrä kasvaa noin 30 %, mutta vakiintuu kauden puolivälissä. Verkostojen keski-ikä jatkaa nousua, mutta vakiintuu 40-luvulla noin 42 vuoteen. Riskiputkien ja vesijohtovuotojen määrät pysyvät ennusteissa kuitenkin hyvin hallinnassa. Ne ennustavat mahdollisesti saneerausvelkaa paremmin tulevaa palvelutasoa, koska saneerauksia priorisoidaan asiakkaille näkyvät häiriöt edellä. Saneerausvelka taas sisältää myös pelkästään teoreettisen käyttöikänsä ylittäneitä putkia, joita ei ole vielä nostettu saneeraushankkeeksi saneerauskohdepankkiin.

Ennusteen saneerausmäärällä verkostojen uusiutumisaika on keskimäärin noin 95 vuotta, joka on huomattava parannus edellisen investointiohjelman 160 vuoteen. Tähän tasoon sisältyy kuitenkin edelleen riskejä liittyen siihen, miten putkien kunto kehittyy, jolloin käyttöikäennusteet voivat olla liian optimistisia. Ennusteita voidaan tarkentaa mm. tutkimalla verkostojen kuntoa. Ennusteisiin liittyy epävarmuutta myös käytetyn kustannusskenaarion osalta.

Ennusteiden perusteella saneerausten vaikutus omaisuuden tilan kehittymiseen vaikuttaa lupaavalta. Tämän vuoksi investointiohjelmaan verkostojen saneerausinvestointien budjetiksi ehdotetaan ennusteissa käytettyä budjettia 2 210 M€. Ehdotus kaksinkertaistaa budjetin investointiohjelmassa 2027–2046 verrattuna aikaisempaan ohjelmaan (1 085 M€ → 2 210 M€). Saneerausmääriä ehdotetaan kasvatettavan tasaisesti suuremmiksi, jotta HSY ehtii kehittämään toimintaansa kasvavan investointimäärän toteuttamiseksi. Vuosittain ehdotettu budjetti kasvaa noin 5 M€/v aina 150 M€ tasoon asti.

Talousmallinnuksella tarkasteltiin vesihuollon investointiohjelman 2027–2046 vaikutusta HSY:n talouteen. Ohjelmassa verkostosaneeraukset muodostavat lähes puolet kokonaisinvestointitarpeesta. Mallinnus osoittaa, että asiakasmaksuja korottamalla investoinnit voidaan rahoittaa ilman lisävelkaa, aikaisempia velkoja saadaan lyhennettyä ja omavaraisuusaste nousee 26 %:sta 76 %:iin vuoteen 2046 mennessä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Ilmalantori 1, 00240 Helsinki
Puh. 09 1561 2110, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi

HSY:n strategia vuoteen 2035, luonnos

HSY hallituksen kokous 20.3.2026

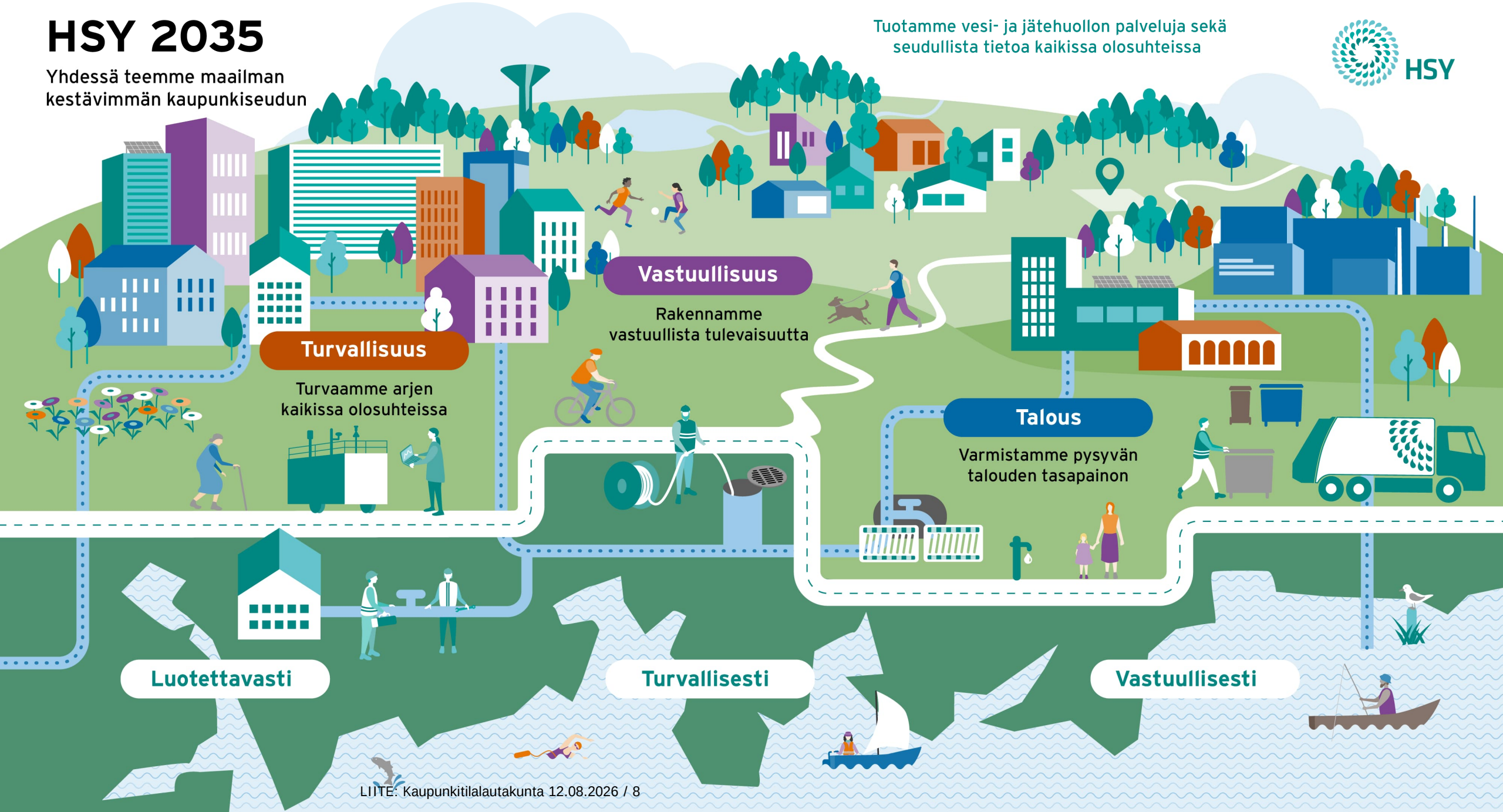
Toimitusjohtaja Tommi Fred

HSY 2035

Yhdessä teemme maailman kestävimmän kaupunkiseudun

Tuotamme vesi- ja jätehuollon palveluja sekä seudullista tietoa kaikissa olosuhteissa

HSY



Turvaamme arjen kaikissa olosuhteissa

Olemme osa yhteiskunnan kriittistä infrastruktuuria ja siksi varaudumme toimintamme yllättäviin ongelmiin, joita voivat aiheuttaa laaja-alainen vaikuttaminen ja globaalin talouden häiriöt. Varautumisemme on järjestelmällistä, harjoittelemme säännöllisesti, reagoimme nopeasti häiriötilanteisiin ja palaudumme niistä suunnitellusti. Parannamme työturvallisuutta, kohteiden suojausta ja tietoturvaa yhtenäisillä toimintatavoilla.

Kehitysteemat

- **Toimintavarmuus, toiminnan jatkuvuus, varautuminen ja resilienssi**
- **Turvallisuuskulttuuri ja -osaaminen**
- **Tietoturva ja fyysinen turvallisuus**

Mittarit:
Tapaturmataajuus LTIF, tietoturvaindeksi, turvallisuuskulttuurikysely, ohjelmallisten tavoitteiden toteutuminen.

Keinot

1. Lisäämme toimintavarmuuttamme ja kehitämme jatkuvuudenhallintaa. Varmistamme kykyämme toimia kaikissa olosuhteissa ja palautua vakavista häiriöistä, mukaan lukien tilanteiden johtaminen ja viestintä. Kehitämme toimintojemme ilmastomuutoksen sopeutumiseen liittyviä teknisiä ratkaisuja.

2. Tehostamme varautumistamme ja kriisinkestävyyttämme. Rakennamme ennakoivaa kyvykkyyttä yhtenäisten toimintamallien, materiaalisen varautumisen, jatkuvan skenaariotyön ja lainsäädännön mukaisesti. Olemme osa yhteiskunnan kriittistä infrastruktuuria ja siksi varaudumme toimintamme yllättäviin ongelmiin, joita voivat aiheuttaa laaja-alainen vaikuttaminen ja globaalin talouden häiriöt.

3. Vahvistamme turvallisuusosaamistamme ja arjen käytäntöjämme. Edistämme ajattelua, jossa henkilöstö on turvallisuuden tekijä. Lisäämme kyvykkyyttä toimia ennalta-arvaamattomissa tilanteissa. Painotamme esimerkillä johtamista, työturvallisuutta ja säännöllistä harjoittelua. Psykologinen turvallisuus luo pohjan turvallisuuskulttuurin kehittymiselle.

4. Parannamme tietoturvallisuuttamme ja fyysistä turvallisuuttamme. Suojaamme kriittisen infrastruktuurin ja tietojärjestelmät hallitulla arkkitehtuurilla sekä tietoturvaa tukevilla teknisillä ratkaisuilla.

5. Kehitämme turvallisuus- ja varautumisviestintää. Kehitämme ennakoivaa ja nopeaa viestintää sekä varaudumme informaatiovaikuttamiseen. Ylläpidämme luottamusta avoimella ja tietopohjaisella viestinnällä.

Varmistamme pysyvän talouden tasapainon

Lisäämme omavaraisuuttamme ja vähennämme velkaantumistamme pitkäjänteisellä tulorahoituksen, käyttötalouden sekä investointien hallinnalla. Lisäämme vesihuoltoverkoston saneeraus-investointeja ja estämme saneerausvelan kasvun. Tuotamme palvelut asiakkaille laadukkaasti ja tehokkaasti. Talouden ja toiminnan johtaminen perustuu ajantasaiseen, laadukkaaseen ja analysoituun tietoon.

Kehitysteemat

- **Talouden tasapaino ja saneerausvelan hallinta**
- **Sujuvat ja tehokkaat prosessit sekä kustannustietoisuuden kulttuuri**
- **Hankintojen kehittäminen**

Mittarit:
Toimintamenot, saneerausinvestoinnit, omavaraisuusaste, sähköinen asiointi, ohjelmallisten tavoitteiden toteutuminen.

Keinot

1. Parannamme tuottojen ja kulujen suhdetta. Luomme realistisen pitkän aikavälin ohjelman saneerausvelan taittamiseksi ja kohdennamme investointeja tarpeen ja riskien mukaan. Kehitämme palveluiden hinnoitteluperiaatteita ja niiden viestintää. Vahvistamme kustannustietoisuuttamme ja tehokkuuttamme kaikessa toiminnassamme.

2. Varmistamme sujuvat ja tehokkaat prosessit ja palvelut. Selkeytämme vastuunjakoa ja tehostamme prosessejamme hyödyntämällä tekoälyä ja muita teknologioita. Käytämme päätöksenteossa monipuolisemmin data-analytiikkaa ja varmistamme, että päätöksemme perustuvat luotettavaan tietoon. Edistämme sähköistä asiointia. Mittaamme asiakastyytyväisyyttä säännöllisesti. Kehitämme malleja parantamaan investointien tehokkuutta, laatua ja asukaskokemusta.

3. Tehostamme hankintaprosesseja saavuttaaksemme kustannussäästöjä. Käytämme yhteisiä malleja ja puitesopimuksia entistä laajemmin painottaen hankinnoissa laatua sekä elinkaarikustannusten arviointia hinnan rinnalla. Tehostamme hankintoja kategoriamallin avulla.

4. Perustamme talouden ja toiminnan johtamisen tietoon. Käytämme ajantasaista ja laadukasta dataa tukemaan sekä talouden että operatiivisen toiminnan päätöksentekoa. Vakioimme raportointikäytäntöjä ja kehitämme analytiikkatyökaluja vastaamaan entistä paremmin HSY:n tarpeita. Varmistamme, että henkilöstöllä on riittävät taloustaidot ja hankintaosaaminen sekä perehtyneisyys heille olennaisiin toimintaprosesseihin.

Rakennamme vastuullista tulevaisuutta

Edistämme puhtaampaa ja kestävämpää tulevaisuutta yhdessä henkilöstömme, asiakkaidemme ja kumppaneidemme kanssa. Vähennämme ilmasto- ja ympäristövaikutuksiamme sekä syntyvän sekajätteen määrää. Ohjaamme asukkaita vastuulliseen kulutus-käyttäytymiseen. Toimimme läpinäkyvästi ja vastuullisesti kaikessa toiminnassamme. Keskitymme perustehtäväämme varmistamalla tavoitteellisen ja vastuullisen johtamisen, sujuvat prosessit sekä henkilöstön osaamisen ja hyvinvoinnin.

Kehitysteemat

- **Ilmastovaikutusten ja syntyvän sekajätteen määrän vähentäminen**
- **Vastuulliset hankinnat**
- **Perustehtävissä kehittyminen ja vastuullinen johtaminen**

Mittarit:
Sekajätteen määrä, kasvihuonekaasupäästöt, asiakastyytyväisyys, eNPS eli henkilöstön suosittelijuusindeksi, ohjelmallisten tavoitteiden toteutuminen.

Keinot

1. Pienennämme ilmastovaikutuksia ja vähennämme syntyvän sekajätteen määrää. Vähennämme omia suoria ilmasto- ja ympäristöpäästöjämme tuotantoprosessejamme kehittämällä. Tehostamme kotitalouksien jätteiden lajittelua esimerkiksi pilottien, kannustinmallien ja neuvonnan keinoin.

2. Lisäämme hankintojemme vastuullisuutta. Kehitämme hankintojen vastuullisuutta (epäsuorat ilmastopäästöt, kiertotalous, luonnon monimuotoisuus ja sosiaalinen vastuu) yhtenäisin ja kustannustehokkain periaattein.

3. Vahvistamme ympäristön ja asukkaiden hyvinvointia. Vähennämme toimintamme lähiympäristöhaittoja. Toteutamme luontotekoja alueillamme monimuotoisuuden lisäämiseksi ja kehitämme luontojalanjäljen laskentaa. Toimimme aktiivisesti alueen ilmanlaadun ja vesistöjen tilan parantamiseksi.

4. Tuemme asukkaita vastuullisessa elämäntavassa.
Vahvistamme viestinnän ja neuvonnan vaikuttavuutta kulutuskäyttäytymisen ohjaamiseksi. Kehitämme vastuullisuusraportointiamme ja sidosryhmäviestintäämme.

5. Kehitymme perustehtävissämme ja johdamme vastuullisesti. Edistämme sisäisten prosessien sujuvuutta ja arjen toimivuutta. Panostamme henkilöstön hyvinvointiin ja osaamisen kehittymiseen sekä vastuulliseen johtamiseen. Vahvistamme yhteistyötä ja tavoitteellista toimintaa. Noudatamme jatkuvan parantamisen periaatetta.

Strategian KPI-mittarit ja niiden tavoitetasot 2027-2030 ja 2035

KPI-tunnusluku	Lähtötaso 2025	2027	2028	2029	2030	2035
1. Tapaturmataajuus, LTIF	LTIF 2024: 15,24	pienenee	pienenee	pienenee	pienenee	0
2. Tietoturvaindeksi	5,8	6	7	8	9	10
3. Turvallisuuskulttuuri- kysely, asteikko 1...5	arvioidaan 2026	-	-	-	-	-
4. Toimintamenot eur / asukas	2025: 145 TA 2026: 143	141	139	137	135	133
5. Saneerausinvestoinnit, kumulatiivinen toteuma (milj. €)	2025: 72 TA 26: 55	60	125	195	270	740
6. Omavaraisuusaste %	2025: 27,6 TA 26: 28	30	32	34	> 35	40
7. Sähköinen asiointi %	44	51	56	63	70	80
8. Kasvihuonekaasupäästöt, t CO_2-ekv./v.	2025: 80 000	73 000	69 000	67 000	64 000	60 000
9. Sekajätteen määrä, kg/asukas/vuosi	2025*: 120*	117	114	111	108	87
10. Asiakastyytyväisyys, painotettu keskiarvo eri palveluista., asteikko 1...5	-	> 4	> 4	> 4	> 4	> 4
11. eNPS, henkilöstön suosittelijuusindeksi, asteikko -100…100.	2025: 13	16	17	18	20	25

* 2025 ennuste

Lisäksi seuraamme strategiaohjelmia (turvallisuus, talous, vastuullisuus) toimenpiteiden toteutumisen kautta.

Missio, visio ja arvot

Missio: Tuotamme vesi- ja jätehuollon palveluja sekä seudullista tietoa kaikissa olosuhteissa.

Visio: Yhdessä teemme maailman kestävimmän kaupunkiseudun.

Arvot (alustava): Vastuullisesti, luotettavasti, yhteistyössä.

9 Oikaisuvaatimus talous- ja hallintojohtajan viranhaltijapäätökseen § 16/2026 / TeA

VD/2495/02.03.00.02/2026

TeA/JH/UH

Vuokralainen on tehnyt oikaisuvaatimuksen talous- ja hallintojohtajan päätöksestä § 16/2026, joka on koskenut Vantaan kaupungille toimitettua vuokralaisen korvausvaatimusta. Oikaisuvaatimusta esitetään hylättäväksi.

Tausta
Mocha Cafe Oy on vuokrannut Vantaan kaupungilta Tikkurilan kirjastotalossa sijaitsevan noin 26 m² kahviotilan osoitteessa Lummetie 4, 01300 Vantaa. Vuokrasuhde on alkanut 1.7.2025. Vuokra on 250,54 euroa kuukaudessa lisättynä arvonlisäverolla.

Yhtiö on hakenut Vantaan kaupungilta vuokran alentamista tai hyvittämistä sillä perusteella, että Vantaan Ratikan rakentamisesta aiheutuvat työmaat ovat heikentäneet asiakasvirtoja ja vaikeuttaneet liiketoiminnan harjoittamista. Talous- ja hallintojohtaja on 22.5.2026 tekemällään viranhaltijapäätöksellä § 16/2026 hylännyt hakemuksen. Mocha Cafe Oy on tehnyt oikaisuvaatimuksen talous- ja hallintojohtajan viranhaltijapäätöksestä, jolla yhtiön hakemus vuokran alentamisesta tai hyvittämisestä on hylätty.

Oikaisuvaatimus
Mocha Cafe Oy vaatii, että talous- ja hallintojohtajan viranhaltijapäätös kumotaan ja että yhtiölle myönnetään vuokran täysimääräinen keskeyttäminen ajalle kesä–elokuu 2026, sekä vähintään 50 prosentin vuokranalennus syyskuusta 2026 alkaen ratikkatyömaan keston ajaksi. Lisäksi yhtiö katsoo, ettei viranhaltijapäätöksessä ole otettu kantaa kesäkauden sulkemista koskevaan vaatimukseen.

Oikaisuvaatimus liitteineen on kokonaisuudessaan nähtävillä luottamushenkilöiden extranetissä.

Asiassa saatu selvitys
Oikaisuvaatimuksen käsittelyn yhteydessä yhtiöltä on pyydetty lisäselvitystä kesäaikaisesta sulkemisesta sekä siitä, millä tavoin rakennustyöt vaikuttavat vuokratilan käyttöön.

Yhtiön mukaan kahvilan sulkeminen kesä–elokuussa 2026 ei johdu vapaaehtoisesta liiketoimintapäätöksestä vaan asiakasmäärien olennaisesta vähenemisestä. Oikaisuvaatimuksen mukaan Kirjastopuisto on työmaan vuoksi suljettu, minkä seurauksena erityisesti lapsiperheistä muodostunut asiakaskunta on poistunut alueelta.

Yhtiön mukaan rakennustyöt eivät estä pääsyä vuokratilaan, mutta ne ovat vähentäneet merkittävästi asiakasvirtoja ja heikentäneet liiketoiminnan kannattavuutta.

Oikaisuvaatimuksen arviointi
Vuokralaisella voi olla oikeus vuokran alentamiseen tilanteessa, jossa vuokrakohteen käyttö estyy tai olennaisesti vaikeutuu vuokrakohteessa olevan puutteen tai muun vuokranantajan vastuulle kuuluvan seikan vuoksi.

Asiassa saadun selvityksen perusteella vuokratilan käyttö ei ole estynyt eikä vuokratilassa ole väitetty olevan sellaista puutetta, joka rajoittaisi sen käyttöä sovittuun tarkoitukseen. Oikaisuvaatimuksen tekijä on myös itse todennut, että rakennustyöt eivät estä fyysistä pääsyä vuokratilaan. Vuokralaisen esittämät

perusteet liittyvät ennen kaikkea asiakasvirtojen vähenemiseen ja liiketoiminnan kannattavuuden heikentymiseen. Vaikka rakennustöistä on voinut aiheutua haittaa alueen yritystoiminnalle, asiakasvirtojen väheneminen ei sellaisenaan muodosta sellaista vuokrakohteen puutetta tai käyttörajoitusta, jonka perusteella vuokranantaja olisi velvollinen alentamaan vuokraa. Asiakasvirtojen vähentyminen ei johdu vuokranantajan sopimusvelvoitteiden laiminlyönnistä tai muusta vuokranantajan vastuulle kuuluvasta seikasta.

Koska vuokratilan käyttö ei ole estynyt eikä olennaisesti vaikeutunut vuokrakohteesta johtuvasta syystä, ei vuokran alentamiselle tai vuokran keskeyttämiselle ole asiassa perusteita. Oikaisuvaatimuksessa ei ole muutenkaan esitetty sellaista uutta selvitystä, jonka perusteella viranhaltijapäätöstä olisi syytä muuttaa.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hylätä oikaisuvaatimus esittelyosassa mainituin perustein.

Täytäntöönpano: Tilahallinta

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
toimitilapäällikkö vs. Ulla Hännikäinen, puh. 040 350 9870
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

10 **Maankäyttösopimus / Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis / Asemakaavan muutos 002565 Teknobulevardi 7, 9 ja 11 / AK**

VD/132/10.00.01.05/2026

AK/AVP/JK/MV

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mm. mahdollistaa Lentoasemantien ylittävän uuden kulkusillan rakentuminen sijoittamalla rakennusalat niin, etteivät ne estä siltayhteyden rakentamista. Alue säilyy edelleen toimitilarakennusten korttelialueena (KTY) eikä sen rakennusoikeuden määrä muutu. Maankäyttösopimuksella osapuolet sopivat alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja katualueen (Ideakuja) luovuttamisesta kaupungille.

Kaavamuutosalue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa, noin 400 metrin päässä Aviapoliksen juna-asemasta. Alue on osaksi rakennettua ympäristöä ja osaksi metsikköä. Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Lentoasemantien ylittävän uuden kulkusillan rakentuminen sijoittamalla rakennusalat niin, etteivät ne estä siltayhteyden rakentamista. Asemakaavalla tavoitellaan myös maankäytön jäljellä olevan rakennusoikeuden uudelleen järjestelemistä, alueen rakentamisen tiivistämistä toimistokampuksen päätepisteen ympärille sekä alueen sisäisten yhteyksien parantamista.

Asemakaavamuutoksen kokonaisrakennusoikeus on 32 350 k-m², josta 31 350 k-m² on toimitilarakennusoikeutta ja 1000 k-m2 on liiketilarakennusoikeutta. Voimassa olevaan asemakaavaan nähden alueen pääkäyttötarkoitus pysyy samana, eikä rakennusoikeuden määrä lisäänny, joten sopimusalueeseen ei kohdistu arvonnousua eikä maanomistajalta siten peritä kunnallistekniikan korvausta.

Asemakaavan muutoksen nro 002565 ehdotus on ollut kaupunginhallituksen päätöksen 26.1.2026 § 16 mukaisesti nähtävillä 11.2. – 12.3.2026.

Maankäyttösopimukseen liittyy A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus

Sopimusalue koostuu Kiinteistö Oy Technopolis Aviapoliksen omistamista kiinteistöistä 92-52-401-6, 92-52-401-7, 92-52-401-8, 92-52-401-9, 92-52-401-10, 92-52-401-11, 92-52-401-12 ja 92-52-401-13. Sopimusalue on merkitty karttaliitteeseen A1.

Asemakaavamuutokseen 002565 liittyen Vantaan kaupunki ja Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis ovat alueidenkäyttölain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta. Osapuolet ovat sopineet mm. seuraavaa:

- Sopimusalueelle on esitetty korttelialueiden väliin Ideakuja niminen jalankululle ja pyöräilylle varattu katu, joka johtaa uudelle Lentoasemantien ylittävälle kulkusillalle. Ideakujalle rakennetaan myös uusi hulevesilinja. Kaupunki rakentaa Ideakujan samassa yhteydessä uuden kulkusillan rakentamisen kanssa.
- Kulkusillan ja Ideakujan rakentaminen on aikataulutettu Kaupungin kunnallistekniikan investointien investointiohjelmassa vuodelle 2030. Rakentamisen aikataulu on riippuvainen asemakaavan voimaantulosta sekä Kaupungin vuosittain päättämästä investointien määrärahasta.
- Asemakaavasta ei peritä yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvausta.

- Sopimusalueelle ei sovelleta rakentamisaikataulu- tai rakentamisvelvoitevaatimuksia.
- Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei Vantaan kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt Asemakaavaa 31.12.2027 mennessä.

B. Esisopimus määräalojen luovutuksesta

- Esisopimuksella määräalan luovutuksesta varmistetaan Ideakujan katualueen luovutus kaupungille. Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis luovuttaa kaupungille kiinteistöstä 92-52-401-11 noin 1993 m^2 suuruisen määräalan ja kiinteistöstä 92-52-401-12 noin 193 m^2 suuruisen määräalan. Luovutettavat määräalat on merkitty karttaliitteeseen (Liite B1).
- Luovutus on vastikkeeton.
- Määräalan omistusoikeus siirtyy Kaupungille lopullisen luovutuskirjan allekirjoituksin.
- Määräalan hallintaoikeus siirtyy Kaupungille, kun Kaupunki on tehnyt päätöksen Lentoasemantien ylittävän kulkusillan toteuttamisesta ja Määräalaa tarvitaan toteuttamista varten, kuitenkin viimeistään 31.12.2030. Mikäli Kaupunki ei ole tehnyt edellä mainittua päätöstä 31.12.2030 mennessä, osapuolet sopivat hallintaoikeuden siirtymisen pidentämisestä erikseen.
- Lopullisen luovutuskirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaavan muutos nro 002565 on tullut voimaan.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8. luvun 1 §:n kohdan 27 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kiinteistöjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) Kaupunki tekee ja allekirjoittaa sopimusalueen kiinteistöjen omistajan Kiinteistö Oy Technopolis Aviapoliksen kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta, kun asemakaavamuutosehdotus nro 002565 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta, ja
b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimuksen ja lopullisen luovutuskirjan sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia ja vähäisiä sisältömuutoksia.

Liitteet:
- Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta
- Liite A1: kartta sopimusalueesta
- Liite B1: kartta luovutettavasta määräalasta

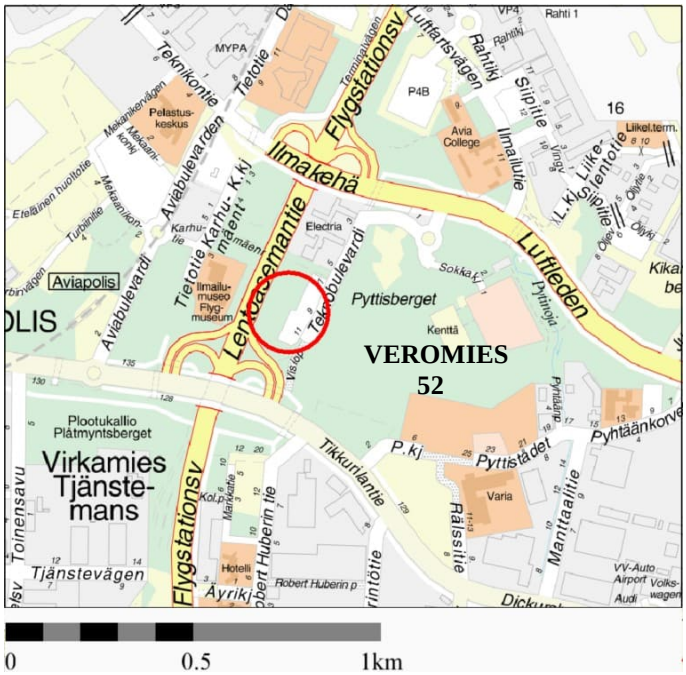
Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
maankäyttöinsinööri Jouni Kahila, puh. 043 826 6116

projekti-insinööri Mikko Vanhanen, puh. 043 824 8831
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

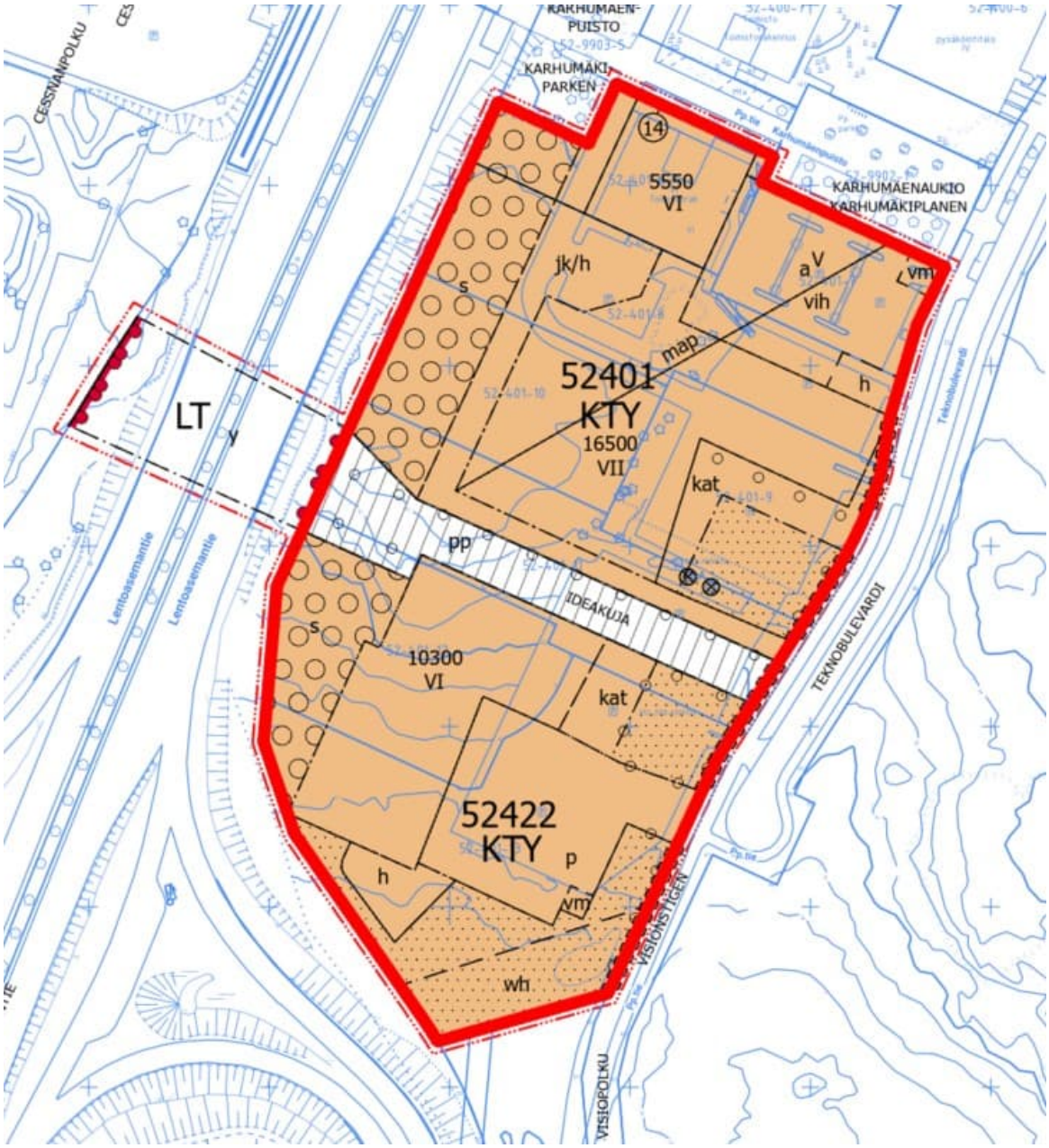
KOHTEEN SIJAINTI



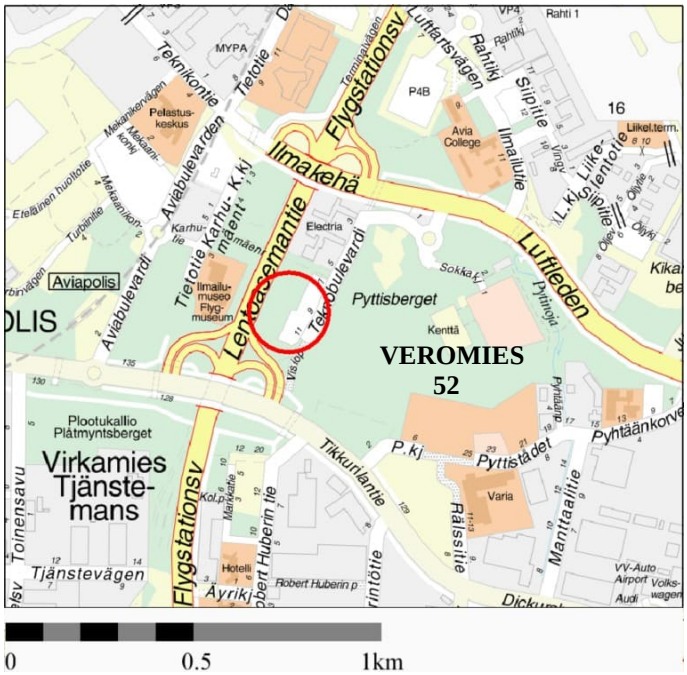
Asemakaavan muutos nro 002565

SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Kaupunginosa: VEROMIES (52)



KOHTEEN SIJAINTI



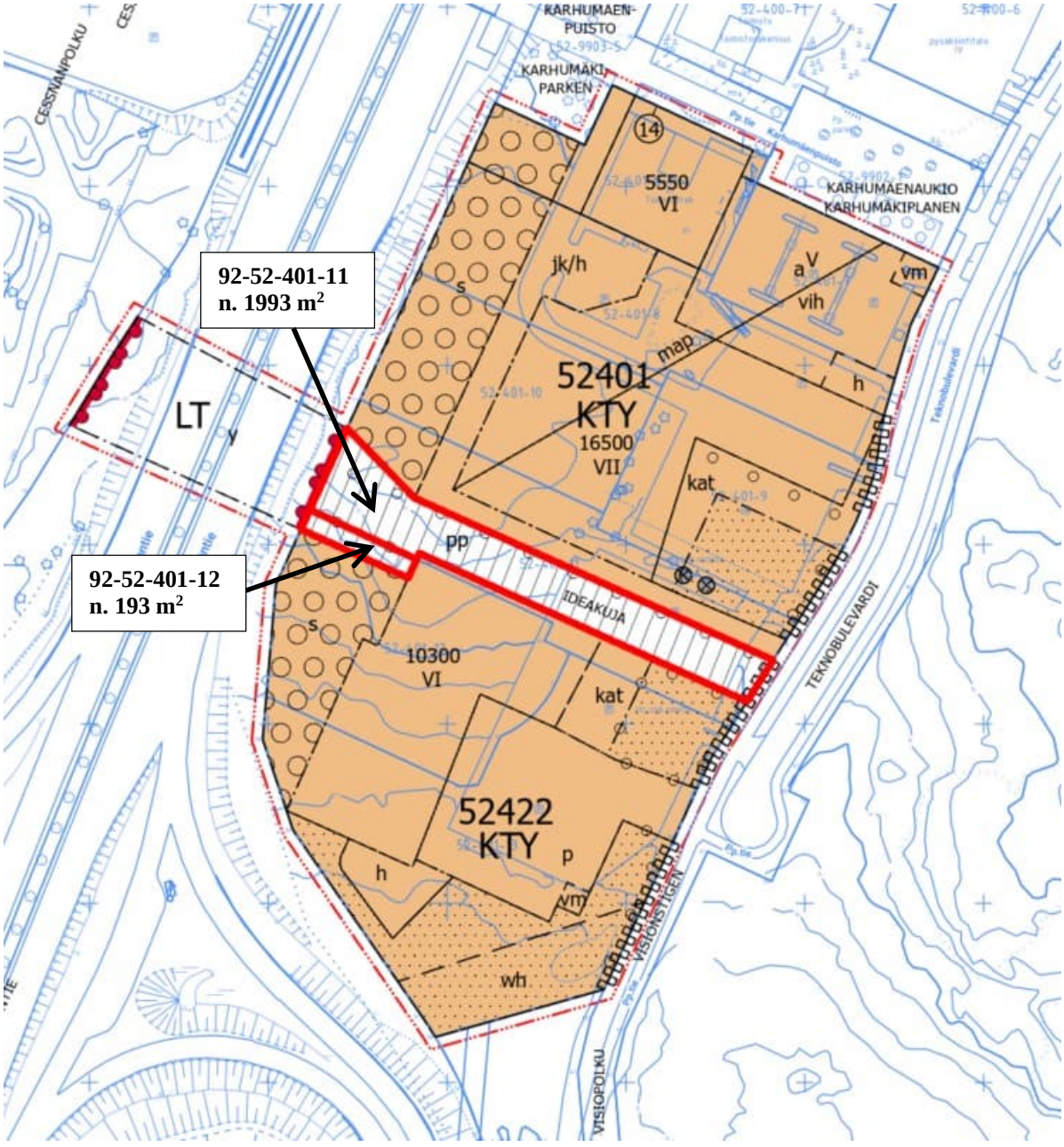
Asemakaavan muutos nro 002565

ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN LUOVUTUKSESTA (katua) / Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis

Kaupunginosa: VEROMIES (52)

n. 1993 m^2:n suuruinen määräala kiinteistöstä 92-52-401-11
n. 193 m^2:n suuruinen määräala kiinteistöstä 92-52-401-12

yhteensä n. 2186 m^2



MAANKÄYTTÖSOPIMUS

[asemakaavan muutoksen pvm] päivätty asemakaavan muutos nro 002565, Teknobulevardi 7, 9 ja 11 (jäljempänä ”**Asemakaava**”).

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksentekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero].

Tähän sopimuskokonaisuuteen kuuluvat:

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
B. Esisopimus määräalan luovutuksesta

SOPIMUKSEN TAUSTA JA TARKOITUS

Asemakaava sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa, Aviapoliksen juna-aseman lähiympäristössä. Alue rajautuu pohjoisessa Karhumäenpuistoon ja Karhumäenaukioon, idässä Teknobulevardiin, etelässä Tikkurilantiehen ja lännessä Lentoasemantiehen.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Lentoasemantien ylittävän uuden kulkusillan rakentuminen sijoittamalla rakennusalat niin, etteivät ne estä siltayhteyden rakentamista. Asemakaavalla tavoitellaan maankäytön jäljellä olevan rakennusoikeuden uudelleen järjestelemistä sekä alueen rakentamisen tiivistämistä toimistokampuksen päätepisteen ympärille. Asemakaavassa alue on toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY).

Asemakaavaan liittyen Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis sopimusalueeseen kuuluvien kiinteistöjen omistajana ja Vantaan kaupunki ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Kiinteistö Oy Technopolis Aviapoliksen osallistumisesta kunnallistekniikan korvaukseen.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. Osapuolet

Vantaan kaupunki (Y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”**Kaupunki**”)

Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis (Y-tunnus: (3460629-7)
c/o Technopolis Holding Oyj
Elektroniikkatie 8
90590 Oulu
(jäljempänä ”**Hakija**”)

2. Sopimusalue ja tarkoitus

2.1 Sopimusalue koostuu Hakijan omistamista kiinteistöistä 92-52-401-6, 92-52-401-7, 92-52-401-8, 92-52-401-9, 92-52-401-10, 92-52-401-11, 92-52-401-12 ja 92-52-401-13 (jäljempänä ”**Sopimusalue**”). Sopimusalue on merkitty ohjeellisesti karttaliitteeseen (liite A1).

2.2 Kaupunki ja Hakija Sopimusalueen omistajana sopivat tällä sopimuksella alueidenkäyttölain (132/1999) 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hakijan osallistumisesta Sopimusaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

3. Kunnallistekniikan rakentaminen

3.1 Sopimusalueessa on esitetty korttelialueiden väliin Ideakuja niminen jalankululle ja pyöräilylle varattu katu, joka johtaa uudelle Lentoasemantien ylittävälle kulkusillalle. Ideakujalle rakennetaan myös uusi hulevesilinja. Kaupunki rakentaa Ideakujan samassa yhteydessä uuden kulkusillan rakentamisen kanssa. Kulkusillan ja Ideakujan rakentaminen on aikataulutettu Kaupungin kunnallistekniikan investointien investointiohjelmassa vuodelle 2030. Rakentamisen aikataulu on riippuvainen asemakaavan voimaantulosta sekä Kaupungin vuosittain päättämästä investointien määrärahasta.

3.2 Hakijan on Sopimusalueen suunnittelussa huomioitava kortteliin rajoittuvien katualueiden ja julkisen kaupunkitilan korkeusasemat. Hakijan tulee yhteistyössä Kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa yhteen sovittaa tontin ja ympäröivien katualueiden korkotasot ennen rakennusluvan hakemista. Sopimusalueen rakennustöiden yhteydessä sovitaan mahdollisten tilapäisten rakenteiden tai luiskajärjestelyjen toteutuksesta ja kunnossapidosta.

Osapuolet toteavat, että katualueen ja tontin rajakohta tulee saada sovitettua korkeusasemaltaan sekä materiaaleiltaan toimivaksi ja yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Hakija neuvottelee ja sopii katualueen ja tontin rajakohdan suunnittelusta, toteuttamisesta ja kustannusjaosta erikseen Kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa. Kustannusjaon pääperiaatteena on, että kumpikin osapuoli vastaa omalla alueellaan

tehtävien töiden kustannuksista, ellei toisin erikseen sovita.

Katualueelle mahdollisesti sijoittuvat rakennusten perustus- ja muut rakenteet edellyttävät Kaupungin myöntämää erillistä sijoituslupaa.

3.3 Hakijan tulee hakea katualueella toimimiseen erillinen lupa Kaupungilta. Kaupungin tulee käsitellä Hakijan hakemus ilman aiheetonta viivytystä, eikä Kaupunki saa jättää lupaa antamatta ilman painavaa perusteltua syytä.

3.4 Hakija myöntää Kaupungille ilman erillistä korvausta luvan sijoittaa Sopimusalueelle kadun tai puiston rakentamisen vuoksi välttämättömät mm. katu- ja kuivatusrakenteet, maaleikkaus- ja pengerluiskat sekä ulkovalaisimet, mikäli niitä ei ole mahdollista kohtuullisilla kustannuksilla sijoittaa katu- tai puistoalueen puolelle. Hakija myöntää Kaupungille luvan myös Kaupungin hyväksymien ohjeiden mukaisten uusiomateriaalien käyttöön Sopimusalueelle ulottuvissa katurakenteissa. Kaikki em. rakenteet jäävät Kaupungin omistukseen ja kunnossapitoon. Edellä mainittujen rakenteiden tai laitteiden sijoittaminen tulee toteuttaa niin, ettei se aiheuta haittaa tai vahinkoa Sopimusalueelle suunnitellulle rakentamiselle. Kaupunki vastaa edellä mainittujen rakenteiden edellyttämien rasitteiden perustamisesta ja sopii asiasta Hakijan kanssa erillisessä rasitesopimuksessa.

3.5 Mikäli Asemakaavan toteuttaminen edellyttää johto-, kaapeli- tai viemärisiirtoja tai niiden suojaamista rakennustöiden ajaksi, Hakija suorittaa ne kustannuksellaan oman rakennushankkeensa osalta. Hakija sopii siirroista ko. johdon, kaapelin tai viemärin omistajan kanssa. Selvennyksenä todetaan, että Kaupunki vastaa omaan infrastruktuuri- ja kunnallistekniikkaurakkaansa liittyvistä johto-, kaapeli- ja viemärisiirroista.

4. Osallistuminen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin

4.1 Asemakaavasta ei peritä yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvausta.

5. Rakentamisaikataulu ja rakentamisvelvoite sekä sopimussakko

5.1 Selvyyden vuoksi todetaan, että Sopimusalueelle ei sovelleta rakentamisaikataulu- tai rakentamisvelvoitevaatimuksia.

6. Sopimusalueen maaperä ja jätteet

6.1 Hakija vastaa rakennushankkeen suunnitteluun liittyvien maaperätutkimusten suorittamisesta sekä maaperän edellyttämistä hankkeen toteuttamiseen liittyvistä rakenteellisista ratkaisuista.

6.2 Selvennyksenä todetaan, että osapuolet vastaavat mahdollisesta maaperän ja pohjaveden pilaantumisesta sekä jätteiden poistamisesta vain omistamillaan alueilla ja jäljempänä sovittavien esisopimuksien mukaisesti luovuttamiensa alueiden osalta.

7. Vesihuolto- ja sähköverkostoon liittyminen

7.1 Hakija on velvollinen liittämään Sopimusalueen ja sille toteutettavat uudisrakennukset kustannuksellaan Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon ja yleiseen sähköverkkoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin. Hakija on tutustunut liittymisehtoihin itsenäisesti.

8. Sopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

8.1 Hakija sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot Sopimusalueen kiinteistöjä, määräaloja tai määräosia koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Hakija sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista Kaupungille. Selvennyksenä todetaan, että tämä kohta ei koske sellaisen yhtiön osakkeiden luovutusta, joka omistaa Sopimusalueen.

8.2 Hakija vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun Kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Hakija ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Hakija vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

9. Sopimuksen voimaantulo

9.1 Tämä sopimus tulee voimaan, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja Asemakaava on tullut lainvoimaiseksi.

9.2 Tämä sopimus raukeaa, ellei Vantaan kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt Asemakaavaa 31.12.2027 mennessä.

9.3 Osapuolet eivät esitä tämän sopimuksen raukeamistapauksissa minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

10. Sopimuksen muuttaminen ja sopimuksen pätemättömyys

10.1 Mikäli olosuhteissa tapahtuu tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen huomattavia muutoksia, joiden takia sopimusta on tarkistettava, osapuolet sitoutuvat hyvässä hengessä neuvottelemaan tarkistuksista erikseen. Tällainen huomattava muutos voi olla esimerkiksi Asemakaavan oleellinen muuttuminen tai Asemakaavan voimaan tuleminen osittain vain tiettyjen alueiden osalta.

10.2 Kaikista muutoksista tähän sopimukseen sovitaan kirjallisesti ja osapuolet allekirjoittavat muutossopimuksen.

10.3 Mikäli jotakin tämän sopimuksen ehtoa pidetään pätemättömänä, mitättömänä tai täytäntöönpanokelvottomana, sen ei katsota vaikuttavan sopimuksen muiden ehtojen pätevyyteen. Osapuolet sitoutuvat tällaisessa tilanteessa neuvottelemaan uudesta sopimusehdosta, joka korvaisi pätemättömän, mitättömän tai täytäntöönpanokelvottoman sopimusehdon ja joka mahdollistaa sopimuksen tarkoituksen toteutumisen. Osapuolet sitoutuvat noudattamaan tämän sopimuksen määräyksiä mahdollisesta pätemättömyydestä huolimatta.

11. Erimielisyyksien ratkaiseminen

11.1 Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALOJEN LUOVUTUKSESTA

B. I LOPULLISEN LUOVUTUKSEN TOTEUTUMISEN EDELLYTYKSET

Kohdassa B.II mainitut osapuolet sitoutuvat tekemään kohdan B.II mukaisen luovutuskirjan kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun Asemakaava on tullut voimaan.

Tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa, mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto ei ole hyväksynyt Asemakaavaa 31.12.2027 mennessä.

Selvennyksenä todetaan, että mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2027 mennessä hyväksynyt Asemakaavan, mutta päätöksestä on valitettu, pysyy tämä esisopimus voimassa. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen siten, että Asemakaava ei tule voimaan kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti, tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa.

Mikäli olosuhteissa tapahtuu tämän esisopimuksen allekirjoittamisen jälkeen huomattavia muutoksia, mukaan lukien Asemakaavan oleellinen muuttuminen tai Asemakaavan voimaan tuleminen osittain vain tiettyjen alueiden osalta, osapuolet sitoutuvat hyvässä hengessä neuvottelemaan esisopimuksen muutossopimuksesta.

Osapuolet eivät esitä tämän esisopimuksen mahdollisissa raukeamistapauksissa minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B. II MÄÄRÄALOJEN LUOVUTUSKIRJA

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksentekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero] ja osapuolten välillä tehtyyn [sopimuspvm numeraalein] päivättyyn esisopimukseen.

Luovuttaja
Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis (Y-tunnus: 3460629-7)
c/o Technopolis Holding Oyj
Elektroniikkatie 8
90590 Oulu
(jäljempänä ”**Luovuttaja**”)

Luovutuksensaaja
Vantaan kaupunki (Y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7
01300 Vantaa
(jäljempänä ”**Kaupunki**”)

Luovutuksen kohde
Noin 1 993 m^2:n suuruinen määräala Vantaan kaupungin Veromiehen kaupunginosassa sijaitsevasta kiinteistöstä, kiinteistötunnus 92-52-401-11

ja

Noin 193 m^2:n suuruinen määräala Vantaan kaupungin Veromiehen kaupunginosassa sijaitsevasta kiinteistöstä, kiinteistötunnus 92-52-401-12

(jäljempänä yhdessä ”**Määräala**”).

Määräalan asemakaavamerkintä on katualue.

Määräala on merkitty oheiseen karttaliitteeseen (liite 1).

Luovutuskirjan ehdot

Tämän luovutuksen kaikki ehdot on esitetty tässä luovutuskirjassa.

1. Luovutushinta

1.1 Luovutus on vastikkeeton.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

2.1 Määräalan omistusoikeus siirtyy Kaupungille tämän luovutuskirjan allekirjoituksin.

2.2 Määräalan hallintaoikeus siirtyy Kaupungille, kun Kaupunki on tehnyt päätöksen Lentoasemantien ylittävän kulkusillan toteuttamisesta ja Määräalaa tarvitaan toteuttamista varten, kuitenkin viimeistään 31.12.2030. Mikäli Kaupunki ei ole tehnyt edellä mainittua päätöstä 31.12.2030 mennessä, osapuolet sopivat hallintaoikeuden siirtymisen pidentämisestä erikseen.

2.3 Mikäli Kaupunki tarvitsee Määräalan hallintaansa aikaisemmin, Kaupungin tulee ilmoittaa tästä Luovuttajalle kolme (3) kuukautta ennen hallinnan siirtoa.

3. Verot ja maksut

3.1 Luovuttaja vastaa niistä Määräalaan kohdistuvista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perustana on hallintaoikeuden siirtymistä edeltävä aika. Hallintaoikeuden siirtymisen jälkeen maksuista vastaa Kaupunki. Luovuttajalle kuuluu hallinta-ajaltaan myös Määräalan tuotto. Kaupunki vastaa lainhuuto- ja lohkomiskustannuksista sekä kaupanvahvistajan palkkiosta.

4. Kiinnitykset ja rasitukset

4.1 Määräalan kiinteistöihin 92-52-401-11 ja 92-52-401-12 kohdistuu 22.10.2025 päivätyn rasitustodistuksen mukaan kumpaankin kuusi (6) kiinnitystä, joista on annettu sähköiset panttikirjat ja joiden saajaksi on merkitty Situs Asset Management Limited.

4.2 Luovuttaja on toimittanut pantinhaltijan suostumuksen kiinnitysten poistamisesta Määräalaa koskien ennen tämän luovutuskirjan allekirjoitusta. Panttikirjat ovat sähköisiä, joten Luovuttaja toimittaa Kaupungille pantinhaltijan kirjallisen suostumuksen kiinnityksen poistamiseen.

5. Rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset

5.1 Määräalaan kohdistuvat muut rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset ilmenevät kiinteistörekisteriotteesta.

6. Kohteeseen tutustuminen

6.1 Kaupunki on tarkastanut Määräalan ja sen rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Kaupunki on verrannut näitä seikkoja Määräalasta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Kaupungilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

7. Asiakirjoihin tutustuminen

7.1 Kaupunki on tutustunut Määräalaa koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisterinote sekä kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

7.2 Kaupunki on tutustunut myös naapurikiinteistöä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat kaavakartat ja -määräykset.

8. Irtaimisto

8.1 Tätä luovutusta ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden luovuttamisesta ole tämän luovutuksen yhteydessä tehty eri sopimusta.

9. Maaperä ja jätteet

9.1 Luovuttajan tietojen mukaan Määräalalla ei ole aiemmin harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista ja Määräalalla ei ole jätettä.

10.2 Kaupunki vastaa mahdollisesta pilaantuneesta maaperästä, pois lukien kuitenkin ympäristönsuojelulain (527/2014) mukainen aiheuttajan ensisijainen vastuu.

10.3 Luovuttajan vastuu ei koske luovutuskirjan allekirjoituksen jälkeen aiheutunutta pilaantumista tai roskaantumista.

11. Erimielisyyksien ratkaiseminen

11.1 Tästä sopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

[lopullisen luovutuskirjan allekirjoitukset ja kaupanvahvistus]

Tätä sopimuskokonaisuutta on laadittu kolme yhtäpitävää kappaletta, yksi kullekin osapuolille ja yksi kaupanvahvistajalle.

Vantaalla, [sopimuspvm numeraalein]

VANTAAN KAUPUNKI

_____
[lakimiehen nimi]
lakimies

KIINTEISTÖ OY TECHNOPOLIS AVIAPOLIS

_____
[hakijan allekirjoittajan nimi]

LIITTEET

Liite A1	Sopimusalue
Liite B1	Kartta luovutettavista määräaloista

KAUPANVAHVISTUS

Kaupanvahvistajana todistan, että lakimies [lakimiehen nimi] Vantaan kaupungin puolesta ja [hakijan allekirjoittajan nimi] [hakijan nimi] puolesta ovat allekirjoittaneet esisopimuksen ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä esisopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että esisopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä ja 7 §:ssä säädetyllä tavalla.

Vantaalla, [sopimuspvm numeraalein]

_____

11 Maankäyttösopimus / Asemakaavan muutos 002640 Raappavuorentie 38 / Vantaan Energia Oy / AK

VD/4056/10.00.01.05/2026

AK/MV/AVP/JK

Vantaan Energia Oy:n omistama kiinteistö 92-14-213-1 on osoitettu voimassa olevassa asemakaavassa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET). Asemakaavan muutoksella 002640 kiinteistön asemakaavamerkintä pysyy samana, mutta rakennusoikeus kasvaa 6500 kerrosneliömetriä. Asemakaavan muutokseen liittyvällä maankäyttösopimuksella kaupunki ja Vantaan Energia Oy sopivat kunnallistekniikan rakentamisesta sekä katualueiden luovuttamisesta kaupungille. Vantaan Energia Oy maksaa kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena 487 500 euroa.

Asemakaavamuutosalue sijaitsee Variston kaupunginosassa osoitteessa Raappavuorentie 38. Kiinteistö 92-14-213-1 on nykyisin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET), jolla on rakennusoikeutta 3500 k-m^2. Alueella sijaitsee mm. erilaisia voimalaitosrakenteita sekä hiilivarastoalue.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa alueelle sähkökattilalaitos ja kaukolämmön tuotantoon liittyviä laitteistoja ja koneistoja sekä niiden käyttöön liittyvää varastoaluetta. Kiinteistö 92-14-213-1 on osoitettu asemakaavamuutoksen 002640 kaavaehdotuksessa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET), jolla on rakennusoikeutta 10 000 k-m^2.

Asemakaavan muutos on nähtävillä 1.7. – 31.8.2026.

Maankäyttösopimukseen liittyy A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Sopimusalue koostuu Vantaan Energia Oy:n omistamasta kiinteistöstä 92-14-213-1. Sopimusalue on merkitty oheiseen karttaliitteeseen (Liite A1).

Asemakaavamuutokseen 002640 liittyen Vantaan kaupunki ja sopimusalueen kiinteistön omistaja Vantaan Energia Oy ovat alueidenkäyttölain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja maanomistajan osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Osapuolet ovat sopineet mm. seuraavaa:

- Osapuolet toteavat, että Sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on rakennettu.
- Vantaan Energia Oy maksaa kaupungille alueidenkäyttölain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 487 500 euroa.
- Korvaus maksetaan Kaupungille yhdessä erässä välittömästi, kun Asemakaava on tullut voimaan.
- Sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi Vantaan Energia Oy luovuttaa kaupungille 487 500 euron suuruisen kaupungin hyväksymän vakuuden.
- Sopimusalueelle ei sovelleta rakentamisaikataulu- tai rakentamisvelvoitevaatimuksia.
- Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei Vantaan kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt Asemakaavaa 31.12.2028 mennessä.

B. Esisopimus määräalan luovutuksesta

- Esisopimuksella määräalan luovutuksesta varmistetaan Raappavuorentien katualueen osan luovutus kaupungille. Vantaan Energia Oy luovuttaa kaupungille noin 150 m^2 suuruisen määräalan kiinteistöstä 92-14-213-1. Luovutettava määräala on merkitty karttaliitteeseen (Liite B1).
- Luovutus on vastikkeeton.
- Lopullisen luovutuskirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaavamuutos 002640 on tullut voimaan.
- Tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa, mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto ei ole hyväksynyt asemakaavaa 31.12.2028 mennessä.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8. luvun 1 §:n kohdan 27 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kiinteistöjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) Kaupunki tekee ja allekirjoittaa kiinteistön 92-14-213-1 omistajan Vantaan Energia Oy:n kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta, kun asemakaavaehdotus nro 002640 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta, ja
b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimuksen ja lopullisen luovutuskirjan sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia ja vähäisiä sisältömuutoksia.

Liitteet:

- Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta
- Liite A1: kartta sopimusalueesta
- Liite B1: kartta luovutettavasta määräalasta

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
maankäyttöinsinööri Jouni Kahila, puh. 043 826 6116
projekti-insinööri Mikko Vanhanen, puh. 043 824 8831
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

MAANKÄYTTÖSOPIMUS

[asemakaavan muutoksen pvm] päivätty asemakaavan muutos nro 002640, Raappavuorentie 38 (jäljempänä ”**Asemakaava**”).

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksentekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero].

Tähän sopimuskokonaisuuteen kuuluvat:

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
B. Esisopimus määräalan luovutuksesta

SOPIMUKSEN TAUSTA JA TARKOITUS

Asemakaava sijaitsee Myyrmäen suuralueella Variston kaupunginosassa Kehä III:n, Raappavuorentien ja Matkatien rajaamalla alueella. Alueen läpi kulkee voimajohto ja pohjoisreunalla on ekologisen verkoston nykytilan mukainen metsäinen tai puustoinen yhteys. Eteläpuolella olevassa Pärispruunpuistossa Matkatiellä kulkee kulttuurihistoriallisesti arvokas tielinjaus Suuri Rantatie.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa hiilivaraston sekä lämpökeskuksen tontille kaukolämmön tuotantoon ja sen turvaamiseen liittyviä laitteistoja ja koneistoja sekä niiden käyttöön liittyvää varastoaluetta.

Alue on nykyisin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta. Asemakaavassa alueen rakennusoikeus kasvaa.

Asemakaavaan liittyen Vantaan Energia Oy sopimusalueeseen kuuluvan kiinteistön omistajana ja Vantaan kaupunki ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Vantaan Energia Oy:n osallistumisesta kunnallistekniikan korvaukseen.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. Osapuolet

Vantaan kaupunki (Y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”**Kaupunki**”)

Vantaan Energia Oy (Y-tunnus: (0124461-3)
PL 95, 01301 Vantaa
(jäljempänä ”**Hakija**”)

2. Sopimusalue ja tarkoitus

2.1 Sopimusalue koostuu Hakijan omistamasta kiinteistöstä 92-14-213-1 (jäljempänä ”**Sopimusalue**”). Sopimusalue on merkitty ohjeellisesti karttaliitteeseen (liite A1).

2.2 Kaupunki ja Hakija Sopimusalueen omistajana sopivat tällä sopimuksella alueidenkäyttölain (132/1999) 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hakijan osallistumisesta Sopimusaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

3. Kunnallistekniikan rakentaminen

3.1 Osapuolet toteavat, että Sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on rakennettu.

3.2 Hakijan on Sopimusalueen suunnittelussa huomioitava kortteliin rajoittuvien katualueiden ja julkisen kaupunkitilan korkeusasemat. Hakijan tulee yhteistyössä Kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa yhteen sovittaa tontin ja ympäröivien katualueiden korkotasot ennen rakennusluvan hakemista. Sopimusalueen rakennustöiden yhteydessä sovitaan mahdollisten tilapäisten rakenteiden tai luiskajärjestelyjen toteutuksesta ja kunnossapidosta.

Osapuolet toteavat, että katualueen ja tontin rajakohta tulee saada sovitettua korkeusasemaltaan sekä materiaaleiltaan toimivaksi ja yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Hakija neuvottelee ja sopii katualueen ja tontin rajakohdan suunnittelusta, toteuttamisesta ja kustannusjaosta erikseen Kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa.

Katualueelle mahdollisesti sijoittuvat rakennusten perustus- ja muut rakenteet edellyttävät Kaupungin myöntämää erillistä sijoituslupaa.

3.3 Hakijan tulee hakea katualueella toimimiseen erillinen lupa Kaupungilta.

3.4 Hakija myöntää Kaupungille ilman erillistä korvausta luvan sijoittaa Sopimusalueelle kadun tai puiston rakentamisen vuoksi välttämättömät mm. katu- ja kuivatusrakenteet, maaleikkaus- ja pengerluiskat sekä ulkovalaisimet, mikäli niitä ei ole mahdollista kohtuullisilla kustannuksilla sijoittaa katu- tai puistoalueen puolelle. Hakija myöntää Kaupungille luvan myös Kaupungin hyväksymien ohjeiden mukaisten uusiomateriaalien

käyttöön Sopimusalueelle ulottuvissa katurakenteissa. Kaikki em. rakenteet jäävät Kaupungin omistukseen ja kunnossapitoon. Edellä mainittujen rakenteiden tai laitteiden sijoittaminen tulee toteuttaa niin, ettei se aiheuta haittaa tai vahinkoa Sopimusalueelle suunnitellulle rakentamiselle.

3.5 Mikäli Asemakaavan toteuttaminen edellyttää johto-, kaapeli- tai viemärisiirtoja tai niiden suojaamista rakennustöiden ajaksi, Hakija suorittaa ne kustannuksellaan. Hakija sopii siirroista ko. johdon, kaapelin tai viemärin omistajan kanssa.

4. Osallistuminen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin

4.1 Hakija maksaa Kaupungille alueidenkäyttölain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena (jäljempänä **”Korvaus”**) yhteensä **487.500,00 euroa**.

4.2 Korvaus maksetaan Kaupungille yhdessä erässä välittömästi, kun Asemakaava on tullut voimaan.

4.3 Korvaus suoritetaan Kaupungin lähettämää erillistä laskua vastaan (maksuehto 14 pv netto, viivästyskorkoa peritään korkolain (633/1982) mukaisesti).

4.4 Myöhästyneille maksuerille maksetaan Asemakaavan voimaantulosta lukien vuotuista korkoa ja kertynyt korko maksetaan ko. maksuerän maksamisen yhteydessä. Korko on 1,5 % lisättynä 6 kk euribor-korolla, kuitenkin vähintään 1,5 %.

5. Korvauksen tarkistus, mikäli toteutunut rakennusoikeus ylittää Asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden

5.1 Asemakaavassa Sopimusalueelle on osoitettu kaavakartan mukainen määrä rakennusoikeutta. Tontit on mahdollista jakaa ennen Asemakaavan toteutusta useiksi tonteiksi, jolloin tonttijaossa jokaiselle uudelle tontille merkitään tonttikohtainen rakennusoikeus.

5.2 Korvauksen perusteena on muiden seikkojen ohella Asemakaavassa syntynyt rakennusoikeuden lisäys, jonka mukaisesta arvonnoususta 50 % maksetaan Korvauksena. Mikäli Sopimusalueelle myönnetään rakennuslupa siten, että lainvoiman saaneen uuden rakennusluvan mukainen rakennusoikeus on tietyn rakentamisen osalta suurempi kuin Sopimusalueelle Asemakaavassa osoitettu rakennusoikeus, sitoutuu Hakija ilmoittamaan tästä Kaupungille.

5.3 Hakija maksaa Sopimusalueen rakennusoikeuden lisääntymisestä koituneesta arvonnoususta 50 % Kaupungille Korvauksena. Arvonnousu lasketaan ko. tontille rakennettavan rakennuksen käyttötarkoituksien mukaisesti.

5.4 Kaupungin oikeus Korvauksen tarkistukseen ja perimiseen on voimassa viisi vuotta Asemakaavan voimaantulosta.

5.5 Mikäli Sopimusalueelle myönnetään rakennuslupa siten, että lainvoiman saaneen uuden

rakennusluvan mukainen rakennusoikeus on tietyn rakentamisen osalta pienempi kuin Sopimusalueelle Asemakaavassa osoitettu rakennusoikeus, Korvausta ei tältä osin tarkisteta alaspäin.

6. Korvauksen vakuus

6.1 Hakija luovuttaa Kaupungille Korvauksen suorittamisen vakuudeksi **487.500,00 euroa** suuruisen Kaupungin etukäteen hyväksymän vakuuden, joka vapautetaan, kun Korvaus on suoritettu tai sopimus lakkaa olemasta voimassa.

6.2 Vakuuden on oltava voimassa 31.12.2031 saakka.

6.3 Vakuus kuitataan vastaanotetuksi tämän maankäyttösopimuksen allekirjoituksin.

7. Rakentamisaikataulu ja rakentamisvelvoite sekä sopimussakko

7.1 Selvyyden vuoksi todetaan, että Sopimusalueelle ei sovelleta rakentamisaikataulu- tai rakentamisvelvoitevaatimuksia.

8. Sopimusalueen maaperä ja jätteet

8.1 Hakija vastaa rakennushankkeen suunnitteluun liittyvien maaperätutkimusten suorittamisesta sekä maaperän edellyttämistä hankkeen toteuttamiseen liittyvistä rakenteellisista ratkaisuista.

8.2 Selvennyksenä todetaan, että osapuolet vastaavat mahdollisesta maaperän ja pohjaveden pilaantumisesta sekä jätteiden poistamisesta vain omistamillaan alueilla ja jäljempänä sovittavien esisopimuksien mukaisesti luovuttamiensa alueiden osalta.

9. Vesihuolto- ja sähköverkostoon liittyminen

9.1 Hakija on velvollinen liittämään Sopimusalueen ja sille toteutettavat uudisrakennukset kustannuksellaan Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon ja yleiseen sähköverkkoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin. Hakija on tutustunut liittymisehtoihin itsenäisesti.

10. Sopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

10.1 Hakija sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot Sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Hakija sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista Kaupungille.

10.2 Hakija vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun Kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Hakija ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Hakija vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

11. Sopimuksen voimaantulo

11.1 Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun Asemakaava on tullut voimaan.

11.2 Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei Vantaan kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt Asemakaavaa 31.12.2028 mennessä.

11.3 Selvennyksenä todetaan, että mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2028 mennessä hyväksynyt Asemakaavan, mutta siitä on valitettu, pysyy tämä sopimus voimassa. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen siten, että Asemakaava ei tule voimaan miltään osin, tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa.

11.4 Osapuolet eivät esitä tämän sopimuksen raukeamistapauksissa minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

12. Sopimuksen muuttaminen ja sopimuksen pätemättömyys

12.1 Mikäli olosuhteissa tapahtuu tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen huomattavia muutoksia, joiden takia sopimusta on tarkistettava, pysyy tämä sopimus voimassa, mutta osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan tarkistuksista erikseen. Tällainen huomattava muutos voi olla esimerkiksi Asemakaavan oleellinen muuttuminen tai Asemakaavan voimaan tuleminen osittain vain tiettyjen alueiden osalta.

12.2 Kaikista muutoksista tähän sopimukseen sovitaan kirjallisesti ja osapuolet allekirjoittavat muutossopimuksen.

12.3 Mikäli jotakin tämän sopimuksen ehtoa pidetään pätemättömänä, mitättömänä tai täytäntöönpanokelvottomana, sen ei katsota vaikuttavan sopimuksen muiden ehtojen pätevyyteen. Osapuolet sitoutuvat tällaisessa tilanteessa neuvottelemaan uudesta sopimusehdosta, joka korvaisi pätemättömän, mitättömän tai täytäntöönpanokelvottoman sopimusehdon ja joka mahdollistaa sopimuksen tarkoituksen toteutumisen. Osapuolet sitoutuvat noudattamaan tämän sopimuksen määräyksiä mahdollisesta pätemättömyydestä huolimatta.

13. Erimielisyyksien ratkaiseminen

13.1 Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN LUOVUTUKSESTA

B. I LOPULLISEN LUOVUTUKSEN TOTEUTUMISEN EDELLYTYKSET

Kohdassa B.II mainitut osapuolet sitoutuvat tekemään kohdan B.II mukaisen luovutuskirjan kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun Asemakaava on tullut voimaan.

Tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa, mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto ei ole hyväksynyt Asemakaavaa 31.12.2028 mennessä.

Selvennyksenä todetaan, että mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2028 mennessä hyväksynyt Asemakaavan, mutta päätöksestä on valitettu, pysyy tämä esisopimus voimassa. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen siten, että Asemakaava ei tule voimaan, tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa.

Mikäli olosuhteissa tapahtuu tämän esisopimuksen allekirjoittamisen jälkeen huomattavia muutoksia, joiden takia esisopimusta on tarkistettava, osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan tarkistuksista erikseen.

Osapuolet eivät esitä tämän esisopimuksen mahdollisissa raukeamistapauksissa minkäänlaisia, välittömiä tai välillisiä, korvausvaatimuksia.

B. II MÄÄRÄALAN LUOVUTUSKIRJA

Sopimus perustuu Vantaan kaupunginhallituksen lainvoimaiseen päätökseen [päätös] ja osapuolten välillä tehtyyn [PVM] päivättyyn esisopimukseen.

Luovuttaja	**Vantaan Energia Oy** (Y-tunnus: (0124461-3) PL 95, 01301 Vantaa (jäljempänä ”**Luovuttaja**”)
Luovutuksensaaja	**Vantaan kaupunki** (Y-tunnus: 0124610-9) Asematie 7 01300 Vantaa (jäljempänä ”**Kaupunki**”)
Luovutuksen kohde	Noin 150 m^2:n suuruinen määräala Vantaan kaupungin Variston kaupunginosassa sijaitsevasta kiinteistön määräalasta, kiinteistötunnus 92-14-213-1 (jäljempänä ”**Määräala**”). Määräala on asemakaavassa merkitty katualueeksi.

Määräala on merkitty oheiseen karttaliitteeseen (liite B1).

Luovutuskirjan ehdot

Tämän luovutuksen kaikki ehdot on esitetty tässä luovutuskirjassa.

1. Luovutushinta

1.1 Luovutus on vastikkeeton.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

2.1 Määräalan omistus- ja hallintaoikeus siirtyy Kaupungille tämän luovutuskirjan allekirjoituksin.

3. Verot ja maksut

3.1 Luovuttaja vastaa niistä Määräalaan kohdistuvista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perustana on omistus- ja hallintaoikeuden siirtymistä edeltävä aika. Omistus- ja hallintaoikeuden siirtymisen jälkeen maksuista vastaa Kaupunki.

4. Kiinnitykset ja rasitukset

4.1 Määräala luovutetaan kiinnityksistä ja niihin rinnastettavista erityisistä oikeuksista vapaana.

5. Rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset

5.1 Määräalaan kohdistuvat muut rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset ilmenevät kiinteistörekisteriotteesta.

6. Kohteeseen tutustuminen

6.1 Kaupunki on tarkastanut Määräalan ja sen rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Kaupunki on verrannut näitä seikkoja Määräalasta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Kaupungilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

7. Asiakirjoihin tutustuminen

7.1 Kaupunki on tutustunut Määräalaa koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisterinote sekä kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

7.2 Kaupunki on tutustunut myös naapurikiinteistöä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat kaavakartat ja -määräykset.

8. Irtaimisto

8.1 Tätä luovutusta ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden luovuttamisesta ole tämän luovutuksen yhteydessä tehty eri sopimusta.

9. Maaperä ja jätteet

9.1 Luovuttajan tietojen mukaan Määräalalla ei ole aiemmin harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista ja Määräalalla ei ole jätettä.

9.2 Mahdolliseen pilaantuneeseen maaperään sovelletaan ympäristönsuojelulain (527/2014)

säännöksiä.

9.3 Luovuttajan vastuu ei koske luovutuskirjan allekirjoituksen jälkeen aiheutunutta maaperän tai pohjaveden, tai muuta, pilaantumista tai roskaantumista.

10. Erimielisyyksien ratkaiseminen

10.1 Tästä sopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

(lopullisen luovutuskirjan allekirjoitukset)

Tätä sopimuskokonaisuutta on laadittu kolme (3) yhtäpitävää kappaletta, yksi kullekin osapuolelle ja yksi kaupanvahvistajalle.

Vantaalla, (PVM)

VANTAAN KAUPUNKI **VANTAAN ENERGIA OY**

_____ _____

Kasperi Hirvonen [allekirjoittajan nimi]
lakimies

LIITTEET

Liite A1: Sopimusalue
Liite B1: Kartta luovutettavasta määräalasta

KAUPANVAHVISTUS

Kaupanvahvistajana todistan, että [allekirjoittajan nimi] Vantaan Energia Oy:n puolesta ja lakimies Kasperi Hirvonen Vantaan kaupungin puolesta ovat allekirjoittaneet tämän esisopimuksen ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä esisopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että esisopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

Vantaalla, (PVM)

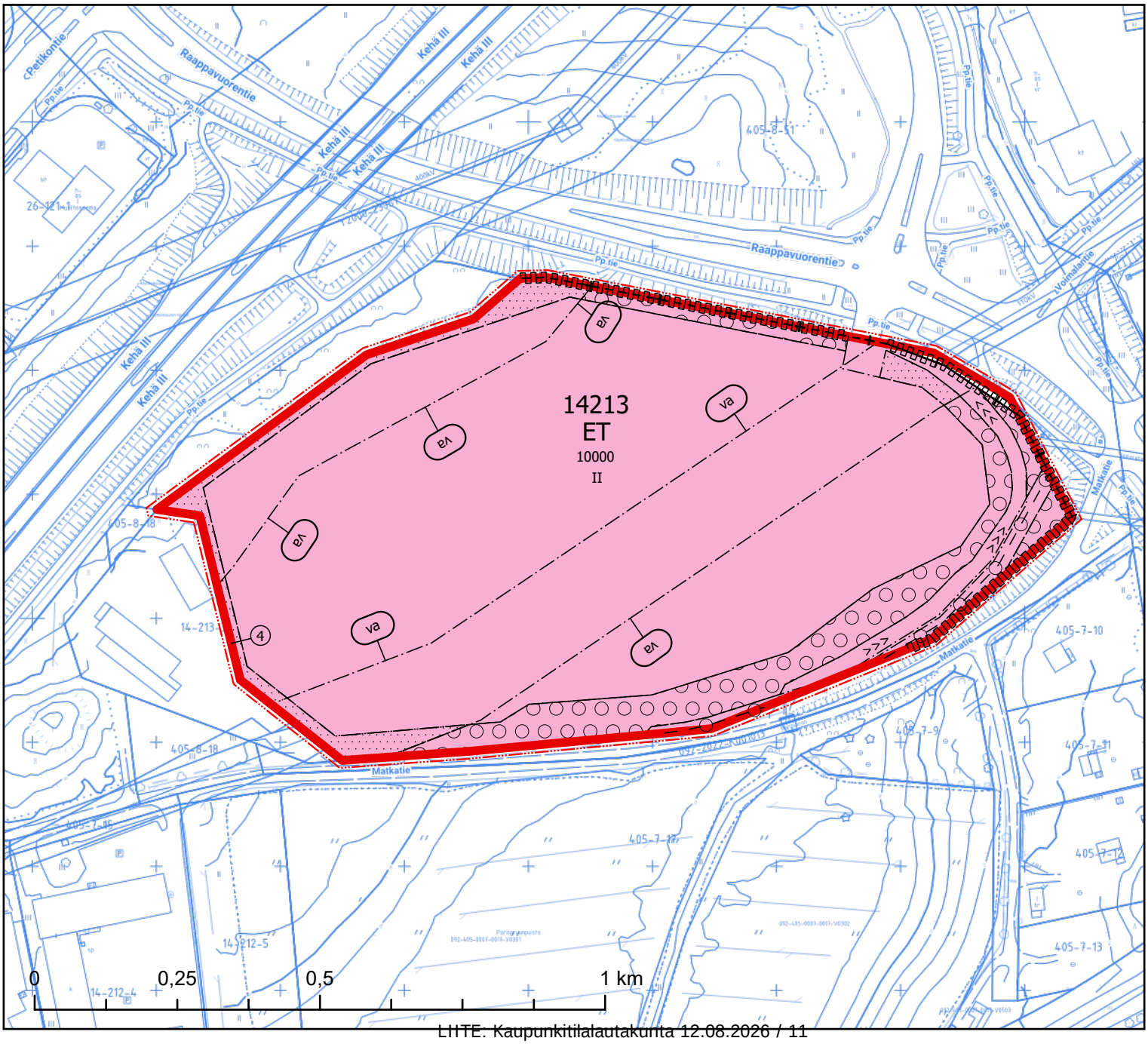
_____



Asemakaavan muutos nro 002640
Raappavuorentie 38

SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Kaupunginosa: 14 VARISTO



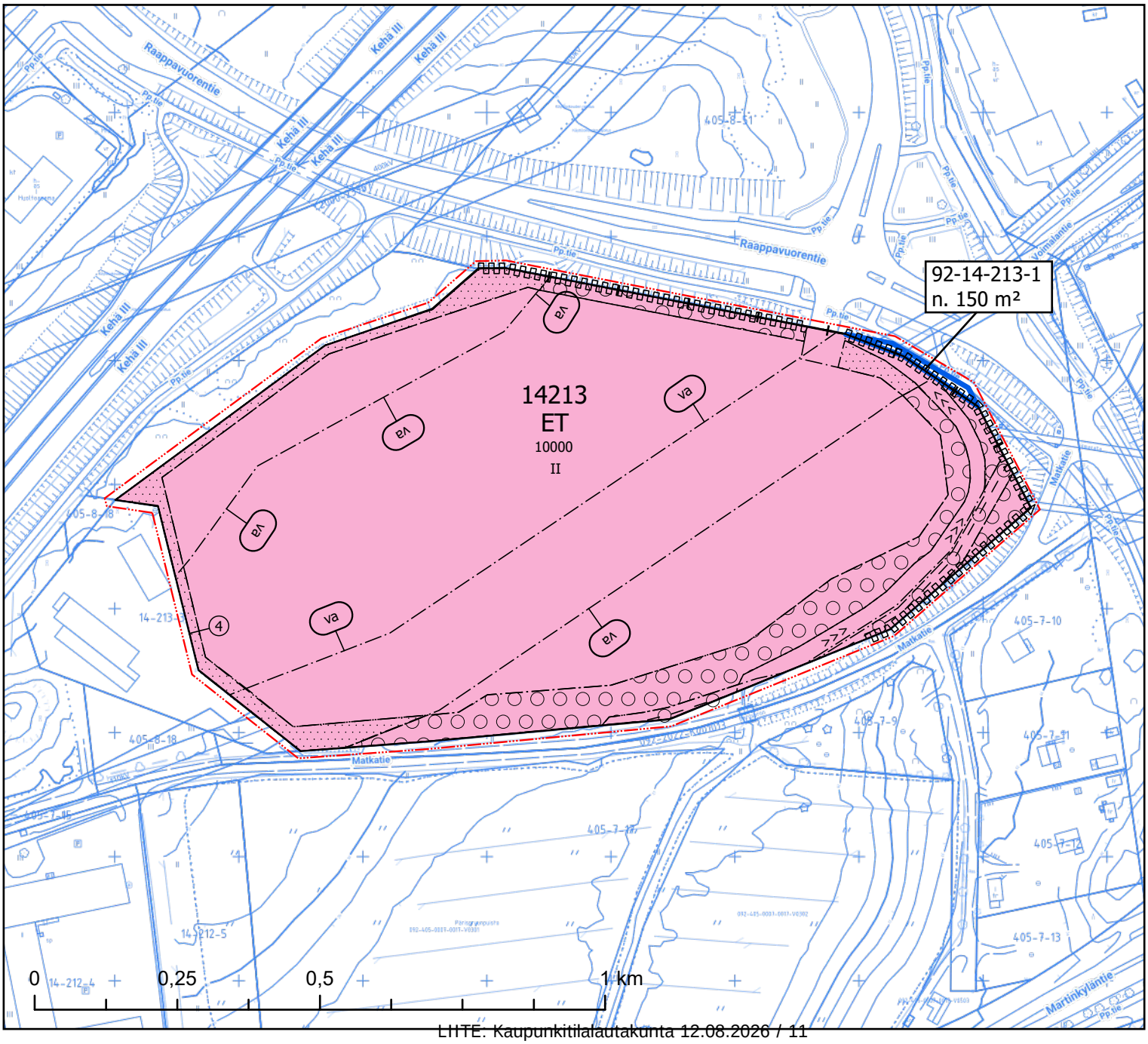


Asemakaavan muutos nro 002640
Raappavuorentie 38

ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN LUOVUTUKSESTA (katu)
Vantaan Energia Oy

Kaupunginosa: 14 VARISTO

n. 150 m² suuruinen määräala kiinteistö 92-14-213-1



12 **Tarjouskilpailun järjestäminen Variston asuinpientalotontista 92-14-130-5 vapaarahoitteiseen omistusasuntotuotantoon / AK**

VD/3513/10.00.02.01/2023

AK/HR/LT

Esitetään Variston asuinpientalotontin 92-14-130-5 luovuttamista hintakilpailulla vapaarahoitteiseen omistusasuntotuotantoon niin, että tontti on mahdollista joko ostaa tai vuokrata.

Kiinteistöhallinta ja asuminen on valmistellut kilpailutettavaksi asuinpientalotontit 14130/5, 14131/8 ja 14132/17. Tontit sijaitsevat Variston kaupunginosassa Luhtitien varressa noin 1,5 km päässä Louhelan juna-asemalta. Asemakaavassa tontit ovat merkinnällä AP (asuinpientalojen korttelialue). Tonteilla on asemakaavan mukaista asuinrakennusoikeutta yhteensä 7 000 k-m2 ja niiden suurin kerrosluku on kaksi.

Tontti	Kaava-määräys	Pinta-ala (m2)	Rak.oik. (k-m2)	Yksikköhinta (€/m2)	Myyntihinta (€)
92-14-130-5	AP	6368	2700	640	1 728 000 €
92-14-131-8	AP	4870	1600	640	1 024 000 €
92-14-132-17	AP	6523	2700	640	1 728 000 €

Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti (KV 10.10.2022) tuottajamuotoisten asuntotonttien luovutuksensaajat valitaan tarjous- tai laatukilpailulla tai näiden yhdistelmällä. Alueen kaavoituksen tavoitteena on ollut, että Luhtitien varren pohjoisreunan uudet asuinkorttelit muodostavat yhtenäisen, kaarevan ja värikkään ilmeen Pähkinärinteestä Myyrmäkeen, muokaten Luhtitien jatkeen miljöötä kaupunkimaisemmaksi. Kortteleiden townhouse-tyyppisten rakennusten arkkitehtonisena ja kaupunkikuvallisena lähtökohtana on ollut Kartanokosken asuinpientalot ja katutilat. Edellä mainitun kaupunkimaisen identiteetin varmistamiseksi Luhtitien varteen, esitetään kilpailu järjestettäväksi laatukilpailuna. Kaupunkikuva, rakennusten ja ympäristön laatu, arkkitehtoninen kokonaisuus sekä suunnitteluhankkeen toteuttamiskelpoisuus arvioidaan kilpailuehdotuksista. Laatukilpailun tarkoituksena on löytää tonteille toteuttaja, joka rakentaa tonteille vapaarahoitteisia omistusasuntoja. Kilpailun arviointiryhmä muodostetaan kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikön, asemakaavoitusyksikön sekä rakennusvalvontayksikön edustajista.

Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti asuntotontit myydään käypään hintaan. Hinnaksi esitetään 640 euroa/k-m2, mikä on kaupungin tilaaman ulkopuolisen arvioijan tekemän arvion perusteella käypä hinta kyseisille AP-tonteille. Tonttien kokonaishinnaksi tulisi näin ollen (640 €/k-m2 * 7000 k-m2) 4 480 000 euroa. Tontit myydään perustettaville asunto-osakeyhtiöille. Kilpailutontit luovutetaan kaupunginhallituksen päättämien tuottajamuotoisten asuntotonttien luovutusperiaatteiden mukaisesti.

Varausmaksu
Tonttien varausmaksu on 100 000 euroa. Varausmaksu hyvitetään tonttien kauppahinnassa. Jos varaus myöhemmin perutaan tai se raukeaa, niin varausmaksua ei palauteta. Mikäli hanke viivästyy kaupungista johtumattomista syistä ja tonttivaraukselle myönnetään lisäaikaa, niin kaupunki voi päättää, että varausmaksua tai osaa siitä ei hyvitetä tonttien kauppahinnoissa.

Asuinrakennusten energialuokka

Asuinrakennusten tulee olla vähintään A-energialuokkaa.

Vihertehokkuus
Tonttien yhteisellä korttelipihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9.

Asuntojen myyntiä koskeva velvoite
Tonttien kauppakirjaan sisällytetään ehto, jossa asuntojen myyntiä rajoitetaan seuraavasti: asuntoja saa myydä kaksi asuntoa yhtä ostajaa kohden. Ostajan tulee olla luonnollinen henkilö.

Asuntojen huoneistotyyppijakauma asuntohanketta kohden
Kaikkien asuntojen tulee olla kolmioita tai suurempia perheasuntoja. Huoneeksi luetaan vain tilat, joissa on ikkuna suoraan ulos.

Tonttien myyntihinta
Kaupungilla on oikeus periä tonteista lisäkauppahintaa, mikäli tonteille toteutettava rakennusoikeus ylittää kauppahinnan perusteena käytetyn asemakaavan mukaisen rakennusoikeuden määrän.

Kilpailun järjestelystä vastaa Vantaan kaupungin kiinteistöhallinta ja asuminen -palveluyksikkö. Kilpailu järjestetään vuoden 2023 aikana.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n kohdan 24 mukaan kaupunkitilalautakunta päättää asemakaava-alueella asunto- ja erityispalvelutonttien myymisestä, vaihtamisesta, vuokralle ottamisesta ja vuokralle antamisesta silloin, kun kauppahinta, käypä markkina-arvo tai tarjouskilpailulla luovutettaessa alin hyväksyttävä luovutushinta on yli 400 000 euroa. Edelleen Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n kohdan 33 mukaan kaupunkitilalautakunta päättää kilpailutuksista, julkisista hauista ja tonttivarauksista silloin, kun kaupunkitilalautakunnalla on toimivalta päättää alueen luovutuksesta tai vuokrauksesta.

Kaupunkitilalautakunta 7.6.2023 § 11

Kiinteistöjohtajan vs. esitys:
Päätetään järjestää esittelyosan mukainen tonttikilpailu.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkitilalautakunnan jäsen Topi Liutu esitti asian palauttamista valmisteluun. Esitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

Kiinteistöhallinta ja asuminen on valmistellut kilpailutettavaksi asuinpientalotontit 14130/5, 14131/8 ja 14132/17. Tontit sijaitsevat Variston kaupunginosassa Luhtitien varressa noin 1,5 km päässä Louhelan juna-asemalta. Asemakaavassa tontit ovat merkinnällä AP (asuinpientalojen korttelialue). Tonteilla on asemakaavan mukaista asuinrakennusoikeutta yhteensä 7 000 k-m2 ja niiden suurin kerrosluku on kaksi.

Tontti	Kaava-määräys	Pinta-ala (m2)	Rak.oik. (k-m2)	Yksikköhinta (€/m2)	Myyntihinta (€)
92-14-130-5	AP	6368	2700	640	1 728 000 €
92-14-131-8	AP	4870	1600	640	1 024 000 €
92-14-132-17	AP	6523	2700	640	1 728 000 €

Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti (KV 10.10.2022) tuottajamuotoisten asuntotonttien luovutuksensaajat valitaan tarjous- tai laatukilpailulla tai näiden yhdistelmällä. Alueen kaavoituksen tavoitteena on ollut, että Luhtitien varren pohjoisreunan uudet asuinkorttelit muodostavat yhtenäisen, kaarevan ja värikkään ilmeen Pähkinärinteestä Myyrmäkeen, muokaten Luhtitien jatkeen miljöötä kaupunkimaisemmaksi. Kortteleiden townhouse-tyyppisten rakennusten arkkitehtonisena ja kaupunkikuvallisena lähtökohtana on ollut Kartanokosken asuinpientalot ja katutilat. Edellä mainitun kaupunkimaisen identiteetin varmistamiseksi Luhtitien varteen, esitetään kilpailu järjestettäväksi laatukilpailuna. Laatukilpailun tarkoituksena on löytää tonteille toteuttaja tai toteuttajat, jotka rakentavat tonteille vapaarahoitteisia omistusasuntoja. Kilpailun arviointiryhmä muodostetaan kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikön, asemakaavoitusyksikön sekä rakennusvalvontayksikön edustajista.

Kilpailuehdotukset arvostellaan seuraavin kriteerein:
- Kaupunkikuva, korttelisuunnitelman eheys ja liittyminen ympäristöön, erityisesti Luhtitien kaupunkikuvaan 40 %
- Arkkitehtoninen kokonaisuus, rakennusten arkkitehtoninen laatutaso 30 %
- Pihasuunnitelma, monitoiminnallisuus, virikkeisyys 10 %
- Asuntojen keskipinta-ala, pohjien toimivuus ja elinkaari 20 %

Kilpailussa vaadittavat suunnitelmat:
- julkisivupiirustus, pihasuunnitelma, havainnekuva
- asemapiirustus (josta näkyy myös liittyminen suunnittelualueen ympäristöön ja asuntojako)
- havainnekuva Luhtitien laajemmassa kontekstissa sekä katu- ja pihapiiristä
- Asuntotypologia - tyyppipohjat

Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti asuntotontit myydään käypään hintaan. Hinnaksi esitetään 640 euroa/k-m2, mikä on kaupungin tilaaman ulkopuolisen arvioijan tekemän arvion perusteella käypä hinta kyseisille AP-tonteille. Tonttien kokonaishinnaksi tulisi näin ollen (640 €/k-m2 * 7000 k-m2) 4 480 000 euroa. Tontit myydään perustettaville asunto-osakeyhtiöille. Kilpailutontit luovutetaan kaupunginhallituksen päättämien tuottajamuotoisten asuntotonttien luovutusperiaatteiden mukaisesti.

Varausmaksu
Tonttien varausmaksu on yhteensä 100 000 euroa (33 333 € / tontti). Varausmaksu hyvitetään tonttien kauppahinnassa. Jos varaus myöhemmin perutaan, niin varausmaksua ei palauteta. Mikäli hanke viivästyy kaupungista johtumattomista syistä ja tonttivaraukselle myönnetään lisäaikaa, niin kaupunki voi päättää, että varausmaksua tai osaa siitä ei hyvitetä tonttien kauppahinnoissa.

Asuinrakennusten energialuokka
Asuinrakennusten tulee olla vähintään A-energialuokkaa.

Vihertehokkuus
Tonttien yhteisellä korttelipihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9.

Asuntojen myyntiä koskeva velvoite
Tonttien kauppakirjaan sisällytetään ehto, jossa asuntojen myyntiä rajoitetaan seuraavasti: asuntoja saa myydä kaksi asuntoa yhtä ostajaa kohden. Ostajan tulee olla luonnollinen henkilö.

Asuntojen huoneistotyyppijakauma asuntohanketta kohden
Kaikkien asuntojen tulee olla kolmioita tai suurempia perheasuntoja. Huoneeksi luetaan vain tilat, joissa on ikkuna suoraan ulos. Kaikkien asuntojen on oltava kaksikerroksisia rivitaloasuntoja.

Tonttien myyntihinta
Kaupungilla on oikeus periä tonteista lisäkauppahintaa, mikäli tonteille toteutettava rakennusoikeus ylittää kauppahinnan perusteena käytetyn asemakaavan mukaisen rakennusoikeuden määrän.

Kilpailun järjestelystä vastaa Vantaan kaupungin kiinteistöhallinta ja asuminen -palveluyksikkö. Kilpailu järjestetään vuoden 2023 aikana. Tonttia 14131/8 ei ole vielä lohkottu, koska lohkomisen edellytykset eivät tontin osalta vielä täysin täyty. Kaupunki ei vielä omista tontin kaikkia määräaloja. Mikäli näyttää siltä, että tämän tontin lohkominen kestää pidempään, niin tämä tontti voidaan kilpailuttaa tällä päätöksellä myöhemmin.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n kohdan 24 mukaan kaupunkitilalautakunta päättää asemakaava-alueella asunto- ja erityispalvelutonttien myymisestä, vaihtamisesta, vuokralle ottamisesta ja vuokralle antamisesta silloin, kun kauppahinta, käypä markkina-arvo tai tarjouskilpailulla luovutettaessa alin hyväksyttävä luovutushinta on yli 400 000 euroa. Edelleen kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n kohdan 33 mukaan kaupunkitilalautakunta päättää kilpailutuksista, julkisista hauista ja tonttivarauksista silloin, kun kaupunkitilalautakunnalla on toimivalta päättää alueen luovutuksesta tai vuokrauksesta.

Kaupunkitilalautakunta 16.8.2023 § 9

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään järjestää esittelyosan mukainen tonttikilpailu.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikkö on järjestänyt syksyllä 2023 laatukilpailun asuinpientalotonteista 92-14-130-5, 92-14-131-8 ja 92-141-32-17 vapaarahoitteiseen omistusasuntotuotantoon. Laatukilpailulla on haluttu varmistaa tavoitellun kaupunkikuvan ja toimivien asuntojen toteutuminen alueelle. Kilpailuun ei tullut yhtään kilpailuehdotusta.

Laatukilpailussa tavoiteltujen laadullisten ominaisuuksien varmistamiseksi esitetään kilpailu järjestettävän muutoin samoin ehdoin, mutta antamalla tonttien ostamisen lisäksi mahdollisuus myös tonttien vuokraamiseen. Tonttien vuokrausmahdollisuudella edistetään asuntorakentamisen edellytyksiä Vantaalla, kun rakennuttajien ei tarvitse sitoa pääomaa tontteihin, ja rakentamishankkeen taloudelliset edellytykset paranevat.

Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti asuntotontit myydään käypään hintaan. Hinnaksi esitetään 640 euroa/k-m2, mikä on kaupungin tilaaman ulkopuolisen arvioijan tekemän

arvion perusteella käypä hinta kyseisille AP-tonteille. Tonttien kokonaishinnaksi tulee näin ollen (640 €/k-m2 * 7000 k-m2) 4 480 000 euroa. Vuokrattaessa tontin vuosivuokra on 4,5 % tontin myyntihinnasta. Tontit myydään tai vuokrataan perustettaville asunto-osakeyhtiöille. Kilpailutontit luovutetaan kaupunginhallituksen päättämien tuottajamuotoisten asuntotonttien luovutusperiaatteiden mukaisesti.

Tonttien varausmaksu on sekä ostettaessa että vuokrattaessa 4,5 % tontin myyntihinnasta. Varausmaksu hyvitetään tonttien kauppahinnassa/vuosivuokrassa. Jos varaus myöhemmin perutaan tai raukeaa, niin varausmaksua ei palauteta. Mikäli hanke viivästyy kaupungista johtumattomista syistä ja tonttivaraukselle myönnetään lisäaikaa, niin kaupunki voi päättää, että varausmaksua tai osaa siitä ei hyvitetä tonttien kauppahinnassa/vuosivuokrassa.

Kilpailun järjestelystä vastaa Vantaan kaupungin kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikkö. Kilpailu järjestetään vuoden 2024 aikana.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n 24 kohdan mukaan kaupunkitilalautakunta päättää asemakaava-alueella asunto- ja erityispalvelutonttien myymisestä, vaihtamisesta, vuokralle ottamisesta ja vuokralle antamisesta silloin, kun kauppahinta, käypä markkina-arvo tai tarjouskilpailulla luovutettaessa alin hyväksyttävä luovutushinta on yli 400 000 euroa. Edelleen **kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n 33 kohdan** mukaan kaupunkitilalautakunta päättää kilpailutuksista, julkisista hauista ja tonttivarauksista silloin, kun kaupunkitilalautakunnalla on toimivalta päättää alueen luovutuksesta tai vuokrauksesta.

Kaupunkitilalautakunta 14.8.2024 § 13

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään järjestää esittelyosan mukainen tonttikilpailu.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———————

Kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikkö on järjestänyt 1.11.2024 – 28.2.2025 laatukilpailun asuinpientalotonteista 92-14-130-5, 92-14-131-8 ja 92-141-32-17 vapaarahoitteiseen omistusasuntotuotantoon. Kilpailu järjestettiin uudelleen 31.10.2025 – 31.1.2026 yksittäisestä tontista 92-14-130-5. Laatukilpailulla on haluttu varmistaa tavoitellun kaupunkikuvan ja toimivien asuntojen toteutuminen alueelle. Kilpailuihin ei tullut yhtään kilpailuehdotusta.

Heikon markkinatilanteen takia Kiinteistöhallinta ja asuminen järjestää tontinluovutuskilpailun tontista 92-14-130-5 uudelleen hintakilpailulla. Tontti sijaitsee Variston kaupunginosassa Luhtitien varressa noin 1,5 km päässä Louhelan juna-asemalta. Asemakaavassa tontti on osoitettu asuinpientalojen korttelialueeksi merkinnällä AP. Tontin koko on 6 368 m^2 ja sillä on rakennusoikeutta 2 700 k-m^2. Suurin sallittu kerrosluku on kaksi.

Tarjouskilpailun tarkoituksena on löytää tontille toteuttaja, joka rakentaa kohteeseen vapaarahoitteisia omistusasuntoja. Tontti myydään tai vuokrataan perustettavalle asunto-osakeyhtiöille. Vuokrattaessa tontin vuosivuokra on 4,5 % tontin myyntihinnasta. Tarjouskilpailussa tontille ei aseteta pohjahintaa. Tontti luovutetaan käypään hintaan. Kaupungilla on oikeus hyväksyä tai hylätä tehdyt tarjoukset. Ehdollisia tarjouksia ei hyväksytä.

Kilpailutontti luovutetaan kaupunginhallituksen päättämien, luovutushetkellä voimassa olevien tuottajamuotoisten asuntotonttien luovutusperiaatteiden mukaisesti. Tontti varataan vuodeksi. Mikäli tarjoaja anoo varausajalle jatkoa, ja mikäli jatkoaikaa myönnetään, peritään tällöin tontin myyntihintaan perustuva, asuinrakentamisen rakennuskustannusindeksiin sidottu korotus. Indeksikorotus peritään varausajan jatkamispäätöksen yhteydessä. Indeksikorotus määritellään siten, että perusindeksinä on alkuperäisen tonttivarauksen ajankohdan (kuukausi) indeksin pisteluku ja tarkistusindeksinä varauksen jatkopäätöksen ajankohdan (edellinen kuukausi) pisteluku. Indeksikorotusta ei hyvitetä kauppahinnassa. Jos varaus myöhemmin perutaan tai se raukeaa, niin indeksikorotusta ei palauteta.

Varausmaksu
Tontin varausmaksu on 40 000 euroa. Varausmaksu hyvitetään tontin kauppahinnassa tai ensimmäisen vuoden vuokrassa. Jos varaus myöhemmin perutaan tai se raukeaa, niin varausmaksua ei palauteta. Mikäli hanke viivästyy kaupungista johtumattomista syistä ja tonttivaraukselle myönnetään lisäaikaa, niin kaupunki voi päättää, että varausmaksua tai osaa siitä ei hyvitetä tontin kauppahinnassa.

Lisäkauppahinta
Kaupunki perii tontista lisäkauppahintaa tai -vuokraa, mikäli tontille toteutettava pääkäyttötarkoituksen mukainen rakennusoikeus ylittää kauppahinnan perusteena käytetyn asemakaavan mukaisen rakennusoikeuden määrän. Tontin saaja on velvollinen ilmoittamaan välittömästi kaupungin Kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikölle, mikäli kohteen rakennusoikeus ylitetään em. tavalla.

Asuntojen myyntiä koskeva velvoite
Tontin kauppakirjaan tai maanvuokrasopimukseen sisällytetään ehto, jossa asuntojen myyntiä rajoitetaan seuraavasti: asuntoja saa myydä kaksi asuntoa yhtä ostajaa kohden. Ostajan tulee olla luonnollinen henkilö. Tontin ostaja on pyynnöstä velvollinen antamaan selvityksen rakentamiensa asuntojen ensimmäisistä luovutuksista.

Tontin omaksiostomahdollisuus
Mikäli luovutusmuotona on vuokraus, asunto-osakeyhtiöille annetaan oikeus vuokra-aikana ostaa tontti itselleen myyntihetken mukaiseen käypään hintaan. Ehto tonttien omaksi ostamisen mahdollisuudesta lisätään maanvuokrasopimukseen.

Asuntojen huoneistotyyppijakauma
Kaikkien asuntojen tulee olla kolmioita tai suurempia perheasuntoja. Huoneeksi luetaan vain tilat, joissa on ikkuna suoraan ulos. Kilpailuun osallistujan tulee sitoutua tähän huoneistotyyppijakaumaan ja se tullaan kirjaamaan myös kauppakirjaan ehdoksi. Ehdon rikkomisesta seuraa sopimussakko.

Tontin ostaja on velvollinen ilmoittamaan välittömästi kaupungin Kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikölle, mikäli asuntojen huoneistotyyppijakaumaa koskevista sääntelyn ehdoista poiketaan.

Asuinrakennusten energialuokka
Asuinrakennusten tulee olla vähintään A- energialuokkaa.

Vihertehokkuus ja pihasuunnitelma
Tonttien vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9. Tontin ostaja toimittaa ennen tontin myyntipäätöstä kaupungin Kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikölle pihasuunnitelman ja vihertehokkuuslaskelman. Laskelmassa on käytettävä kaupungin määrittämää laskuria.

Kilpailun järjestelystä vastaa Vantaan kaupungin kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikkö. Kilpailu on tarkoitus järjestää syksyn 2026 aikana.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n kohdan 24 mukaan kaupunkitilalautakunta päättää asemakaava-alueella asunto- ja erityispalvelutonttien myymisestä, vaihtamisesta, vuokralle ottamisesta ja vuokralle antamisesta silloin, kun kauppahinta, käypä markkina-arvo tai tarjouskilpailulla luovutettaessa alin hyväksyttävä luovutushinta on yli 400 000 euroa. Edelleen **kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n kohdan 33 mukaan** kaupunkitilalautakunta päättää kilpailutuksista, julkisista hauista ja tonttivarauksista silloin, kun kaupunkitilalautakunnalla on toimivalta päättää alueen luovutuksesta tai vuokrauksesta.

Kaupunkitilakunta 12.8.2026

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään järjestää esittelyosan mukainen tarjouskilpailu.

Liite:
- kartta tontista 92-14-130-5

Täytäntöönpano: Kiinteistöhallinta ja asuminen

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
maankäyttöinsinööri Lauri Tölli, puh. 040 658 6618,
maankäyttöinsinööri Hilma Ruoho, puh. 043 825 5177,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



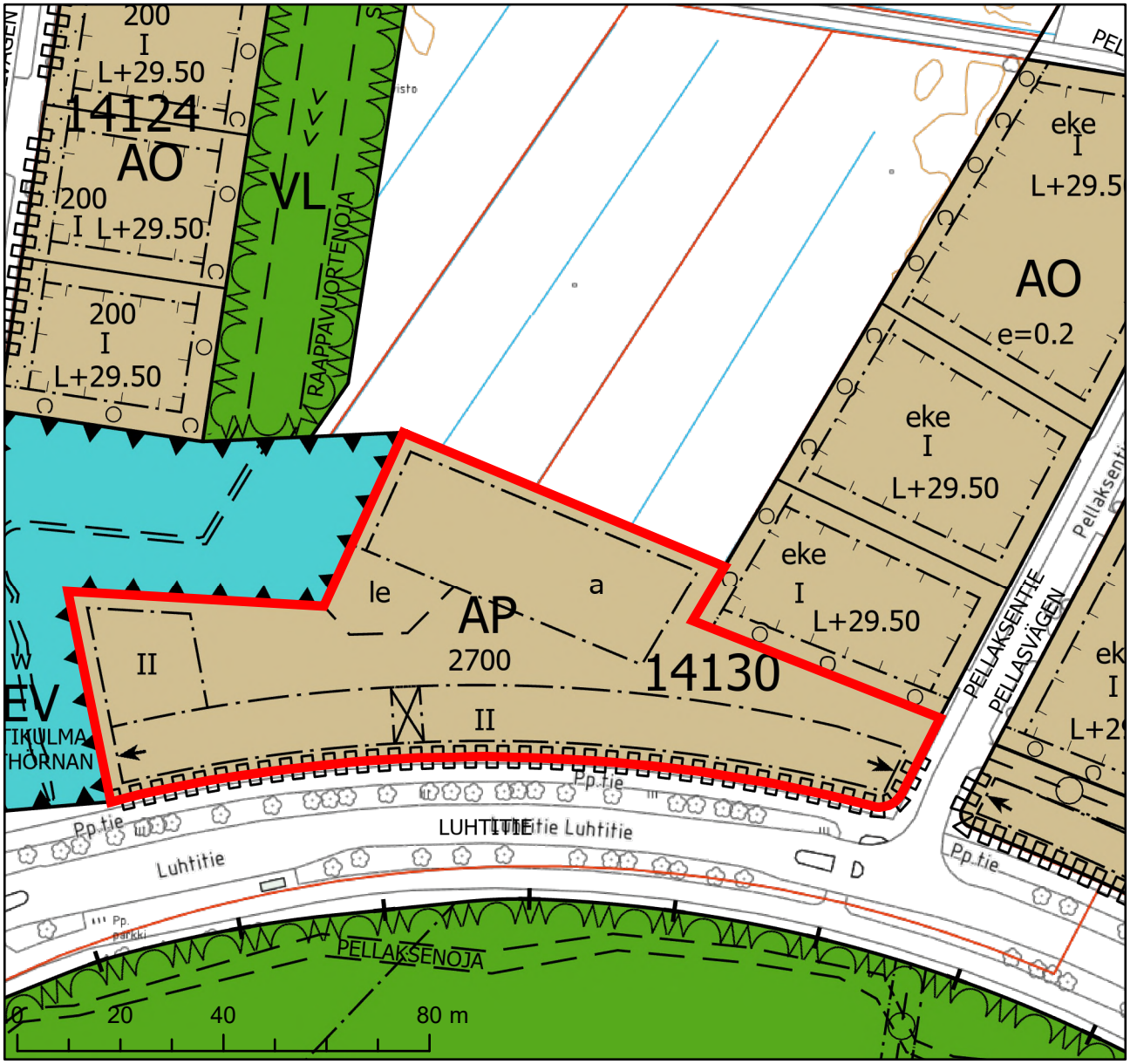
LIITEKARTTA
TONTTIKILPAILU

14 VARISTO

Tontti:

92-14-130-5
6 368 m2
2 700 k-m2

Vantaan kaupunki



13 Peijaksen sairaalan tilojen myynti HUS-Yhtymälle / AK

VD/5102/02.05.03.01/2026

AK/TH/SV/HN

Esitetään Vantaan kaupungin Peijaksen sairaalasta omistamien tilojen myymistä HUS-Yhtymälle 9 850 000 euron kauppahinnalla.

Vantaan kaupunki omistaa Vantaan kaupungin 72. kaupunginosan (Asola) korttelin 18 tontilla nro 7 (kiinteistötunnus 92-72-18-7), osoitteessa Sairaalakatu 1, sijaitsevista rakennuksista (Peijaksen sairaala) seuraavat tilat:

- Rakennusosa L, 2. kerros, AKOS1 - 729,2 hum2
- Rakennusosa E, 3. kerros, AKOS2 - 885,5 hum2
- Rakennusosa G1, 0 ja 1. kerros, johtokeskus - 1325,4 hum2
- Rakennusosa E, 1. kerros, ent. sairaankuljetuksen tilat - 89,1 hum2
- Rakennusosa G, 5. kerros, osasto S2 - 868 hum2
- Rakennusosa G, 3. kerros, osastot P1, P2, P3 – 1769,4 hum2
- Rakennusosa C, 2. kerros, psykiatrian poliklinikka – 548,1 hum2
- Rakennusosa E, 2. kerros, kahviotilat – 119,5 hum2

HUS-Yhtymä omistaa Peijaksen sairaalan muut tilat.

Vantaan kaupunki on vuokrannut Peijaksen sairaalan kiinteistön 92-72-18-7 HUS-Yhtymälle 31.12.1990 päivätyllä maanvuokrasopimuksella, jota on muutettu 6.10.1994 päivätyllä muutosasiakirjalla. Maanvuokrasopimus on voimassa 31.5.2089.

Kaupunki on vuokrannut osan omistamistaan tiloista Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle ja osan tiloista HUS-Yhtymälle. Kaupungin omaa toimintaa ei tiloissa ole.

Kilpailu- ja kuluttajaviranomainen on katsonut, että kunnan harjoittama tilojen vuokraustoiminta hyvinvointialueiden käyttöön on kunnan kilpailutilanteessa markkinoilla tapahtuvaa toimintaa, ja tällainen toiminta on pääsääntöisesti yhtiöitettävä sote-voimaanpanolain mukaisen siirtymäajan päättyessä. Vaihtoehtona yhtiöittämiselle on tilojen myynti.

Vantaan kaupunki myyjänä ja HUS-Yhtymä ostajana ovat neuvotelleet Vantaan kaupungin omistamien tilojen kaupasta. Kauppahinnaksi on sovittu 9 850 000 euroa. Kauppaneuvottelun taustaksi kumpikin osapuoli on teettänyt puolueettomalla kiinteistöarvioijalla arviokirjan tilojen arvosta. Neuvoteltu kauppahinta vastaa arviokirjoissa arvioitujen arvojen vaihteluväliä.

Kaupan muista ehdoista on sovittu mm. seuraavaa:

- Maanvuokrasopimus jää sellaisenaan voimaan. Tästä poiketen maanvuokrasopimuksen 12 §:n ehdot siitä, että sopijapuolet ovat sopineet erikseen määräosaisessa yhteisomistuksessaan olevan sairaalarakennuksen tilojen hallinnasta ja käytöstä sekä rakennusten kiinteistönhoidosta muuttuvat merkityksettömiksi tilojen siirtyessä ostajan omistukseen.
- Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle vuokrattujen tilojen vuokrasopimus pysyy kaupassa voimassa ja vuokrasopimus siirtyy sellaisenaan ostajalle.
- Kaupungin ja ostajan väliset vuokrasopimukset lakkaavat.
- Kaupungin ja ostajan välinen ylläpitosopimus päättyy.

- Kaupungin omassa käytössä olleen johtokeskuksen hallintaoikeus luovutetaan ostajalle kaupan täytäntöönpanohetkellä.

Vantaan kaupunki on suorittanut kustannuksellaan loppuun AKOS1 JA AKOS2 osastoilla suunniteltuja ja vuonna 2025 aloitettuja sisäilmakorjauksia. Suunnitelman mukaiset korjaukset ovat valmistuneet elokuun 2026 alussa. Mikäli ilmenee tarvetta, täydennetään kauppakirjaa määräyksellä korjausten loppuunsaattamisesta kaupungin kustannuksella tai vastaavalla muulla määräyksellä.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n 25 kohdan mukaan kaupunkitilalautakunta päättää muun Vantaan kaupungissa asemakaavoitetulla alueella sijaitsevan kiinteän omaisuuden ja rakennusten myymisestä sekä vuokralle ottamisesta ja vuokralle antamisesta, kun kauppahinta tai käypä markkina-arvo on yli 400 000 euroa.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään

a) myydä Vantaan kaupungin Peijaksen sairaalasta omistamat tilat HUS-Yhtymälle neuvotellulla kauppahinnalla 9 850 000 euroa liitteenä olevan kauppakirjan mukaisin ehdoin,
b) todeta, että tilojen kaupalla ei ole vaikutusta kiinteistön 92-72-18-7 maanvuokrasopimukseen vaan se jatkuu ennallaan lukuun ottamatta maanvuokrasopimuksen 12 §:n ehtoa tilojen hallinnasta ja käytöstä sekä rakennusten kiinteistönhoidosta, jotka muuttuvat merkityksettömiksi tilojen siirtyessä HUS-Yhtymän omistukseen,
c) valtuuttaa kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja tekemään kauppakirjaan tarvittaessa selostusosassa kuvattu sisäilmakorjauksia koskeva muutos sekä tarvittaessa tekemään kauppakirjaan teknisiä ja merkitykseltään vähäisiä muutoksia, ja
d) todeta, että lopullinen kauppa syntyy vasta, kun kauppakirja on allekirjoitettu.

Liite:

- Kauppakirjaluonnos

Täytäntöönpano: Kiinteistöhallinta ja asuminen

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus kaupunkitilalautakunnalle

Lisätiedot:
kiinteistökehityspäällikkö Tomi Henriksson, puh. 050 318 0992
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

KAUPPAKIRJA

Myyjä

Vantaan kaupunki (Y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7
01300 Vantaa
(jäljempänä ”**Kaupunki**”)

Ostaja

HUS-Yhtymä (Y-tunnus: 1567535-0)
PL 100, 00029 HUS
(jäljempänä ”**Ostaja**”)

Kaupan kohde

Vantaan kaupungin 72. kaupunginosan (Asola) korttelin 18 tontilla nro 7 (kiinteistötunnus 92-72-18-7, jäljempänä ”**Kiinteistö**”), osoitteessa Sairaalakatu 1, sijaitsevien rakennusten seuraavat tilat, jotka Kaupunki omistaa ja jotka on yksilöity liitteessä 1 väreillä:

- Rakennusosa L, 2. kerros, AKOS1 - 729,2 hum2
- Rakennusosa E, 3. kerros, AKOS2 - 885,5 hum2
- Rakennusosa G1, 0 ja 1. kerros, johtokeskus - 1325,4 hum2
- Rakennusosa E, 1. kerros, ent. sairaankuljetuksen tilat - 89,1 hum2
- Rakennusosa G, 5. kerros, osasto S2 - 868 hum2
- Rakennusosa G, 3. kerros, osastot P1, P2, P3 – 1769,4 hum2
- Rakennusosa C, 2. kerros, psykiatrian poliklinikka – 548,1 hum2
- Rakennusosa E, 2. kerros, kahviotilat – 119,5 hum2

Edellä yksilöidyt tilat jäljempänä yhdessä ”**Tilat**”.

Kaupan kohteena olevat Tilat käsittävät kaikki Vantaan kaupungin Kiinteistön rakennuksista omistamat tilat. Tilat vastaavat Kaupungin ja Ostajan pöytäkirjassa 29.01.2010/19.03.2010 määrittämiä Kaupungin omistamia tiloja Peijaksen sairaalakiinteistössä (Pöytäkirja liitteenä 2). Selvyyden vuoksi todetaan, että Tilojen käytössä on tapahtunut pöytäkirjan allekirjoittamisen jälkeen muutoksia. Todetaan selvyyden vuoksi, että kaupan jälkeen Ostaja omistaa sairaalakiinteistöllä olevat rakennukset kokonaisuudessaan.

Erikseen todetaan, että Vantaan kaupunki on vuokrannut Kiinteistön Ostajalle 31.12.1990 päivätyllä maanvuokrasopimuksella, jota on muutettu 6.10.1994 päivätyllä muutosasiakirjalla (maanvuokrasopimus muutoksineen liitteenä 3). Maanvuokrasopimus muutoksineen jäljempänä ”**Maanvuokra-sopimu**s”.

Tilojen sijainti on esitetty ohjeellisesti pohjakuvaliitteessä (liite 1).

Sopimuksen tausta ja tarkoitus

Tällä kauppakirjalla (jäljempänä ”**Kauppakirja**”) Ostaja ostaa Kaupungilta Kaupungin Peijaksen sairaalan rakennuksista omistamat Tilat. Kaupunki säilyy Peijaksen sairaalan tontin 92-72-18-7 omistajana ja Kaupunki jatkaa Peijaksen sairaalakiinteistön tontin vuokraamista Ostajalle.

Kaupunki on vuokrannut osan Tiloista Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle ja osan Tiloista Ostajalle. Vantaan ja Keravan vuokrasopimukset siirtyvät kaupassa sellaisenaan Ostajalle.

Kauppakirjan ehdot

Tämän kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

Tämä kauppakirja koskee Tilojen luovutusta. Ostaja ja Kaupunki ovat erikseen sopineet Kiinteistön maanvuokrasta Maanvuokrasopimuksella.

1. Kauppahinta ja kauppahinnan maksaminen

1.1 Kauppahinta on 9 850 000 (yhdeksänmiljoonaa kahdeksansataaviisikymmentätuhatta) euroa.

1.2 Ostaja maksaa kauppahinnan kaupungin lähettämää laskua vastaan kaupantekoa seuraavana arkipäivänä.

1.3 Tilojen viat, puutteet ja korjaustarpeet on otettu huomioon kauppahinnassa mukaan lukien kohdassa 5 sovitut korjaustyöt. Tilojen kauppahinta ei määräydy pinta-alan perusteella.

2. Omistus- ja hallintaoikeuden siirtyminen

2.1 Tilojen omistus- ja hallintaoikeus siirtyy Ostajalle tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä (jäljempänä ”**Täytäntöönpanohetki**”).

3. Tilojen vuokrasopimukset

3.1 Kaupunki on vuokrannut Tiloista seuraavat tilat Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle:

- Rakennusosa L, 2. kerros, AKOS1 - 729,2 hum2
- Rakennusosa E, 3. kerros, AKOS2 - 885,5 hum2

Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle vuokrattujen tilojen vuokrasopimus pysyy kaupassa voimassa ja vuokrasopimus siirtyy sellaisenaan Ostajalle Täytäntöönpanohetkellä. Kaupungin

ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen välinen vuokrasopimus on liitteenä 4. Vuokralainen on käyttänyt optiotaan jatkaa vuokrasopimusta 31.12.2026 asti. Vuokralaisen ilmoitus option käytöstä on liitteenä 8.

Täytäntöönpanokuukauden vuokraa ei jaeta, vaan Myyjä on oikeutettu sen kuukauden vuokraan, jolle Täytäntöönpanohetki osuu.

3.2 Kaupunki on vuokrannut Tiloista seuraavat tilat Ostajalle:

- Rakennusosa E, 1. kerros, ent. sairaankuljetuksen tilat - 89,1 hum2
- Rakennusosa G, 5. kerros, osasto S2 - 868 hum2
- Rakennusosa G, 3. kerros, osastot P1, P2, P3 – 1769,4 hum2
- Rakennusosa C, 2. kerros, psykiatrian poliklinikka – 548,1 hum2
- Rakennusosa E, 2. kerros, kahviotilat – 119,5 hum2

Ostajalle vuokrattujen tilojen vuokrasopimukset lakkaavat olemasta voimassa Täytäntöönpanohetkellä.

Täytäntöönpanokuukauden vuokraa ei jaeta, vaan Ostaja maksaa koko sen kuukauden vuokran, jolle Täytäntöönpanohetki osuu.

3.3 Kaupungin omassa käytössä on Tiloista seuraavat tilat:

- Rakennusosa G1, 0. ja 1. kerros, johtokeskus 1 325,4 hum2

Kaupunki luovuttaa omassa käytössään olevat tilat Ostajalle Täytäntöönpanohetkellä. Tiloihin Täytäntöönpanohetken jälkeen mahdollisesti jäänyt Kaupungin irtaimisto siirtyy Ostajalle ja Ostajalla on oikeus menetellä tällaisen irtaimiston suhteen haluamallaan tavalla.

Kaupunki on sallinut Vantaan Radioamatöörit ry:n käyttää tilaa. Kaupungin ja Vantaan Radioamatöörit ry:n välillä ei ole kirjallista vuokrasopimusta. Tämän käyttöoikeuden suhteen menetellään siten, että Ostaja sopii Vantaan Radioamatöörien kanssa jatkosta.

4. Tilojen kunto ja kaupan kohteeseen tutustuminen

4.1 Ostaja omistaa pääosin Kiinteistöllä sijaitsevat rakennukset ja on voinut teettää Tiloista haluamansa kuntotutkimukset. Ostaja ja Kaupunki ovat suorittaneet 23.3.2026 katselmuksen Tiloissa. Ostaja on tutustunut Tiloihin haluamassaan laajuudessa. Kaupunki myös ostaa Ostajalta 10.6.2010 päivätyn ylläpitosopimuksen nojalla Tilojen hoidon, ylläpidon ja pienkorjaukset (Ylläpitosopimus liitteenä 5), joten Ostaja on tälläkin perusteella tietoinen Tilojen kunnosta

4.2 Tilat ovat valmistuneet 1990 ja 1993. Vuonna 2018 tehdyn kuntoarvion mukaan Peijaksen sairaala on

- rakennustekniikan osalta pääosin kuntoluokassa välttävä KL 3,
- lvi-tekniikan osalta palontorjuntajärjestelmiä lukuun ottomatta tyydyttävä (palontorjun-

tajärjestelmien osalta hyvä),
- sähköjärjestelmien osalta kuntoluokassa tyydyttävä KL 3.

2018 Kuntoarvio on koskenut koko sairaalaa mukaan lukien Tilat. Kuntoarvion on tilannut Ostaja.

4.3 Tilat myydään sellaisessa kunnossa, kuin ne kaupantekohetkellä ovat lukuun ottamatta kohdassa 5.1 todetun mukaisesti mahdollisesti kaupanteon jälkeen Tiloissa Kaupungin toimesta loppuun saatettavia korjaustöitä. Rakennuksen viat, puutteet ja korjaustoimenpiteet on otettu huomioon kauppahinnassa. Kaupan kohteen virheenä ei pidetä rakennusten tai Tilojen ominaisuuksia tai muita Tiloihin liittyviä seikkoja, jotka Kaupunki on ilmoittanut Ostajalle ennen tämän kauppakirjan allekirjoittamista, jotka ovat käyneet ilmi Ostajan tiedossa olleesta Tiloja koskevasta materiaalista tai, jotka Ostajan olisi tullut tietää sairaalanrakennusten pääomistajana ja Tilojen kunnossapidosta sekä huollosta vastaavana. Kaupan kohteen virheenä ei myöskään pidetä seikkaa, joka on ollut kohtuudella Ostajan havaittavissa katselmuksen 23.3.2026 yhteydessä. Myyjä vakuuttaa, ettei Tilojen kunto ole heikentynyt katselmuksen 23.3.2026 jälkeen.

5. Tiloissa suoritettavat korjaustyöt

5.1 Kaupunki on tilannut Ostajan tytäryhtiöltä Tiloja koskevan osuuden Kiinteistöllä tehtävästä kattoremontista. Ostaja ottaa vastatakseen kattoremontista myös Kaupungin osuuden. Tämä toteutetaan siten, että Kaupungin hankintasopimus siirtyy Ostajalle Täytäntöönpanohetkellä vastuineen ja velvoitteineen. Mikäli kaupunki on jo maksanut kattoremontista maksueriä tai koko työn Ostajan tytäryhtiölle, veloittaa kaupunki maksamansa summan Ostajalta kauppahinnan laskutuksen yhteydessä.

6. Maanvuokrasopimus ja ylläpitosopimus

6.1 Osapuolet toteavat, että Täytäntöönpanohetkellä Maanvuokrasopimuksen 12 §:n ehdot siitä, että Sopijapuolet ovat sopineet erikseen määräosaisessa yhteisomistuksessaan olevan sairaalarakennuksen tilojen hallinnasta ja käytöstä sekä rakennusten kiinteistönhoidosta muuttuvat merkityksettömiksi Tilojen siirtyessä Ostajan omistukseen.

6.2 Osapuolet toteavat, että Maanvuokrasopimus jää sellaisenaan muilta kuin kohdassa 6.1 todetuilta osin voimaan.

6.3 Kaupungin ja Ostajan välinen 10.6.2010 päivätty ylläpitosopimus sovitaan päättyväksi Täytäntöönpanohetkellä (Ylläpitosopimus liitteenä 5).

Täytäntöönpanokuukauden ylläpitokorvausta ei jaeta, vaan Kaupunki maksaa koko sen kuukauden ylläpitokorvauksen, jolle Täytäntöönpanohetki osuu.

7. Asiakirjoihin tutustuminen

7.1 Ostaja hallitsee Kiinteistöä Maanvuokrasopimuksen nojalla ja on perehtynyt Kiinteistöä koskeviin asiakirjoihin kuten lainhuuto- ja rasitustodistus ja kiinteistörekisteriote, Kiinteistöä

ja sen ympäristöä koskevat kaavakartat ja -määräykset sekä rakennuksia koskeviin asiakirjoihin kuten asemapiirroksiin, pohjapiirroksiin ja RKM Group Oy:n kuntoarvioon 5.9.2018.

8. Vaaranvastuu

8.1 Vaaranvastuu Tiloista siirtyy Ostajalle Täytäntöönpanohetkellä.

8.2 Vastuu Tilojen huollosta ja ylläpidosta siirtyy Ostajalle Täytäntöönpanohetkellä.

9. Verot ja viranomaismaksut

9.1 Tästä kaupasta menevän varainsiirtoveron maksaa Ostaja.

9.2 Kaupan kohteeseen kohdistuvista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on tämän kauppakirjan allekirjoituspäivän jälkeinen aika, vastaa Ostaja. Ne verot ja viranomaismaksut, joiden peruste on kauppaa edeltävältä ajalta, kuuluvat Kaupungin vastattaviksi.

9.3 Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle sekä Ostajalle vuokratut tilat on vuokrattu arvonlisäveron vähennykseen/palautukseen oikeuttavaan käyttöön. Kaupungin omassa käytössä olevat tilat ovat arvonlisäveron kuntapalautukseen oikeuttavassa käytössä. Tilat ovat kokonaisuudessaan palautukseen tai vähennykseen oikeuttavassa käytössä.

9.4 Kaupunki on arvonlisäverolain 6 §:n tarkoittama kunta ja Ostaja on arvonlisäverolain 8 §:n tarkoittama HUS-yhtymä. Kaupassa Kaupungin oikeus ja velvollisuus tarkistaa kiinteistöinvestointia koskeviin hankintoihin sisältyvän arvonlisäveron vähennystä siirtyvät luovutuksensaajana olevalle Ostajalle. Kaupunki luovuttaa Ostajalle omistusoikeuden siirron yhteydessä arvonlisäverolain (1501/1993) 209 k §:n ja 209 l §:n mukaisen kiinteistöinvestointia koskevan selvityksen, joka on liitteenä 6. Mikäli kohdassa 5.1 sovitut korjaustyöt eivät ole valmistuneet Täytäntöönpanohetkeen mennessä täydentää Kaupunki liitteenä 6 olevaa selvitystä töiden valmistuttua.

10. Erimielisyyksien ratkaiseminen

10.1 Tästä sopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

Tämä kauppakirja allekirjoitetaan sähköisesti.

VANTAAN KAUPUNKI	**HUS-YHTYMÄ**
xxxx	xxxx

Apulaiskaupunginjohtaja Toimitusjohtaja

Liitteet

Liite 1	Pohjakuvat
Liite 2	Pöytäkirja 29.01.2010/19.03.2010 Vantaan kaupungin tilat HUS, Peijaksen sairaalassa
Liite 3	Maanvuokrasopimus 31.12.1990 muutoksineen
Liite 4	Kaupungin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen välinen vuokrasopimus
Liite 5	Ylläpitosopimus 10.6.2010
Liite 6	Kiinteistön luovutuksen yhteydessä annettava selvitys kiinteistöinvestointien arvonlisäverosta
Liite 7	Kuvat kaupungin vastuulla olevista korjauksista
Liite 8	Vantaan ja keravan hyvinvointialueen ilmoitus vuokrasopimuksen option käytöstä

14 Oikaisuvaatimus asumisasioiden päällikön päätökseen § 13/2026 / AK

VD/4507/10.00.02.01/2026

AK/ER/LT

Yksityishenkilö on tehnyt oikaisuvaatimuksen asumisasioiden päällikön päätöksestä 9.6.2026 § 13. Asumisasioiden päällikön päätös on koskenut Vantaan kaupungin omistamasta tontista 92-13-41-12 käydyn huutokaupan korkeimman tarjouksen hylkäämistä. Oikaisuvaatimusta esitetään hylättäväksi.

Vantaan kaupungin Kiinteistöhallinta ja asuminen -yksikkö järjesti huutokaupan Vapaalassa osoitteessa Uurrekuja 4b sijaitsevasta tontista 13041/12. Huutokauppa pidettiin huutokaupat.com-palvelussa 6.5.2026 - 5.6.2026. Myynti-ilmoituksen mukaan tontti myydään korkeimman tarjouksen tehneelle, kuitenkin käypään hintaan. Huutokaupan järjestäjä pidätti itsellään oikeuden hylätä korkein tarjous.

Myyntiin asetetun tontin (92-13-41-12) pinta-ala on 485 m^2 ja tontilla on rakennusoikeutta 121 k-m^2. Tontti on voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu erillispientalojen korttelialueeksi merkinnällä AO. Kaupan kohteelle ei asetettu pohjahintaa. Tontin luovutuksessa ilmoitettiin käytettävän Vantaan kaupunginhallituksen päättämiä luovutushetkellä voimassa olevia erillispientalotonttien yleisiä luovutusperiaatteita.

Huutokaupassa tontista tuli yhteensä 47 tarjousta. Korkein tarjous oli 55 000 euroa.

Asumisasioiden päällikkö on päättänyt 9.6.2026 § 13 hylätä huutokaupassa saadun korkeimman tarjouksen. Korkeimman tarjouksen jättänyt on tehnyt viranhaltijapäätöksestä oikaisuvaatimuksen, joka on kokonaisuudessaan luottamushenkilöiden nähtävillä Extranetissä.

Oikaisuvaatimus

Oikaisuvaatimuksessa esitetään, että tarjoushinta on käypä hinta. Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan myynti-ilmoituksessa pidätetty kaupungin oikeus hylätä korkein tarjous koskee tilannetta, jossa palveluun kohdistuisi esim. palvelunestohyökkäyksen tapainen toimi, ja kohteen hinta jäisi sen vuoksi huomattavasti alle realistisen ajateltavissa olevan käyvän hinnan. Oikaisuvaatimuksessa vaaditaan, että korkein tarjous 55 000,00 euroa hyväksytään, koska huutokaupassa on markkinaehtoisesti muodostunut käypä hinta myytävälle kohteelle.

Oikaisuvaatimuksessa esitetään, että huutokaupassa saatu korkein tarjous on markkinaehtoisesti muodostunut käyväksi hinnaksi, koska kaupan kohde on vapaasti kaikkien huudettavissa, myyntiaika on riittävän pitkä ja huutajia on enemmän kuin yksi. Lisäksi siinä esitetään, että kiinteistöjen erilaisuuden vuoksi muiden kiinteistökauppojen mediaani- tai keskiarvohintaa ei yksin voida pitää arviointiperusteena käyvälle hinnalle. Oikaisuvaatimuksen mukaan tontin muoto edellyttää kallista arkkitehtisuunnittelua ja rakennesuunnittelua tontin rakennusoikeuden hyödyntämiseksi. Edellä mainituista syistä järkevä maksimihinta, jota tontista kannattaa tarjota, on noin 450 e/k-m^2. Käypä arvo tontille asettuu täten korkeintaan noin 55 000,00 euroon.

Lisäksi oikaisuvaatimuksen tekijä kehottaa Vantaan kaupunkia tekemään kokonaisharkintaa myös sillä perusteella, että oikaisuvaatimuksen tekijä asuu toisella paikkakunnalla, ja talon valmistuttua tontille hänestä tulisi vantaalainen veronmaksaja.

Kiinteistöhallinta ja asuminen -palveluyksikön vastine oikaisuvaatimukseen

Huutokaupassa saatiin 47 tarjousta 10 eri tarjoajalta. Valtaosa tarjouksista eivät olleet korkeimmasta tarjouksesta oleellisesti poikkeavina vertailukelpoisia korkeimpaan tarjoukseen. Tarjoukset lähtivät 2 000 eurosta ylöspäin. Kilpailun viisi korkeinta tarjousta tulivat ainoastaan kahdelta tarjoajalta. Tämän vuoksi näyttö todellisesta kilpailusta on heikko.

Alueen käypä hintataso on arvioitu toteutuneiden kauppojen perusteella. Alueen käypä hintataso on 900 e/k-m^2. Alueen kiinteistökauppojen mediaani- tai keskiarvohintaa ei yksin voida pitää arviointiperusteena, vaan tontin käyvässä hinnassa on huomioitava tontin haastavat olosuhteet, jotka johtuvat tontin kapeasta muodosta. Korkeimman tarjouksen mukainen yksikköhinta on noin 455 e/k-m^2, joka on noin 50,6 % alueen käyvästä hinnasta. Koska tontti on rakentamiskelpoinen, ei haastavien olosuhteiden tai esitettyjen suunnittelukustannusten vaikutuksen painoarvoa voida kuitenkaan pitää 49,4 % suuruisena alueen käyvästä hinnasta.

Myynti-ilmoituksessa on mainittu: ”Myyjä pidättää oikeuden hyväksyä tai hylätä korkein tarjous.” Oikeus ei ole ehdollinen, eikä sitä ole rajattu tapaukseen, jossa huutokaupassa ei muodostu käypää hintaa, vaan oikeuden käyttäminen on yksiselitteisesti kaupungin harkittavissa.

Vantaan maa- ja asuntopoliittisessa linjauksessa tai kaupunginhallituksen päättämissä tontinluovutukseen liittyvissä periaatteissa ei ole päätetty antaa painoarvoa sille, onko tontin ostaja vantaalainen tai ulkopaikkakuntalainen. Koska muissakaan asuntotonttien luovutuksissa tätä seikkaa ei huomioida, yhdenvertaisuusperiaatteen mukaan sitä ei ole syytä huomioida tässäkään.

Asumisasioiden päällikön päätöksen perusteluja täydentäen korkeinta tarjousta ei hylätä pelkästään sillä perusteella, että käsitys käyvästä arvosta on tarjoajalla ja kaupungilla eri. Huutokaupan ehdoissa on nimenomaisesti määritelty, että myyjä pidättää oikeuden hyväksyä tai hylätä korkein tarjous. Kaupunki hylkää tarjouksen tämän ehdon mukaisesti.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään hylätä oikaisuvaatimus esittelyosassa mainituin perustein.

Täytäntöönpano: Kiinteistöt ja tilat

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
maankäyttöinsinööri Lauri Tölli, puh. 040 658 6618
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

15 Lausunnon antaminen Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta / JK

VD/3910/00.04.03/2026

JK/MH/EP/JS

Väylävirasto pyytää Vantaan kaupungilta lausuntoa Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden muodostavat perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma, investointiohjelma ja ohjelmakokonaisuuden raportti, jotka toteuttavat valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, eli Liikenne 12 -suunnitelmaa.

Väyläverkon tulevaisuuden näkymistä on saatavilla aikaisempaa selkeämmin tietoa uuden ohjelmakokonaisuuden myötä. Sidosryhmien näkemyksiä on pyydetty valmiiksi esitettyjen kysymysten kautta:

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?
2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?
3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiselle on?
4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?
5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Sidosryhmien palautteita hyödynnetään seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä. Lausunnot on pyydetty toimittamaan viimeistään 31.8.2026 Lausuntopalvelun kautta, www.lausuntopalvelu.fi.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 2 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että annetaan Väylävirastolle liitteen mukainen lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta
- Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
liikenneinsinööri Joonas Stenroth, puh. 050 302 9278

(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaan kaupungin lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034. Kaupungin lausunto kohdistuu Vantaan kaupungin merkittävimpiin näkökohtiin ja hankkeisiin. Lausunnossa asiaa on tarkasteltu pyynnön mukaisesti valmiiksi esitettyjen kysymysten kautta.

1. *Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?*

   Vantaan kaupungin näkökulmasta ohjelmakokonaisuus ei toteuta parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja linjauksia. Erityisesti rahoituksen niukkuus rajoittaa asetettujen tavoitteiden täysimääräistä saavuttamista. Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistaminen kustannustehokkaasti on kannatettava, mutta haastava tavoite tilanteessa, jossa rahoituksen taso kasvattaa väyläverkoston korjausvelkaa.

2. *Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?*

   Perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen vaikutukset on kuvattu ymmärrettävästi. Vantaan kaupunki esittää kuitenkin huolensa rahoituksen tasosta. Suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoitus on laskemassa erittäin niukalle tasolle vuosille 2027–2029, mikä todennäköisesti kasvattaa korjausvelan määrää. Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti valtio olisi nostamassa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa vuosiksi 2030–2037, mutta minimitavoitteena pitäisi olla korjausvelan hillitseminen myös lähivuosina. Rahoitustason nousun tulevaisuusnäkymät ovat myös epävarmoja, joten sen varaan ei voi laskea korjausvelan vähentämistä.

   Rahoituksen niukkuus ei saa johtaa tilanteeseen, jossa liikenneturvallisuus heikkenee tarpeellisten korjausten siirtyessä tai tingittäessä päivittäiseen liikennöitävyyteen vaikuttavasta hoidosta. Sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen aiheuttaa painetta päivittäiseen liikennöitävyyteen vaikuttavan hoidon rahoituksen kasvattamiseksi.

3. *Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiselle on?*

   Vantaan kaupunki näkee, että nykyisessä, hankalassa taloustilanteessa suunnittelussa tulisi keskittyä kohteisiin, jotka palvelevat suurta määrää liikkujia ja edistävät ohjelman useampaa tavoitetta. Tällaisilla hankkeilla saadaan suurin vaikuttavuus.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

Puhelin (vaihde), Telefon 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi
www.vantaa.fi

Toimiala, Verksamhetsområde
Matkapuhelin, Mobiltelefon
Y-tunnus, FO-nummer 01246109
ID 3419174

Vuoden 2026 suunnittelukohteissa Vantaalle kohdistuu kolme suunnittelukohdetta, joista Kehä III:lle ja Vihdintielle kohdistuvia hankkeita tulee edistää lähivuosina. Tarve näiden edistämiselle on todettu jo aikaisemmissa selvityksissä.

4. *Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?*

Vantaan kaupunki pitää rahoitustasoa liian matalana. Ylipäätään suurilla kaupunkiseuduilla kestävän liikkumisen tukeminen on olennaista koko Suomen ympäristötavoitteiden kannalta ja siihen pitäisi panostaa vahvemmin myös valtion osalta.

Vantaan kaupunki haluaa nostaa esille erityisen tärkeinä parantamiskohteina Vantaalla sijaitsevat rautatieasemat, jotka ovat päässeet huonoon kuntoon. Asemilla koetaan usein turvattomuuden tunnetta, eivätkä asemat pääsääntöisesti täytä nykyisiä esteettömyysvaatimuksia. Valtion omistamista asemista kiireellisimmäksi Vantaa on tunnistanut Koivukylän aseman peruskorjauksen ja toisena Korson aseman. Molemmat asemat vaativat pikaisesti parannustoimenpiteitä. Samalla Vantaa pyrkii toteuttamaan omia turvallisuutta parantavia toimenpiteitä asemien lähiympäristöissä. Asemien peruskorjausten lisäksi tarvitaan myös parempaa asemien siisteydestä huolehtimista ja kunnossapitoa.

Vantaa sijaitsee useiden valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin merkittävien liikenneväylien solmukohdassa. Tästä syystä myös Vantaan kaupunkirakenne ja elinkeinoelämä ovat rakentuneet pitkälti liikenteen ansiosta ja toisaalta sen ehdoilla. Pidempimatkainen liikenne tuo Vantaalle mahdollisuuksia, mutta väylänpitäjän tulee myös tunnistaa ja kantaa vastuunsa väylästön ympäristö- ja terveyshaittojen torjunnasta. Erityisesti meluntorjunnan tulisi olla vahvemmin esillä investointiohjelmassa, koska sillä on huomattava vaikutus maankäyttöön.

Vantaalle sijoittuvista meluntorjuntahankkeista Lahdenväylän Vt 4 Metsola – Jokivarsi on Vantaan kannalta erittäin tärkeä hanke ja kaupunki edellyttää tämän hankkeen toteuttamista viipymättä. Hankkeen tarve on todettu kauan sitten ja hanke on odottanut toteutusta vuosia sisältyen jo useaan Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmaan. Se on Vantaan meluntorjuntakohteista tärkein ja sisältyy myös Väyläviraston Maanteiden meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2023–2028.

E18 Kt 50 Kehä III Puistolan pohjoisen ylikulkusillan uusiminen on esitetty investointiohjelmassa prioriteettiluokassa 2. Hankkeen toteutus on todettu sillan kunnon vuoksi kiireelliseksi, joten Vantaan kaupunki pitää hankkeen toteuttamista tärkeänä. Investointiohjelman ulkopuolelle jääneistä hankkeista Vantaa pitää erityisen tärkeinä Kaivokselan eritasoliittymän parantamista, joka liittyy Kuninkaantammen eritasoliittymän toteuttamiseen. Myös valtatien 3 ja maantien 132 eritasoliittymään suunnitellun

palvelualueen toteuttaminen olisi tärkeä nostaa myös investointiohjelmaan, vaikka kyseessä on Helsingin seudun MAL-suunnitelman kohde.

5. *Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?*

   Vantaan kaupunki näkee, että ohjelmakokonaisuus on selkeä ja hyvä tapa esittää Väyläviraston eri ohjelmat yhtenä. Ohjelmat linkittyvät joka tapauksessa toisiinsa. Kokonaisuus mahdollistaa aiempaa selkeämmin hankkeiden seurannan suunnittelusta toteutukseen, vaikka kaikki hankkeet eivät etenekään suunnittelusta suoraan toteutukseen.

6. *Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?*

   Liikenteen kokonaishinnoittelun uudistus on ollut käynnistymässä koko hallituskauden, mutta mitään konkreettista ei ole vielä esitetty. On selvää, että liikenteen vähentyvät verotulot sekä yleistyvä sähköautoliikenne, jonka myötä autoilun kilometrikustannukset laskevat dramaattisesti, ei ole kestävä trendi. Tämä tulisi huomioida nyt mahdollisimman nopeasti ja sitoa mukaan MAL-seutujen suunnitteluun. Liikenteen hinnoittelu ja rajoitukset voisivat muodostua tienkäyttömaksuista, ruuhkamaksuista, pysäköinnin hinnoittelusta ja/tai ympäristövyöhykkeistä. Olisi kaikkien etu, että näitä suunniteltaisiin yhdessä ja yhtenä kokonaisuutena. Kaupunkien ei ole mielekästä linjata pysäköinnin hinnoittelusta ja ympäristövyöhykkeistä erillään ja ilman tietoa valtion mahdollistamista liikennemaksuista. Liikenteen hinnoittelu tulee myös linjaamaan pitkälle tulevaisuuteen hankkeiden kannattavuutta. Nyt esimerkiksi Lentoradan selvityksissä joudutaan tutkimaan tulevaisuutta nykypolitiikan olettamuksilla, joiden mukaan autoilun kilometrihinnat tulevat jatkuvasti laskemaan ja siten junamatkustuksen kilpailukyky heikkenemään.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

Puhelin (vaihde), Telefon 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi
www.vantaa.fi

Toimiala, Verksamhetsområde
Matkapuhelin, Mobiltelefon
Y-tunnus, FO-nummer 01246109
ID 3419174

Iivonen Jaana

Lähettäjä:	Väylävirasto <noreply@lausuntopalvelu.fi>
Lähetetty:	perjantai 22. toukokuuta 2026 11.44
Vastaanottaja:	YHT Kirjaamo
Aihe:	Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta / Begäran om utlåtande om Trafikledsverkets programhelhet
Luokat:	Jaana

Tervehdys Väylävirastosta!

Väyläverkon tulevaisuuden näkymistä on saatavilla aikaisempaa selkeämmin tietoa uuden ohjelmakokonaisuuden myötä. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden muodostavat perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma, investointiohjelma ja ohjelmakokonaisuuden raportti, jotka toteuttavat valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, eli Liikenne 12 -suunnitelmaa.

Pyydämme avoimella lausuntopyynnöllä sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 seuraavien kysymysten kautta. Hyödynnämme sidosryhmien palautteita seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä.

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiselle on?

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Väylävirasto pyytää toimittamaan lausunnot Lausuntopalvelun kautta viimeistään 31.8.2026. Suora linkki Väyläviraston lausuntopyyntöön

Ystävällisin terveisin
Väylävirasto

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

HUOM! Tämän viestin liitteenä saamanne linkki on organisaatio-/henkilökohtainen, joten

ettehän jaa sitä edelleen. Kaikki annetut lausunnot ovat julkisia ja ne julkaistaan lausuntopalvelu.fi:ssä.

Tämä on lausuntopalvelu.fi:n lähettämä automaattiviesti.
Lausuntopalvelu.fi on oikeusministeriön ylläpitämä verkkopalvelu.

***

Hälsningar från Trafikledsverket!

I och med en ny programhelhet finns det tydligare information än tidigare att tillgå om trafikledsnätets framtidsutsikter. Trafikledsverkets programhelhet består av en plan för bastrafikledshållningen, ett investeringsprogram och en rapport för programhelheten. Dessa genomför den riksomfattande trafiksystemplanen, dvs. Trafik 12-planen.

Genom följande frågor ber vi med en öppen begäran om utlåtande om intressentgruppernas synpunkter på Trafikledsverkets programhelhet för 2026–2034. Responsen vi får av intressentgruppernas utnyttjar vi i beredningen av nästa programhelhet, som redan pågår.

Vi begär utlåtanden som grund för det fortsatta arbetet särskilt i följande frågor:
1. Anser ni att programhelheten på bästa möjliga sätt genomför de mål och riktlinjer som ställts upp för programhelheten i Trafik 12-planen?
2. Plan för bastrafikledshållning: har finansieringen av bastrafikledshållningen riktats på ett motiverat sätt och har konsekvenserna beskrivits på ett begripligt sätt?
3. Planeringsprogram: vilka planeringsobjekt borde främjas under de närmaste åren? Vilka argument finns det för att främja dessa?
4. Investeringsprogram: hur skulle ni ändra programmet i samband med nästa uppdatering inom den ekonomiska ram som fastställts för det? Vilka positiva effekter skulle man uppnå med förändringen?
5. Programhelhet: hur upplever ni att Trafikledsverkets program nu presenteras som en helhet?
6. Hur vill ni annars kommentera programhelheten?

Vi ber er lämna in utlåtandena via Utlåtandetjänsten senast den 31 augusti 2026. Länk till Trafikledsverkets begäran om utlåtande

Med vänliga hälsningar
Trafikledsverket

För att lämna in ett utlåtande ska man registrera sig och logga in i tjänsten utlåtande.fi. Närmare anvisningar om hur tjänsten kan användas finns på utlåtande.fi > Anvisningar > Bruksanvisning. Du kan be om hjälp för att använda tjänsten på adressen lausuntopalvelu.om@gov.fi.

OBS! Skicka inte vidare länken som är bifogad till detta meddelande, eftersom länken är person- eller organisationsspecifik. Alla utlåtanden som lämnas in är offentliga och publiceras i tjänsten utlåtande.fi.

Detta är ett automatiskt meddelande från tjänsten utlåtande.fi.
Utlåtande.fi upprätthålls av justitieministeriet.

Linkki suomenkieliseen versioon:
https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=57bd1520-8d1c-4f5b-b676-

37306b3e4298
Länk till svensk version:
https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=57bd1520-8d1c-4f5b-b676-37306b3e4298&proposalLanguage=9ff64fe9-04da-4471-9f0c-3f2016e71b4f

16 **Vantaa liikenne 2025 / JK**

VD/5121/08.00.00.05/2026

JK/VA/SR/JT

Tähän raporttiin on koottu tietoa liikenteestä ja sen kehittymisestä Vantaalla vuonna 2025. Raportin tiedot on koottu useista eri lähteistä ja tuloksia on mahdollisuuksien mukaan verrattu edellisiin vuosiin.

Raportissa on kerrottu pääpiirteitä liikenteestä vuodelta 2025 kunkin kulkumuodon osalta. Raportti julkaistaan ensimmäistä kertaa nettisivuna https://www.vantaa.fi/fi/liikenne-2025. Nettisivuna julkaistavan raportin etuina on päivitettävyys ja mahdollisuus avata laajemmin kuvaajien ja lukujen taustoja.

Vuonna 2025 Vantaan liikennejärjestelmää leimasi erityisesti ratikan rakentamisen aloitus, mikä alkoi vaikuttaa merkittävästi liikkumiseen sekä pysäköintiin Tikkurilan alueella sekä Itä-Vantaalla. Pysäköintitulot vähenivät pysäköintipaikkojen vähentyessä, vaikka Kuusijärven pysäköinti muuttui maksulliseksi toukokuussa 2025. Kävelyn kehittämisessä edettiin määrittelemällä keskeisiä kävelyreittejä ja -alueita (ns. kävelyhubit), joiden tavoitteena on parantaa kaupunkiympäristön saavutettavuutta, viihtyisyyttä ja turvallisuutta eri käyttäjäryhmille.

Joukkoliikenteen lippujen hinnat nousivat ja lähimaksu otettiin käyttöön vuonna 2025. Syksyn nousijamäärien perusteella bussimatkustaminen väheni, mutta junamatkustaminen vastaavasti kasvoi. Autoliikenteen määrät kasvoivat hieman LAM-pisteissä, mutta liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä suhteessa asukasmäärään jatkoi laskusuunnassa.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi raportti Vantaa liikenne 2025.

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
liikennetietoasiantuntija Suvi Rytkönen, puh 050 314 5598
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

17 Maarakennuskonepalveluiden hankintasopimusten määräaikainen jatkaminen / JK

VD/2819/02.08.00.00/2022

JK/VH

Esitetään jatkettavaksi maarakennuskonepalveluiden sopimuksia ajalle 1.9.2026–15.1.2027. Sopimusten jatkamisen arvioitu arvo on 1,5 miljoonaa euroa.

Hankinnan kohde
Kadut ja puistot palvelualue kilpailutti maarakennuskonepalveluiden hankinnan ajalle 1.9.2022–31.8.2025. Kyseessä on usean toimittajan kanssa tehtävä puitejärjestely ja hankinta on jaettu 29 osa-alueeseen. Osa-alueille valittiin kaikki tarjotut työkoneet etusijajärjestyksen mukaisesti. Hankinnan arvioitu arvo sopimuskauden ajalta oli 8 milj. euroa (alv 0 %). Maarakennuskonepalveluiden hankintaan sisältynyt vuoden optiokausi otettiin käyttöön ajalle 1.9.2025–31.8.2026. Hankinnan arvioitu arvo optiokauden ajalta oli 2,7 miljoonaa euroa.

Sopimusten jatkaminen
Vantaan kaupunki on kilpailuttamassa maarakennuskonepalveluiden hankintaa.

Vantaan kaupunki on julkaisemassa tarjouskilpailun maarakennuskonepalveluiden hankinnasta, jonka sopimuskauden on tarkoitus alkaa tammikuussa 2027. Maarakennuskonepalveluiden osalta Vantaan kaupungilla ei ole 31.8.2026 alkaen voimassa olevia sopimuksia.

Sopimusten kohdan 35 Sopimuksen päättyminen mukaan Toimittaja sitoutuu, Tilaajan niin halutessa, jatkamaan tätä sopimusta voimassa olevin sopimusehdoin siihen saakka, kunnes Tilaaja on solminut hankintapäätöksen perusteella uuden hankintasopimuksen.

Vantaan kaupunki jatkaa sopimuksia vanhoilla sopimusehdoilla seuraavien toimittajien kanssa:

- Alf Lökström Oy
- Antin Maanrakennus T:mi
- Autio Oy Infrapalvelut
- Bimu Oy
- Espoon kaivurit Oy
- Espoon KTK Oy
- Espoon Maastotyö Oy
- Hasalme Oy
- Hiekkaharjun Kuormaus Oy
- Jhm-kaivin Oy
- Kaivuripalvelu Markku Järvinen Oy
- Kaivurityö Samuli Harmaala
- Kaivuutrio Oy, Konekauha Oy
- Konerinki Oy
- Koneurakointi Matti Tuokko Oy
- Koneurakointi Teräväinen Oy
- Krister Lund
- Kuljetus ja maanrakennus Katupojat Oy

- Kuljetus ja Maanrakennus P. Salonen Oy
- Kuljetusliike Sevon Oy
- Kylmäoja Oy
- Maanrakennus Moijaset Oy
- Maanrakennusliike Arno Ruusunlehti Oy
- Moiski Oy
- Murron maansiirto Oy
- Pekka Harjanne Oy
- Rahtikeskus Oy
- Rbe rakennus Oy
- T:mi Markus Tuominen
- Tieluiska Oy
- Tikkurilan Maanrakennus Oy
- TMI Johan Lindström
- Tmi Kaivuu-urakointi Jarmo Virtanen
- tmi Tapio Niemikorpi
- Vantaan höyläys ja jyräys Oy.

Hankintalakia koskevassa oikeuskäytännössä (mm. MAO 635-636/09) on katsottu, että hankintayksikkö voi suorittaa hankinnan väliaikaisesti ilman tarjouskilpailua, kunnes se ehtii toteuttaa hankinnan uuden tarjouskilpailun perusteella, kunhan se ottaa asian laadun vaatimalla tavalla huomioon hankintalaista ilmenevän syrjimättömyysperiaatteen myös tehdessään hankinnan puheena olevana väliaikana.

Vantaan kaupunki jatkaa sopimuksia kaikkien sopimustoimittajien kanssa, joten syrjimättömyysperiaate toteutuu sopimusten jatkamisen osalta.

Sopimuskausi
1.9.2026 – 15.1.2027

Sopimusten jatkamisen ennakoitu arvo
Vantaan kaupungin maarakennuskonepalveluiden sopimusten jatkamisen ennakoitu arvo ajalle 1.9.2026-15.1.2027 on noin 1 500 000 euroa (alv 0 %).

Toimivalta
Vantaan kaupungin hallintosäännön 13 luvun 4 §:n mukaan kaupunkitilalautakunta tehtäväalueellaan päättää palveluhankinnoista yli 1 miljoonaa euroa maksavien hankkeiden osalta ja urakalla teettämisestä yli 2 miljoonaan euroa maksavien hankkeiden osalta.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään jatkaa maarakennuskonepalveluiden sopimuksia vanhoilla sopimusehdoilla ajalle 1.9.2026-15.1.2027 esittelyosassa mainittujen toimittajien kanssa.

Täytäntöönpano: Hankinnan palveluyksikkö

Muutoksenhakuohje: 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Lisätiedot:
hankinta-asiantuntija Viola Haveri,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

18 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 24/2026 / JK

VD/1558/03.01.02.00/2026

JK/JI/JT/TR

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien lupien ja valvonnan yksikön päällikön päätöstä 27.3.2026 § 24. Oikaisuvaatimusta esitetään hylättäväksi.

Hakija vaatii kaupungilta yhteensä 1 236,00 euron vahingonkorvausta. Vaatimuksen mukaan hakijan ajoneuvo vaurioitui 2.2.2026 Länsimäentiellä tien huonon kunnon vuoksi, minkä seurauksena ajoneuvon iskunvaimentimet rikkoutuivat.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua sen lähettämisestä. Lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätös on lähetetty hakijalle sähköisesti 31.3.2026. Oikaisuvaatimus on vastaanotettu kaupungilla 2.4.2026 eli oikaisuvaatimusohjeissa säädetyssä määräajassa.

Oikeudellinen arviointi

Vahingonkorvauslain mukaan toiselle tahallaan tai tuottamuksesta aiheutettu vahinko on korvattava. Näyttötaakka vahingosta on korvausta vaativalla taholla. Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan sekä vahingonkorvauslain (412/1974) että kunnossapitolain (669/1978) kunnossapidon laatutasoa määrittävien säännösten kautta.

Kadun kunnossapito kuuluu lain mukaan kunnalle. Kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnan vastuu kunnossapitäjänä määräytyy vahingonkorvauslain ohella myös tiettyjen oikeuskäytännössä kehittyneiden erityisperiaatteiden pohjalta. Korostetun huolellisuusvelvollisuuden ohella kunnossapitäjällä on näiden mukaan myös vastuuvapaus tilanteissa, joissa vahingot eivät ole olleet ennakoitavissa tai kohtuullisin toimenpitein torjuttavissa.

Vahingonkorvauslain tuottamusperiaatteen vuoksi pelkkä tien huono kunto ei yksinään aikaansaa korvausvastuuta kunnossapitäjälle, vaan lisäedellytyksenä on myös selkeästi huolimaton tai virheellinen kunnossapito tai tavanomaisten kunnossapitoon kuuluvien toimenpiteiden laiminlyönti.

Vaurioiden tullessa kunnossapitäjän tietoon pitää tälle myös taata kohtuullinen aika saattaa katu lain edellyttämään tyydyttävään kuntoon. Kohtuullinen aika lasketaan alkavaksi siitä, kun vaurio on havaittu kunnossapitäjän omassa tarkastuksessa tai vauriosta on saatu ulkopuolinen ilmoitus. Näin ollen kadussa esiintyvät vauriot eivät yksinään tarkoita kadun kunnossapidon laiminlyöntiä.

Vahingonkärsijällä on velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää. Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Ajoneuvon nopeuden ja etäisyyden sovittamisessa on huomioitava tien kunto, sää ja keliolosuhteet, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Tienkäyttäjän tulee sopeuttaa nopeutensa ja havaintokykynsä sen mukaisesti, että mahdollisen yllättävän esteen tai vastaavan pystyy joko väistämään tai tarvittaessa pysähtymään.

Alueurakoitsijan selvitys

Alueurakoitsija on antanut asiaan lausuntonsa. Lausunnossa todetaan, että suoritettujen tarkastusten sekä kunnossapitorekisterin tietojen perusteella tieosuudella ei ole havaittu reklamaation ajankohtaa edeltävällä ajanjaksolla vaurioita tai poikkeamia, jotka olisivat edellyttäneet välittömiä kunnossapitotoimia tai olleet liikenneturvallisuutta vaarantavia.

Tieosuudella on tehty dokumentoidut tiestötarkastukset 26.1., 27.1., 28.1. ja 1.2. Kaikkien tarkastusten yhteydessä tie on todettu liikennöitäväksi eikä merkittäviä monttuja, painumia tai vaurioita ole havaittu. Tie on erittäin vilkasliikenteinen, eikä kyseisellä kohdalla ole sattunut muita vastaavia vahinkoja. Tämä osoittaa, ettei reklamaatiossa esitetty pitkään jatkunut huono tieosuus ollut tarkastusten tai muun palautteen perusteella havaittavissa.

Tarkastusten yhteydessä tie on ollut talvikunnossapitolainsäädännön ja hoitoluokan edellyttämässä kunnossa. Vallitsevat talviolosuhteet (lumisade, sohjo, jäätyminen) voivat aiheuttaa hetkellisiä epätasaisuuksia, joiden syntyminen ja poistuminen tapahtuvat nopeasti eikä niitä voida kaikissa tilanteissa täysin estää. Niiden ei kuitenkaan ole todettu aiheuttaneen reklamaatiossa kuvattuja tien rakenteellisia vaurioita. Noin neljä viikkoa myöhemmin Länsimäentielle tehtiin valutyöt matalien päällystevaurioiden korjaamiseksi.

Toimenpiteiden osalta kyseessä ei siis ole kunnossapidon laiminlyönti ja kunnossapitotyöt on suoritettu lain ja laatuvaatimusten mukaisesti.

Katujen ja puistojen palvelualueen esitys

Päällystevauriot voivat syntyä keliolosuhteiden ja liikenteen kuluttavan vaikutuksen seurauksena ajoratoihin hyvinkin nopeasti. Vaikkakin vaurioiden syntyminen tällaisissa olosuhteissa on sinänsä ennakoitavissa, ei yksittäisten vauriokohtien sijaintia ja syntymisajankohtaa voida ennustaa.

Korvauksenhakijan oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään sellaisia uusia tai erityisiä seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön ratkaisua tehtäessä.

Asiassa saatujen selvitysten perusteella katujen ja puistojen palvelualue katsoo, että kaupunki tai tämän alueurakoitsija eivät ole laiminlyöneet kunnossapitolain mukaisia velvollisuuksiaan eivätkä näin ollen ole asiassa korvausvelvollisia. Palvelualue esittää oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Oikaisuvaatimus liitteineen on luottamushenkilöiden nähtävillä Extranetissä.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään hylätä hakijan oikaisuvaatimus esittelyosassa mainituin perustein.

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Jarno Köykkä, puh. 0400 442 753,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

19 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 25/2026 / JK

VD/2562/03.01.02.00/2026

JK/JI/JT

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien lupien ja valvonnan yksikön päällikön päätöstä 16.4.2026 § 25. Oikaisuvaatimusta esitetään hyväksyttäväksi.

Hakija on alun perin hakenut kaupungilta yhteensä 689 euron korvausta kaupungin kiinteistöltä hakijan asuntovaunun päälle kaatuneen lahopuun aiheuttamista vaurioista. Lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikkö on päätöksellään hylännyt korvausvaatimuksen, koska asiassa ei ole katsottu esitetyn kaupungin laiminlyöntiä.

Hakija on jättänyt päätöksestä oikaisuvaatimuksen. Oikaisuvaatimuksessaan hakija vaatii alkuperäisen päätöksen kumoamista ja asia palauttamista uudelleen käsiteltäväksi. Toissijaisesti hakija vaatii, että korvausvaatimus hyväksytään ja vahinko korvataan.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä, viimeistään seitsemän päivän kuluttua sen lähettämisestä. Lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätös on lähetetty sähköisesti tiedoksi 17.4.2026. Hakijan oikaisuvaatimus on vastaanotettu kaupungilla 22.4.2026 eli oikaisuvaatimusohjeissa säädetyssä määräajassa.

Oikaisuvaatimus on kokonaisuudessaan nähtävillä luottamushenkilöiden extranetissä.

Kunnossapitoyksikön lisälausunto

Vantaan kaupungin kunnossapitoyksikkö on antanut asiaan lausunnon 14.4.2026, jota on oikaisuvaatimuksen jättämisen jälkeen täydennetty 15.5.2026 annetulla lisälausunnolla.

Lisälausunnossa todetaan, että alueen metsänhoitosuunnitelman mukaan kohde on luonnoltaan arvokasta puronvarsimetsää. Suunnitelmassa toimenpide-esityksenä on, että katujen ja tonttien reunoilta poistetaan tarvittaessa huonokuntoisia puita. Mitään erityistä puiden huonokuntoisuutta ei ole alueelta suunnitelman luomisen aikaan raportoitu, vaan suunnitelmassa on annettu ainoastaan mahdollisuus toimenpiteen suorittamiseen tarvittaessa.

Suunnitelman mukainen toimenpide-esitys on yleinen toimintatapa kaikilla reunametsäalueilla. Kaupungin metsänhoidon vastuualueen ehdottomasti yleisin työtehtävä onkin huonokuntoisten puiden poistaminen reuna-alueilta. Reuna-alueita on isossa kaupungissa todella paljon, koska metsäalueet ovat pirstaleisia alueita rakennetussa ympäristössä.

Metsäsuunnitelmalla ei pystytä seuraamaan yksittäisten puiden kunnon muutoksia. Puiden kunnossa voi tapahtua merkittäviä muutoksia jopa yhden vuoden aikana. Huonokuntoisia puita havaitaan kunnossapidon työntekijöiden liikkuessa maastossa, mutta myös kuntalaispalautteet ovat tärkeä apu maastotarkastuksien tehokkaaseen kohdistamiseen.

Oikeudellinen arviointi

Vahingonkorvauslain mukaan toiselle tahallaan tai tuottamuksesta aiheutettu vahinko on korvattava. Vahingonkorvauslain ja yleisten vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaan korvausvastuun syntyminen edellyttää vahingonaiheuttajan tahallista tai tuottamuksellista menettelyä. Tuottamuksella tarkoitetaan sitä, että vahinko on aiheutunut korvausvelvollisen tahon huolimattomuuden, laiminlyönnin tai virheen seurauksena. Näyttötaakka vahingosta on korvausta vaativalla taholla.

Kunnossapitolain mukaan kunnan hallinnassa oleva tori, katuaukio, puisto ja muu näihin verrattava yleinen alue on kunnan pidettävä alueen käyttötarkoituksen vaatimassa kunnossa. Kunnossapitovelvollinen voi vapautua vahingonkorvausvastuusta osoittamalla, että kunnossapito on hoidettu asianmukaisesti, eivätkä vallinneet olosuhteet ole tehneet kunnossapitotöitä hyödyttömiksi tai että kunnossapidosta huolehtiminen olisi ollut vahinkohetken olosuhteissa ylivoimaista.

Jos vahingon kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon tai jos muu vahingon aiheuttaneeseen tekoon kuulumaton seikka on myös ollut vahingon syynä, voidaan vahingonkorvausta kohtuuden mukaan sovitella tai evätä kokonaan. Vahinkoa kärsineellä on lisäksi vahingon rajoittamisvelvollisuus, eli vahingonkärsijän tulee pyrkiä rajoittamaan korvattavaa vahinkoa.

Kiinteistön omistaja vastaa siitä, etteivät kiinteistöllä olevat puut aiheuta ulkopuolisille vaaraa. Vastuu puun kaatumisesta tai oksan katkeamisesta aiheutuneesta vahingosta ei kuitenkaan ole tuottamuksesta riippumatonta. Kiinteistön omistajan vastuuta arvioitaessa ratkaisevaa on, onko puun kuntoon tai ominaisuuksiin liittyvä vaaratekijä ollut kiinteistön omistajan tiedossa tai muutoin havaittavissa ennen vahinkoa. Jos kiinteistön omistajalla ei puun ulkonäön, iän tai muun seikan perusteella ole ollut syytä epäillä puun kuntoa, ei kiinteistön omistaja ole vastuussa puun kaatumisesta aiheutuneesta vahingosta, vaikka puun myöhemmin todettaisiinkin olleen vaurioitunut.

Kaupunki ei voi käytännössä valvoa jokaisen puun kuntoa täysin tosiaikaisesti, eikä kaikkia viheralueita tarkkailla jatkuvasti. Tällöin on mahdollista, että yksittäinen puu voi kuolla maastoon ilman ulospäin näkyviä merkkejä tai kaupungin tietoa. Näissä tilanteissa kaatuneen puun aiheuttama vahinko on käytännössä tapaturma, joka korvataan vahingonkärsijän omasta vakuutuksesta.

Muissa tilanteissa on arvioitava tapauskohtaisesti, onko kaupungilla ollut konkreettista mahdollisuutta riskipuiden havainnointiin sekä vahinkoriskien arvioimiseen ja estämiseen, ja onko kunnossapitovelvollisuutta tilanteessa mahdollisesti laiminlyöty.

Ullanpuistikossa on ennen vahinkotapahtumaa kaadettu haittaavia reunapuita edellisen kerran vuoden 2024 lopussa. Tuolloin toimittiin puistoalueen samalla reunalla naapurikiinteistön kohdalla. Nyt kaatunutta puuta ei ole tässä yhteydessä kuitenkaan havaittu mahdolliseksi riskipuuksi. Kaatunut puu on kuitenkin ollut vahinkotapahtuman aikaan ulkopuolisestikin todettavissa kuolleeksi, eli kyse ei ole ollut piilevästä lahoviasta. Sääolosuhteet vahinkotapahtuman aikaan eivät ole myöskään olleet erityisen poikkeukselliset, vaikkakin tuuli on ollut kyseisenä päivänä paikoin puuskittaista. Vahinkotapahtuman jälkeen viheralueelta korvauksenhakijan tontin läheisyydestä kaadettiin lisää vioittuneita ja muuten riskipuiksi arvioituja puita.

Katujen ja puistojen palvelualueen esitys

Korvausvastuun määrittely ei puun kaatumisesta johtuvissa vahingoissa ole aina yksiselitteistä. Asiassa arvioitavaksi jää, onko kaupunki laiminlyönyt kiinteistön omistajana ja yleisen alueen kunnossapitäjänä

oman kunnossapitovelvollisuutensa. Lausuntojen mukaan kohteessa on tehty riskipuiden harvennusta vahinkotapahtumaa edeltävän vuoden lopussa sekä välittömästi tapahtuneen jälkeen, joten kunnossapitovelvollisuutta ei ole tältä osin laiminlyöty. Kaatunut puu sijaitsi kuitenkin kaupungin viheralueella tontin rajalla paikassa, jossa sen kaatuminen voi ennakoitavasti aiheuttaa vahinkoa. Lisäksi metsäsuunnitelmassa on toimenpide-esityksenä, että katujen ja tonttien reunoilta poistetaan tarvittaessa huonokuntoisia puita. Palvelualue katsoo tässä tapauksessa laiminlyönnin olleen siten mahdollista, koska kaatunut puu oli vahingon jälkeen päällepäin selkeästi todettavissa kuolleeksi. Vahinkopäivänä on ollut tuulenpuuskia, mutta ei kuitenkaan myrskypuuskia. Edellä mainittujen seikkojen perusteella esitetään oikaisuvaatimusta hyväksyttäväksi ja vahinkoa korvattavaksi vahinkorahastosta.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään hyväksyä hakijan oikaisuvaatimus ja korvata hakijalle puun kaatumisen seurauksena aiheutuneet vahingot, yhteensä 689 euroa.

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
Lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikkö Juhani Inget,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

20 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 27/2026 / JK

VD/2454/03.01.02.00/2026

JK/JI/JT/TR

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien lupien ja valvonnan yksikön päällikön päätöstä 28.4.2026 § 27. Oikaisuvaatimusta esitetään hylättäväksi.

Hakija vaatii kaupungilta yhteensä 264,44 euron vahingonkorvausta. Vaatimuksen mukaan hakijan ajoneuvo osui 2.3.2026 noin kello 20.45 isoon kuoppaan Kyytitiellä, jonka seurauksena ajoneuvon oikeanpuoleiset renkaat vaurioituivat korjauskelvottomiksi.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua sen lähettämisestä. Lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätös on lähetetty hakijalle sähköisesti 28.4.2026. Oikaisuvaatimus on vastaanotettu kaupungilla 29.4.2026 eli oikaisuvaatimusohjeissa säädetyssä määräajassa.

Oikeudellinen arviointi

Vahingonkorvauslain mukaan toiselle tahallaan tai tuottamuksesta aiheutettu vahinko on korvattava. Näyttötaakka vahingosta on korvausta vaativalla taholla. Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan sekä vahingonkorvauslain (412/1974) että kunnossapitolain (669/1978) kunnossapidon laatutasoa määrittävien säännösten kautta.

Kadun kunnossapito kuuluu lain mukaan kunnalle. Kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnan vastuu kunnossapitäjänä määräytyy vahingonkorvauslain ohella myös tiettyjen oikeuskäytännössä kehittyneiden erityisperiaatteiden pohjalta. Korostetun huolellisuusvelvollisuuden ohella kunnossapitäjällä on näiden mukaan myös vastuuvapaus tilanteissa, joissa vahingot eivät ole olleet ennakoitavissa tai kohtuullisin toimenpitein torjuttavissa.

Vahingonkorvauslain tuottamusperiaatteen vuoksi pelkkä tien huono kunto ei yksinään aikaansaa korvausvastuuta kunnossapitäjälle, vaan lisäedellytyksenä on myös selkeästi huolimaton tai virheellinen kunnossapito tai tavanomaisten kunnossapitoon kuuluvien toimenpiteiden laiminlyönti.

Vahingonkärsijällä on velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää. Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Ajoneuvon nopeuden ja etäisyyden sovittamisessa on huomioitava tien kunto, sää ja keliolosuhteet, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Tienkäyttäjän tulee sopeuttaa nopeutensa ja havaintokykynsä sen mukaisesti, että mahdollisen yllättävän esteen tai vastaavan pystyy joko väistämään tai tarvittaessa pysähtymään.

Vantaan ratikkahankkeen selvitys

Ilmoitettu vahinkopaikka sijaitsee Vantaan ratikan osaprojekti neljän alueella. Ratikan urakoitsijan mukaan alueelle on poikkeuksellisten liikenneolosuhteiden vuoksi asetettu tietyömaasta varoittavat liikennemerkit. Tietyömaan alueella on noudatettava erityistä tarkkaavaisuutta ja varovaisuutta.

Ilmoitetussa kohdassa työvaiheita ei ollut aloitettu tapahtumapäivänä ja katualue on ollut normaalisti liikennöitävässä kunnossa. Mikäli tiessä on ollut vaurioita, ovat ne johtuneet todennäköisesti kelirikosta. Lausunnon liitteenä on ilmakuva alueesta 28.2.2026, jonka perusteella voidaan todeta, että työmaa ei ole tehnyt muutoksia ajorataan. Ratikkahanke katsoo, että työmaa ei ole vaikuttanut vaurioalueella tien kuntoon taikka ajettavuuteen, eikä korvausvaatimus ole aiheellinen

Katujen ja puistojen palvelualueen esitys

Päällystevauriot voivat syntyä keliolosuhteiden ja liikenteen kuluttavan vaikutuksen seurauksena ajoratoihin hyvinkin nopeasti. Vaikkakin vaurioiden syntyminen tällaisissa olosuhteissa on sinänsä ennakoitavissa, ei yksittäisten vauriokohtien sijaintia ja syntymisajankohtaa voida ennustaa.

Vaurioiden tullessa kunnossapitäjän tietoon pitää tälle myös taata kohtuullinen aika saattaa katu lain edellyttämään tyydyttävään kuntoon. Kohtuullinen aika lasketaan alkavaksi siitä, kun vaurio on havaittu kunnossapitäjän omassa tarkastuksessa tai vauriosta on saatu ulkopuolinen ilmoitus. Näin ollen kadussa esiintyvät vauriot eivät yksinään tarkoita kadun kunnossapidon laiminlyöntiä.

Korvauksenhakijan oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään sellaisia uusia tai erityisiä seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön ratkaisua tehtäessä.

Asiassa saatujen selvitysten perusteella katujen ja puistojen palvelualue katsoo, että kaupunki, ratikkahanke tai näiden urakoitsijat eivät ole laiminlyöneet kunnossapitolain mukaisia velvollisuuksiaan, eivätkä näin ollen ole asiassa korvausvelvollisia. Palvelualue esittää oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Oikaisuvaatimus liitteineen on luottamushenkilöiden nähtävillä Extranetissä.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään hylätä hakijan oikaisuvaatimus esittelyosassa mainituin perustein.

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Jarno Köykkä, puh. 0400 442 753,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

21 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 33/2026 / JK

VD/2274/03.01.02.00/2026

JK/JI/JT/TR

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien lupien ja valvonnan yksikön päällikön päätöstä 21.5.2026 § 33. Oikaisuvaatimusta esitetään hylättäväksi.

Hakija vaatii kaupungilta 1 300 euron vahingonkorvausta. Hakijan mukaan hänen ajoneuvonsa suistui ojaan ja vaurioitui Jokiniemenkadulla 7.10.2025. Hakijan käsityksen mukaan onnettomuus johtui puutteellisista varoitusjärjestelyistä.

Kuntalain 138 § mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätöksen katsotaan tulleen tiedoksi seitsemän päivän kuluttua sen lähettämisestä, jollei muuta näytetä. Päätös on lähetetty hakijalle sähköisesti 22.5.2026. Oikaisuvaatimus on vastaanotettu kaupungilla 25.5.2026 eli oikaisuvaatimusohjeissa säädetyssä määräajassa.

Oikeudellinen arviointi

Vahingonkorvauslain mukaan toiselle tahallaan tai tuottamuksesta aiheutettu vahinko on korvattava. Näyttötaakka vahingosta on korvausta vaativalla taholla. Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan sekä vahingonkorvauslain (412/1974) että kunnossapitolain (669/1978) kunnossapidon laatutasoa määrittävien säännösten kautta.

Kadun kunnossapito kuuluu lain mukaan kunnalle. Kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnan vastuu kunnossapitäjänä määräytyy vahingonkorvauslain ohella myös tiettyjen oikeuskäytännössä kehittyneiden erityisperiaatteiden pohjalta. Korostetun huolellisuusvelvollisuuden ohella kunnossapitäjällä on näiden mukaan myös vastuuvapaus tilanteissa, joissa vahingot eivät ole olleet ennakoitavissa tai kohtuullisin toimenpitein torjuttavissa.

Vahingonkärsijällä on velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää. Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Ajoneuvon nopeuden ja etäisyyden sovittamisessa on huomioitava tien kunto, sää ja keliolosuhteet, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet.

Vahingonkorvauslain tuottamusperiaatteen vuoksi pelkkä tien huono kunto ei yksinään aikaansaa korvausvastuuta kunnossapitäjälle, vaan lisäedellytyksenä on myös selkeästi huolimaton tai virheellinen kunnossapito tai tavanomaisten kunnossapitoon kuuluvien toimenpiteiden laiminlyönti.

Kunnossapitoyksikön selvitys

Katujen kunnossapito on antanut lausunnon korvausvaatimukseen. Sen mukaan aluetta ei ole toistaiseksi kunnossapitoluokiteltu, koska kyseessä on alue, johon tulevaisuudessa rakennetaan kiinteistöjä. Asfalttipäällysteiset tontit ovat kaupungin maita, joilla on tehty myyntiin ja rakentamiseen liittyviä valmistelevia töitä. Alueella sijaitsee tällä hetkellä Lauri Korpisen katu 9:n henkilökunnan väliaikaiset pysäköintialueet sekä kulkuyhteys VR:n liityntäparkeille. Katujen kunnossapito on vastannut kulkuyhteyden

ylläpidosta VR:n liityntäparkeille sekä Lauri Korpisen katu 9:n henkilökunnan väliaikaisten pysäköintialueiden talvikunnossapidosta. Muut alueet odottavat edelleen toteuttajaa ja osa niistä on ratikkatyömaan käytössä. Käytännössä muilla alueilla ei ole ollut talvi- eikä muutakaan kunnossapitoa.

Vantaan kaupunki asensi syksyllä 2025 muutamia väliaikaisia katuvaloja Lauri Korpisen katu 9:n henkilökunnan väliaikaiselle pysäköintialueelle, jotta alue ei olisi niin pimeä.

Kunnossapidon mukaan kyseessä on ollut ajoneuvon kuljettajan ajo- ja havainnointivirheestä. Liukkaudella tai talvisilla keliolosuhteilla ei ole ollut vaikutusta tapahtumaan.

Katujen ja puistojen palvelualueen esitys

Korvauksenhakijan oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään sellaisia uusia tai erityisiä seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön ratkaisua tehtäessä. Vantaan kaupunki on huolehtinut vahinkopaikan kunnossapidosta velvollisuuksiensa mukaisesti. Palvelualue esittää oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Oikaisuvaatimus liitteineen on luottamushenkilöiden nähtävillä Extranetissä.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään hylätä hakijan oikaisuvaatimus esittelyosassa mainituin perustein.

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Jarno Köykkä, puh. 0400 442 753,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

22 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 36/2026 / JK

VD/1674/03.01.02.00/2026

JK/JI/JT

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien lupien ja valvonnan yksikön päällikön päätöstä 3.6.2026 § 36. Oikaisuvaatimusta esitetään hylättäväksi.

Kuntalain (138 §) mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätöksen katsotaan tulleen tiedoksi viimeistään seitsemän päivän kuluttua sen lähettämisestä, jollei muuta näytetä. Päätös on lähetetty hakijalle sähköisesti 3.6.2026, ja oikaisuvaatimus on vastaanotettu 5.6.2026. Näin ollen vaatimus on tehty oikaisuvaatimusohjeissa annetussa määräajassa.

Oikaisuvaatimus liitteineen on kokonaisuudessaan luottamushenkilöiden nähtävillä Extranetissä.

Oikeudellinen arviointi

Hakijan mukaan hänen ajoneuvonsa osui 4.3.2026 Kesäkyläntiellä tienpinnan vaurioon, jonka seurauksena ajoneuvo vahingoittui. Hakija vaatii kaupungilta korvausta vaurioiden korjaamisesta syntyneistä kuluista, suuruudeltaan yhteensä 829,56 euroa.

Kaupungin vahingonkorvausvastuu määräytyy vahingonkorvauslain (412/1974) perusteella. Vahingonkorvauslain mukaan toiselle tahallaan tai tuottamuksesta aiheutettu vahinko on korvattava. Pelkkä vahinkotapahtuma tai tien huono kunto ei yksinään kuitenkaan aiheuta kaupungille korvausvastuuta. Vastuun syntyminen edellyttää kaupungin tuottamusta tai kunnossapitovelvollisuuden laiminlyöntiä. Korvauksenhakijan on myös pystyttävä osoittamaan, että tuottamuksen tai laiminlyönnin ja syntyneen vahingon välillä on syy-yhteys.

Kesäkyläntie on yksityistie. Kaupungin ja tiekunnan välillä on solmittu vuonna 1980 kunnossapitosopimus. Kesäkyläntien osalta kaupungin kunnossapitovastuu määräytyy tiekunnan kanssa tehdyn kunnossapitosopimuksen perusteella. Tien rakenteellisesta kunnosta ja perusparantamisesta vastaa edelleen tiekunta. Tämän vuoksi kaupunki ei vastaa sellaisista vahingoista, jotka johtuvat tien rakenteellisesta kunnosta tai rakenteellisista puutteista.

Päällystevauriot voivat syntyä keliolosuhteiden ja liikenteen kuluttavan vaikutuksen seurauksena ajoratoihin hyvinkin nopeasti. Vaikkakin vaurioiden syntyminen tällaisissa olosuhteissa on sinänsä ennakoitavissa, ei yksittäisten vauriokohtien sijaintia ja syntymisajankohtaa voida ennustaa.

Vaurioiden tullessa kunnossapitäjän tietoon on tälle taattava kohtuullinen aika saattaa tie lain edellyttämään tyydyttävään kuntoon. Kohtuullinen aika lasketaan alkavaksi siitä, kun vaurio on havaittu kunnossapitäjän omassa tarkastuksessa tai vauriosta on saatu ulkopuolinen ilmoitus. Näin ollen tiessä esiintyvät vauriot eivät yksinään tarkoita kunnossapidon laiminlyöntiä.

Vahingonkärsijällä on velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää. Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Ajoneuvon nopeuden ja etäisyyden sovittamisessa on huomioitava tien kunto, sää ja keliolosuhteet, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut

olosuhteet. Tienkäyttäjän tulee sopeuttaa nopeutensa ja havaintokykynsä sen mukaisesti, että mahdollisen yllättävän esteen tai vastaavan pystyy joko väistämään tai tarvittaessa pysähtymään.

Katujen ja puistojen palvelualueen esitys

Kunnossapitoyksikön lausunnon mukaan vahingon aiheuttanut päällystevaurio ei ole ollut kunnossapitoyksikön tiedossa ennen vahinkotapahtumaa, eikä vauriosta ole tehty kunnossapitäjälle erillisiä ilmoituksia. Keväällä roudan sulaessa päällystevaurioita voi syntyä nopeastikin. Näin ollen kunnossapitoyksiköllä ei ole ollut mahdollisuutta vaurion paikkaamiseen ennen vahinkoa.

Korvauksenhakijan oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään sellaisia uusia tai erityisiä seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön ratkaisua tehtäessä. Kaupunki katsoo huolehtineensa kunnossapitovastuistaan tiekunnan kanssa tehdyn sopimuksen ja kunnossapitolain vaatimusten mukaisesti. Palvelualue esittää oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään hylätä hakijan oikaisuvaatimus esittelyosassa mainituin perustein.

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
Lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikkö Juhani Inget,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

23 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 37/2026 / JK

VD/3327/03.01.02.00/2026

JK/JI/JT

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien lupien ja valvonnan yksikön päällikön päätöstä 3.6.2026 § 37. Oikaisuvaatimusta esitetään hylättäväksi.

Hakijan mukaan hänen ajoneuvonsa vahingoittui kaupungin toteuttaman lähisiirron yhteydessä. Hakija vaatii kaupungilta 868,93 euron korvausta.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätöksen katsotaan tulleen tiedoksi viimeistään seitsemän päivän kuluttua sen lähettämisestä, jollei muuta näytetä. Päätös on lähetetty hakijalle sähköisesti 3.6.2026, ja oikaisuvaatimus on vastaanotettu 15.6.2026. Näin ollen vaatimus on tehty oikaisuvaatimusohjeissa annetussa määräajassa.

Oikaisuvaatimus liitteineen on kokonaisuudessaan luottamushenkilöiden nähtävillä Extranetissä.

Oikeudellinen arviointi

Vahingonkorvauslain mukaan toiselle tahallaan tai tuottamuksesta aiheutettu vahinko on korvattava. Kaupungin vahingonkorvausvastuu perustuu lähtökohtaisesti tuottamukseen, eli vahingon aiheuttajan on vahingonkorvausvastuun syntymiseksi täytynyt syyllistyä laiminlyöntiin, huolimattomuuteen tai virheelliseen menettelyyn. Korvauksenhakijan on myös pystyttävä osoittamaan, että toiminnan tai laiminlyönnin ja syntyneen vahingon välillä on syy-yhteys.

Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (6 §) mukaan kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa ajoneuvon lähisiirron, jos pysäköidystä ajoneuvosta aiheutuu haittaa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai puhtaanapidolle, korjaus- tai rakennustyölle taikka kunnan luvalla järjestettävälle tapahtumalle.

Pysäköinninvalvonnan lausunto

Siirron valvojina toimineet pysäköinnintarkastajat ovat antaneet selvityksen tapahtumasta. Selvityksen mukaan ajoneuvon lähisiirron yhteydessä ei ole tapahtunut mitään sellaista, joka olisi voinut aiheuttaa korvauksenhakijan ilmoittamat vauriot.

Ajoneuvo on kuvattu pysäköinnintarkastajien toimesta ennen siirron suorittamista sekä siirron jälkeen. Valokuvista on todettavissa korvauksenhakijan esittämien vaurioiden olleen ajoneuvossa jo ennen siirtotapahtumaa, eikä siirron aikana ole syntynyt uusia vaurioita. Näin ollen vauriot eivät ole voineet syntyä lähisiirron seurauksena.

Katujen ja puistojen palvelualueen esitys

Korvauksenhakijan oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään sellaisia uusia tai erityisiä seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön ratkaisua tehtäessä.

Edellä mainitun selvityksen perusteella vauriot eivät ole syntyneet lähisiirron yhteydessä. Koska hakija ei ole esittänyt oikaisuvaatimuksessaan väitetyn vahinkotapahtuman osalta muuta lisänäyttöä vahingon syntymisestä, Vantaan kaupungin tuottamuksesta tai näiden välisestä syy-yhteydestä, ei kaupungilla voida todeta edelleenkään olevan vahingonkorvausvelvollisuutta.

Katujen ja puistojen palvelualue esittää näillä perustein oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään hylätä hakijan oikaisuvaatimus esittelyosassa mainituin perustein.

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
Luvat ja valvonta -yksikön päällikkö Juhani Inget,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

24 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 40/2026 / JK

VD/7059/03.01.02.00/2025

JK/JI/JT

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien lupien ja valvonnan yksikön päällikön päätöstä 16.6.2026 § 41. Oikaisuvaatimusta esitetään hylättäväksi.

Hakijan kertomuksen mukaan hänen ajoneuvonsa rengas vaurioitui hänen ajettuaan Elannontien katupäällysteen pintavaurioon. Hakija vaatii asiassa yhteensä 362,50 euron vahingonkorvausta.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätöksen katsotaan tulleen tiedoksi seitsemän päivän kuluttua sen lähettämisestä, jollei muuta näytetä. Päätös on lähetetty hakijalle sähköisesti 17.6.2026. Oikaisuvaatimus on vastaanotettu 29.6.2026, joten se on tehty määräajassa.

Oikaisuvaatimus

Hakija vetoaa oikaisuvaatimuksessaan siihen, että tienpinnassa on ollut selkeitä pintavaurioita. Hakija on toimittanut oikaisuvaatimuksensa yhteydessä ottamansa kuvan kadusta ja siihen myöhemmin tehdyistä paikkauksista. Oikaisuvaatimus liitteineen on luottamushenkilöiden nähtävillä Extranetissä.

Oikeudellinen arviointi

Vahingonkorvauslain mukaan toiselle tahallaan tai tuottamuksesta aiheutettu vahinko on korvattava. Näyttötaakka vahingosta on korvausta vaativalla taholla. Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan sekä vahingonkorvauslain (412/1974) että kunnossapitolain (669/1978) kunnossapidon laatutasoa määrittävien säännösten kautta.

Kadun kunnossapito kuuluu lain mukaan kunnalle. Kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnan vastuu kunnossapitäjänä määräytyy vahingonkorvauslain ohella myös tiettyjen oikeuskäytännössä kehittyneiden erityisperiaatteiden pohjalta. Korostetun huolellisuusvelvollisuuden ohella kunnossapitäjällä on näiden mukaan myös vastuuvapaus tilanteissa, joissa vahingot eivät ole olleet ennakoitavissa tai kohtuullisin toimenpitein torjuttavissa.

Vahingonkorvauslain tuottamusperiaatteen vuoksi pelkkä tien huono kunto ei yksinään aikaansaa korvausvastuuta kunnossapitäjälle, vaan lisäedellytyksenä on myös selkeästi huolimaton tai virheellinen kunnossapito tai tavanomaisten kunnossapitoon kuuluvien toimenpiteiden laiminlyönti.

Vahingonkärsijällä on velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää. Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Ajoneuvon nopeuden ja etäisyyden sovittamisessa on huomioitava tien kunto, sää- ja keliolosuhteet, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Tienkäyttäjän tulee sopeuttaa nopeutensa ja havaintokykynsä sen mukaisesti, että mahdollisen yllättävän esteen tai vastaavan pystyy joko väistämään tai tarvittaessa pysähtymään.

Lausunnot

Elannontiellä on ollut vahinkoajankohtana voimassa oleva katutyölupa. Urakoitsija on lausunnossaan ilmoittanut, ettei kyseisellä työmaalla ollut aloitettu kaivutöitä vahinkojen sattumishetkellä. Työmaalla on tehty ainoastaan esivalmisteluja, kuten tietyömerkkien asennuksia ja muita liikennejärjestelyjä. Montut, joista ilmoitetut rengasvauriot ovat aiheutuneet, eivät ole urakoitsijan aiheuttamia.

Vantaan kaupungin katujen kunnossapito on lausunnossaan todennut, ettei se ole paikkaillut Elannontiellä korvaushakemuksen liitteenä toimitetun valokuvan mukaisia reunoja tai mahdollisia muita päällystevaurioita. Kunnossapidon näkemyksen mukaan valokuvan mukaiset paikkaustyöt on täytynyt suorittaa katutyömaan kalustolla.

Yleisesti Elannontien päällysteet ovat jonkin verran kuluneita, ja katua on paikkailtu osin valuasfaltilla vuosien saatossa. Mahdollisia yksittäisiä päällystevaurioita voi paikkauksista huolimatta kuitenkin esiintyä. Katujen kunnossapidolla ei ole ollut päällysteiden osalta Elannontiellä käynnissä korjaustöitä lokakuun ja syksyn 2025 aikana. Kaivannoista tai muista päällystevaurioista ei ole myöskään tullut suoraa palautetta.

Katujen ja puistojen palvelualueen esitys

Korvauksenhakijan oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään sellaisia uusia tai erityisiä seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön ratkaisua tehtäessä. Vahingonkorvauslain tuottamusperiaatteen vuoksi kadun huono kunto ei yksinään aikaansaa korvausvastuuta kunnossapitäjälle, vaan lisäedellytyksenä on myös selkeästi huolimaton tai virheellinen kunnossapito tai tavanomaisten kunnossapitoon kuuluvien toimenpiteiden laiminlyönti.

Vaurioiden tullessa kunnossapitäjän tietoon on tälle taattava kohtuullinen aika saattaa katu lain edellyttämään tyydyttävään kuntoon. Kohtuullinen aika lasketaan alkavaksi siitä, kun vaurio on havaittu kunnossapitäjän omassa tarkastuksessa tai vauriosta on saatu ulkopuolinen ilmoitus. Näin ollen kadussa esiintyvät vauriot eivät yksinään tarkoita kadun kunnossapidon laiminlyöntiä.

Päällystevauriot voivat syntyä keliolosuhteiden ja liikenteen kuluttavan vaikutuksen seurauksena ajoratoihin hyvinkin nopeasti. Vaikkakin vaurioiden syntyminen tällaisissa olosuhteissa on sinänsä ennakoitavissa, ei yksittäisten vauriokohtien sijaintia ja syntymisajankohtaa voida ennustaa.

Vantaan kaupungilla ei ole ollut tietoa pintavauriosta ennen vahinkotapahtumaa. Kohteessa tehdyt luiskaukset ja paikkaukset eivät ole kaupungin kunnossapidon jäljiltä, vaan liittyvät alueella tehtyyn kaukolämmön työmaahan. Vantaan kaupungin toiminnalla ei ole ollut vaikutusta tai mahdollisuutta vaikuttaa tapahtumien kulkuun tai vahingon sattumiseen. Näin ollen vahinkotapahtumaan ei liity Vantaan kaupungin osalta tuottamusta eli virhettä, huolimattomuutta tai laiminlyöntiä.

Katujen ja puistojen palvelualue esittää edellä mainituin perustein oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään hylätä oikaisuvaatimus esittelyosassa mainituin perustein.

Täytäntöönpano: Katujen ja puistojen palvelualue

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
lakimies Juhani Inget,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

25 Oikaisuvaatimus lupien ja valvonnan palveluyksikön päällikön päätökseen § 41/2026 / JK

VD/1437/03.01.02.00/2026

JK/JI/JT

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien lupien ja valvonnan yksikön päällikön päätöstä 16.6.2026 § 41. Oikaisuvaatimusta esitetään hylättäväksi.

Hakijan kertomuksen mukaan hän osui 17.10.2025 noin kello 15.30 Vanhalla Porvoontiellä katutyömaan raskasesteeseen, jonka seurauksena hakijan ajoneuvo kärsi vahinkoja. Raskaseste oli osa vahinkopaikan ympäristössä käynnissä olleen kaukolämpöverkon työn tilapäisiä liikennejärjestelyitä. Hakija vaatii asiassa yhteensä 3 562,98 euron vahingonkorvausta.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätöksen katsotaan tulleen tiedoksi seitsemän päivän kuluttua sen lähettämisestä, jollei muuta näytetä. Päätös on lähetetty hakijalle sähköisesti 17.6.2026. Oikaisuvaatimus on vastaanotettu kaupungissa 6.7.2026, joten se on tehty määräajassa.

Oikaisuvaatimus

Korvauksenhakija toteaa oikaisuvaatimuksessaan vahinkopaikalta ottamiensa valokuvien todistavan, että raskaseste makasi liikenteen käytössä olleella ajokaistalla, ja vaatii kuvien parempaa huomioon ottamista oikaisuvaatimusta harkittaessa. Hakija myös toteaa ajaneensa ennen vahinkoa työmaan rajoitusten mukaisesti. Hakija toteaa myös, ettei hänellä ollut mahdollisuutta esteen väistämiseen. Hakijan mukaan esteen päätyminen ajoradalle ei ole voinut olla mahdollista, jos työmaan tilapäiset liikennejärjestelyt olisivat olleet kunnossa.

Oikeudellinen arviointi

Vahingonkorvauslain mukaan toiselle tahallaan tai tuottamuksesta aiheutettu vahinko on korvattava. Näyttötaakka vahingosta on korvausta vaativalla taholla. Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan sekä vahingonkorvauslain (412/1974) että kunnossapitolain (669/1978) kunnossapidon laatutasoa määrittävien säännösten kautta.

Työstä vastaavan on tehtävä työstä kadulla ja yleisellä alueella ilmoitus kunnalle. Työ voidaan aloittaa heti, kun kunta on antanut suostumuksen työn aloittamiseen. Kunta voi antaa ilmoituksen johdosta työn suorittamisesta määräyksiä, jotka ovat tarpeen työstä mahdollisesti liikenteen sujuvuudelle, turvallisuudelle ja esteettömyydelle, kadulla ja yleisellä alueella sijaitseville johdoille ja laitteille sekä kadun ja yleisen alueen rakenteille aiheutuvan haitan ja vahingon vähentämiseksi. Ilmoittajan on pidettävä työalue puhtaana ja saatettava alue hyväksytyn työajan kuluessa työtä edeltäneeseen kuntoon.

Kun kadulla tehdään työtä, joka saattaa vaarantaa liikennettä, on katu varustettava tarpeellisilla liikenteenohjauslaitteilla. Jos olosuhteet sitä edellyttävät, on tällainen katu pidettävä kokonaan tai osittain suljettuna. Työmaa vastaa liikennejärjestelyidensä ylläpitämisestä ja turvallisuudesta töiden aikana.

Kadulle ei saa panna eikä jättää mitään, mikä voi vaarantaa tai haitata liikennettä. Kadulla olevan esteen tullessa kunnossapitäjän tietoon on tälle taattava kohtuullinen aika saattaa katu kunnossapitolain edellyttämään kuntoon. Kohtuullinen aika lasketaan alkavaksi siitä, kun este on havaittu kunnossapitäjän

omassa tarkastuksessa tai siitä on saatu ulkopuolinen ilmoitus. Pelkästään se, että kadulla on ollut este, ei osoita kunnossapitovelvollisuuden laiminlyöntiä.

Jos kadulle on joutunut este, jota ei voida heti poistaa, tienkäyttäjän on merkitsemällä tai muulla tavoin kiinnitettävä muiden tienkäyttäjien huomio esteeseen, kunnes se on saatu poistettua. Jos kadulla on este, josta saattaa aiheutua vakava vaara liikenteelle, esteestä on mahdollisuuksien mukaan lisäksi ilmoitettava hätäkeskukseen.

Vahingonkärsijällä on velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää. Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Ajoneuvon nopeuden ja etäisyyden sovittamisessa on huomioitava tien kunto, sää ja keliolosuhteet, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Tienkäyttäjän tulee sopeuttaa nopeutensa ja havaintokykynsä sen mukaisesti, että mahdollisen yllättävän esteen tai vastaavan pystyy joko väistämään tai tarvittaessa pysähtymään.

Lausunnot

Vantaan kaupungin yleisten alueiden lupapalveluiden lausunnossa todetaan, että vahinkoaikana kaupunki on myöntänyt kaukolämpöverkon työmaalle työluvan LP-092-2025-00710. Kadun tai sen osan kunnossapito työmaan vaikutusalueella on työmaasta vastaavan vastuulla, kun työ on käynnissä.

Kaukolämpöverkon työstä vastannut urakoitsija on antanut oman lausuntonsa vahingonkorvausvaatimukseen. Sen mukaan työryhmä on poistunut työmaalta vahinkopäivänä noin kello 13.30, ja tuolloin kaikki liikennejärjestelyt ovat olleet hyväksytyn liikenteenohjaussuunnitelman mukaisesti paikoillaan ja pystyssä. Alueella on ollut asianmukainen tietyömerkintä sekä 30 kilometrin tuntinopeusrajoitus.

Saatuaan ilmoituksen vahinkotapahtumasta noin kello 15.50 urakoitsijan työryhmä palasi kohteeseen ja korjasi tilanteen noin kello 16.30 mennessä. Tapahtumahetkellä työmaalla ei ole ollut käynnissä töitä eikä ole tehty toimenpiteitä, jotka olisivat voineet aiheuttaa raskassuojan kaatumisen tai siirtymisen ajouralle. Myös sää- ja näkyvyysolosuhteet ovat olleet hyvät, eikä niillä ole ollut vaikutusta rakenteiden vakauteen.

Urakoitsija korostaa lausunnossaan, että on noudattanut voimassa olevia lakeja, asetuksia ja hyväksyttyä liikenteenohjaussuunnitelmaa. Kaikki työmaan liikennejärjestelyt ovat olleet asianmukaisesti toteutettuja ja tarkastettuja ennen työmaan sulkemista kyseisenä päivänä. Korvauksenhakijan esittämä kuvaus vahingon syntymekanismista ei osoita, että raskassuojan mahdollinen kaatuminen olisi aiheutunut urakoitsijan laiminlyönnistä tai virheellisistä järjestelyistä. Vahinkotilanteen tapahtuma-aikaan työmaan liikennejärjestelyt ovat olleet kunnossa, eikä urakoitsija katso, että sen toiminnan tai laiminlyöntien ja esitetyn vaurion välillä olisi korvausvastuun edellyttämää syy-yhteyttä.

Katujen ja puistojen palvelualueen esitys

Katutyömaasta vastanneen urakoitsijan lausunnon mukaan työmaalla on ollut asianmukaiset tietyömerkit sekä alennettu nopeusrajoitus. Tietyömerkillä varoitetaan tieosuudesta, jolla saattaa olla työstä tai työn keskeneräisyydestä johtuvia vaaroja, ja sen vaikutusalueella ajoneuvon kuljettajalta vaaditaan erityistä tarkkavaisuutta. Työmaan liikennejärjestelyt ovat olleet työryhmän poistuessa kunnossa. Kaatunut este on myös viipymättä korjattu pois vahinkotapahtumasta saapuneen ilmoituksen jälkeen.

Hakijan toimittamien kuvien perusteella ei voida luotettavasti arvioida esteen kaatumisen syytä eikä sitä, onko raskaseste siirtynyt ennen vahinkoa tai sen yhteydessä.

Korvauksenhakija ei ole oikaisuvaatimuksessaan osoittanut mitään sellaisia uusia tai erityisiä seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa alkuperäistä päätöstä annettaessa. Vahingonkärsijä ei ole osoittanut urakoitsijan tai kaupungin tuottamusta tai laiminlyöntiä eikä vahinkoon liittyvää syy-yhteyttä.

Palvelualue esittää edellä esitettyjen seikkojen perusteella oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään hylätä hakijan oikaisuvaatimus esittelyosassa mainituin perustein.

Täytäntöönpano: Katujen ja puistojen palvelualue

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
lakimies Juhani Inget,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

26 Lausunto Helsingin hallinto-oikeudelle katusuunnitelman Hakunilantie välillä Kehä III - Kuussillantie hyväksymispäätöksestä tehdystä valituksesta; 93 Vaarala / JK

VD/1845/10.03.01.00/2026

JK/HL

Kaupunkitilalautakunta on 10.6.2026 § 27 hyväksynyt Hakunilantien katusuunnitelman välillä Kehä III - Kuussillantie. Katusuunnitelman hyväksymispäätöksestä on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen. Helsingin hallinto-oikeus on pyytänyt valituksen johdosta Vantaan kaupungin lausuntoa 31.8.2026 mennessä.

Hakunilantien katusuunnitelma välillä Kehä III -Kuussillantie on valituksen alaiselta osaltaan laadittu 16.6.2023 voimaan tulleen Vaaralan asemakaavamuutoksen (002451) sekä aikaisemman 5.1.1978 sisäasiainministeriössä vahvistetun asemakaavan (930200) mukaiselle katualueelle. Hakunilantie on Vantaan Ratikalle keskeinen katu, jota muutetaan siten, että raitiotie voidaan sijoittaa kadulle. Hakunilantiestä on hyväksytty aiemmin 22.11.2023 lainvoimainen katusuunnitelma, jota on nyt muutettu kaupunginvaltuuston hyväksymän tarkistetun hankesuunnitelman mukaisesti niin, että raitiotie kulkee ajoradan länsipuolella. Tarkistetussa hankesuunnitelmassa arvioitiin, että länsipuolinen jkpp-tie voitaisiin jättää osittain myöhemmin toteutettavaksi, mutta tarkemmassa arvioinnissa myöhempi toteutus on arvioitu kalliimmaksi ja raitioliikenteen kannalta ongelmalliseksi.

Kadut ja puistot/ kadunsuunnittelu on laatinut katusuunnitelmaehdotuksen, jonka suunnittelupäällikkö päätti asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtäville. Katusuunnitelmaehdotus oli julkisesti nähtävillä ajalla 4.5.–19.5.2026. Nähtävilläolon aikana katusuunnitelmaehdotuksesta jätettiin 14 muistutusta.

Kaupunkitilalautakunta antoi vastineen muistutuksiin ja hyväksyi katusuunnitelman kokouksessaan 10.6.2026 § 27.

Kaupunkitilalautakunnan päätöksestä on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeus on pyytänyt valituksen johdosta lausuntoa 31.8.2026 mennessä.

Helsingin hallinto-oikeuden lausuntopyyntö sekä valitusasiakirje ovat päätösesityksen liitteinä.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 1 §:n 1 kohdan mukaan lautakunta tehtäväalueellaan päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään antaa Helsingin hallinto-oikeudelle liitteen mukainen lausunto Hakunilantien katusuunnitelmista 58629-2A ja 58629-3 tehtyyn valitukseen.

Liitteet:
- Helsingin hallinto-oikeuden lausuntopyyntö (henkilötiedot poistettu)
- Valitusasiakirjat (henkilötiedot poistettu)

- Vantaan kaupungin lausunto Helsingin hallinto-oikeudelle Hakunilantien katusuunnitelmavalituksesta
- Yhteystiedot Hakunilantien katusuunnitelma valitus lausunto
- Liiteluettelo Hakunilantien katusuunnitelma valitus lausunto
- 58629-1 Hakunilantie katusuunnitelma
- 58629-2 Hakunilantie katusuunnitelma.pdf
- 58629-3 Hakunilantie katusuunnitelma.pdf
- 58629 Hakunilantie Suunnitelmaselostus
- 58629-1 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma
- 58629-2 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma
- 58629-3 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma
- 58629 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelmaselostus
- Asemakaava_Vaarala_hyvaksytty
- Vaarala asemakaavan määräykset
- Asemakaavaselostus_Vaarala
- Kaava 930200_1978.tif

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Jarno Köykkä, puh. 0400 442 753,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUS

Päiväys
7.7.2026

Diaarinumero
4876/03.04.04.04.16/2026

Vastaanottaja
Vantaan kaupunkitilalautakunta

Muutoksenhaunalainen päätös
Vantaan kaupunkitilalautakunta, 10.6.2026, 27

Valittajat
Vaaralan kappeli, Kappis Ky
[redacted]

LAUSUNTOPYYNTÖ

Helsingin hallinto-oikeus pyytää oheisen valituksen johdosta

1) antamaan lausunnon

2) toimittamaan hallinto-oikeudelle kaikki valituksen kohteena olevan päätöksen perusteena olevat asiakirjat, joita katusuunnitelmaa koskevassa asiassa ovat ainakin
   - katusuunnitelmaa koskevat piirustukset
   - katusuunnitelmaselostus
   - alueen asemakaava määräyksineen, ja

3) ilmoittamaan asiaa hoitavan henkilön yhteystiedot.

Lausunto ja asiakirjat on toimitettava hallinto-oikeudelle viimeistään 31.8.2026. Jos lausunnon liitteenä esitetään asiakirjoja, lausunnossa pitää olla liiteluettelo.

[redacted]

Liitteet: Valitusasiakirjat

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot

Helsingin hallinto-oikeus
Radanrakentajantie 5
00520 HELSINKI

Puhelin 029 56 42069
helsinki.hao@oikeus.fi
hehao.fi
https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet/#/

HAO Helsinki

Lähettäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 18. kesäkuuta 2026 9.44
Vastaanottaja: HAO Helsinki
Aihe: Kiireellinen täytäntöönpanokieltopyyntö sekä valitus Vantaan kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksen kohdan 27 päätöksestä

HUOM! Ulkoinen lähettäjä. Älä avaa linkkejä tai liitteitä, ellet tunnista lähettäjää.
OBS! Extern avsändare. Öppna inte länkar eller bilagor om du inte känner igen avsändaren.
NOTE! External sender. Do not open links or attachments unless you recognize the sender.

Hei,

Alla on valitukseni Vantaan kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksessaan kohdassa 27 tekemästä päätöksestä. Valitus sisältää kiireellisen pyynnön täytäntöönpanokiellosta, koska alueella louhitaan kalliota. Kun kallio on louhittu, maisemaa ei voi ennallistaa, ja koska louhinta on jo aloitettu, täytäntöönpanokieltopyyntö on erittäin kiireellinen. Toivon siis täytäntöönpanokieltopyynnön nopeaa käsittelyä. Kiitos!

Ystävällisin terveisin [redacted]

VALITUS:

Tämä valitus koskee Vantaan kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 olleen kokouksen kohtaa 27, jossa lautakunta hyväksyi Hakunilantien katusuunnitelmat Vaaralan osalta. Katusuunnitelmien päätöksenteon prosessi on ollut monella tapaa puutteellinen. Menettelytavat ovat olleet kyseenalaisia ja osittain myös lainvastaisia, ja siksi katusuunnitelmien hyväksymispäätös pitää kumota. Tässä valituksessa on lakiin nojaten esitetty perusteet päätöksen kumoamiselle. Esitetyt perustelut koskevat Vaaralan katusuunnitelmia 58629-2A ja 58629-3. Näiden kahden katusuunnitelman osalta hyväksymispäätös tulee kumota.

Valituksen käsittelyn ajaksi pyydetään välitöntä täytäntöönpanokieltoa, koska katusuunnitelmien alueella suoritettava louhintatoimenpide tekee tämän valituksen isolta osin hyödyttömäksi. Louhinta pitää keskeyttää valituksen käsittelyn ajaksi, koska louhittua kalliota ei pysty ennallistamaan. Louhinta on jo aloitettu, joten pyyntö on kiireellinen. Myös louhintaan liittyvät kallioporaukset ja kasvillisuuden raivaus tulee keskeyttää valituksen käsittelyn ajaksi, jotta maisemaan ei tehdä tarpeettomia muutoksia.

VALITUKSEN KOHDE

Vantaan ratikan rakentaminen aiheuttaa muutoksia Vaaralassa Hakunilantiellä. Vaaralaan julkaistiin 23.3.2026 kolme katusuunnitelmaluonnosta, jotka näyttivät, miten alue tulee ratikan myötä muuttumaan. Erityisesti Vaaralan kahdessa katusuunnitelmassa on asukkaiden näkökulmasta useita puutteita ja epäkohtia, toimimattomia liikennejärjestelyitä ja alueen ilmettä radikaalisti muuttavia ratkaisuja. Asukkaat pyrkivät monin keinoin vaikuttamaan katusuunnitelmiin. Asukkaiden kuulemisessa ja osallistamisessa ilmeni kuitenkin vakavia puutteita. Prosessi oli suunniteltu ja toteutettu niin huonosti, että sen laillisuus vaarantui.

Katusuunnitelmissa esitetyt ratkaisut edellyttävät 11 000 kuution kallionlouhintaa, mikä on valtava määrä keskellä asuinaluetta. Louhittavan määrän suuruus tuli asukkaille järkytyksenä. **Kyseinen muutos muuttaa radikaalisti alueen ilmettä, eikä tehtyä muutosta pystytä koskaan ennallistamaan.** Asukkaat pyrkivät vaikuttamaan katusuunnitelmissa esitettyihin ratkaisuihin ja vahvasti ilmaisivat tahtonsa kallionlouhinnan minimoinnista esimerkiksi muistutuksin, viestein ja vastaehdotuksin. Asukkaiden mielipiteet kuitenkin ohitettiin päätöksenteossa, koska kaupungin puolelta katusuunnitelmat haluttiin viedä kiireellä ja viivytyksittä läpi päätöksenteon.

Kaupunginvaltuuston 17.11.2025 hyväksymän uusimman hankesuunnitelman perusteella kallionlouhinnan määrän piti olla huomattavasti suppeampi, joten asukkaat kokevat tulleensa asiassa harhaanjohdetuiksi. Lisäksi katusuunnitelmissa on myös jokapäiväisen liikkumisen kannalta toimimattomia ratkaisuja, joihin asukkaat tuloksetta vaativat muutoksia. Asuinalueellemme ollaan tekemässä suuria peruuttamattomia muutoksia, eikä alueen asukkaiden mielipiteitä ole aidosti otettu suunnittelussa huomioon. Koska meidän asukkaiden ääntä ei ole kuultu, haemme muutosta asiaan oikeusteitse. **Päätöksenteossa demokraattisuus ja laillisuus eivät ole kaikilta osin toteutuneet, ja siksi asiassa tehty hyväksymispäätös tulee kumota katusuunnitelmien 58629-2A ja 58629-3 osalta**.

PUUTTEET KANSALAISTEN KUULEMISESSA JA DEMOKRATIAN TOTEUTUMISESSA

Perustuslain pykälässä 2 todetaan, että kansalaisilla, jokaisella yksilöllä, on oikeus vaikuttaa elinympäristönsä kehittämiseen. Pykälässä 20 todetaan, että julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan kansalaisten mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. **Katusuunnitelmien suhteen asukkaiden vaikutusmahdollisuudet ovat olleet vain näennäiset. Prosessia on kiirehditty niin paljon, ettei asukkailla ole ollut todellista mahdollisuutta vaikuttaa suunnitelmiin.** Loppuvuodesta 2025 lupailtiin, että katusuunnitelmat tulevat nähtäville alkuvuodesta, mutta ne julkaistiin vasta 23.3.2026. Tämän jälkeen asukkaat saivat kyllä lakisääteisen mahdollisuuden jättää mielipiteitä 23.3.-8.4. ja muistutuksia 4.5.-19.5., mutta tämä kuuleminen oli vain muodollisuus. Todellisuudessa asukkaiden mielipiteitä ei kustannussyihin vedoten haluttu ottaa huomioon. Tämän osoittaa esimerkiksi ote kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 olleen kokouksen esityslistasta:

”(--) katusuunnitelmaehdotuksen mukaisten ratkaisujen toteuttaminen ilman aiheetonta viivästystä olisi Kadut ja puistot palvelualueen näkemyksen mukaan olennaisen tärkeää, jotta ratikkahankkeelle ei aiheutuisi merkittäviä viivästyksiä tai kustannusvaikutuksia. *Kadut ja puistot palvelualueen arvion mukaan koko ratikkahankkeen valmistumisaikataulu voisi viivästyä jopa useilla kuukausilla ja viivästyksestä aiheutua usean miljoonan euron kustannukset, mikäli katusuunnitelmaehdotuksen mukaisiin ratkaisuihin tehtäisiin merkittäviä muutoksia.”*

Prosessia haluttiin kiirehtiä, jotta ylimääräisiä kustannuksia ei syntyisi. On kuitenkin kyseenalaista, että katusuunnitelmat annettiin nähtäville niin myöhään, ettei aikataulussa enää ollut joustonvaraa. Menettelytapa oli demokratian vaarantava, sillä prosessiin ei jätetty aikaa ottaa huomioon asukkaiden mielipiteitä. Näin kansalaisten perusoikeus vaikuttaa omaan asuinalueeseensa ja sen muutoksiin heikentyi merkittävästi.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/35/EY toisessa artiklassa todetaan: *”yleisöllä on oikeus esittää huomautuksensa ja mielipiteensä ennen kuin suunnitelmista ja ohjelmista päätetään vaihtoehtojen ollessa vielä avoinna.”* Samassa artiklassa todetaan myös: ”*On asetettava kohtuulliset määräajat, joilla varmistetaan, että tässä artiklassa edellytetyn yleisön osallistumisen eri vaiheille jää riittävästi aikaa.”* Katusuunnitelmissa vaihtoehtoja ei tosiasiallisesti pidetty avoimina eikä asukkaiden kuulemiselle ja osallistumiselle jätetty riittävästi aikaa. Asian etenemisessä korostettiin koko ajan kiirettä ja viivästyksistä tulevia kustannuksia, minkä vuoksi asukkailla ei lain tarkoittamalla tavalla ole ollut aitoa mahdollisuutta vaikuttaa suunnitelmiin. Asukkaat esittivät monia perusteltuja vaihtoehtoja, jopa arkkitehdin piirtämän kuvan, katualueen toteuttamiseksi toisin, mutta asukkaiden aktiiviset vaikuttamispyrkimykset ohitettiin eikä esitettyjä vaihtoehtoja riittävästi huomioitu.

Demokratia päätöksenteossa ei vaarantunut vain asukkaiden kuulemisen osalta, vaan myös luottamushenkilöiden päätösvallan osalta. Prosessissa luottamushenkilöt pyrittiin syrjäyttämään päätöksenteossa, sillä luottamushenkilöitä painostettiin voimakkaasti hyväksymään virkamiesten ja allianssin työntekijöiden ehdottamat ratkaisut. Luottamushenkilöitä painostettiin esimerkiksi korostamalla, että jos he eivät hyväksy esitettyjä päätöksiä, kustannukset nousevat valtavasti. Luottamushenkilöiden kanssa käymissämme keskusteluissa useampi luottamushenkilö mainitsikin kokeneensa syyllistämistä virkamiesten ja allianssin työntekijöiden taholta nimenomaan kiireeseen ja kustannusten nousuun liittyen. Prosessi, jossa luottamushenkilöitä pyritään näin vahvasti ohjaamaan virkamiesten ehdottamiin päätöksiin ja ohittamaan kansalaisten mielipiteet, on varsin arveluttava ja vaarantaa kansalaisten oikeuden tulla kuulluksi elinympäristöään koskevissa päätöksissä. Mainittakoon vielä, että allekirjoittaneen asiaa koskeviin viesteihin ja tapaamispyyntöihin apulaiskaupunginjohtaja ja kaupungininsinööri eivät vastanneet, ja siten virkamiehet osoittivat välinpitämättömyyttä asukkaiden vaikuttamispyrkimyksiä kohtaan.

PUUTTEET PAIKKANSA PITÄVÄN TIEDON ANTAMISESSA KAUPUNGINVALTUUTETUILLE

Kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksen esityslistassa todettiin ja pöytäkirjassa todetaan, että katusuunnitelmaehdotukset perustuvat kaupunginvaltuuston hyväksymään päivitettyyn hankesuunnitelmaan. Tämä ei kuitenkaan pidä paikkaansa Vaaralan katusuunnitelman 58629-3 osalta. Kaupunginvaltuuston 17.11.2025 hyväksymässä hankesuunnitelmassa katualueelle esitetään ratkaisu, jossa katualue on merkittävästi kapeampi, sillä siitä puuttuu toiselta puolelta kevyen liikenteen väylä. Useat luottamushenkilöt kertoivat, että katualue kavennettiin nimenomaan kallionlouhinnan minimoimiseksi. On harhaanjohtavaa ja moraalitonta, että kaupunginvaltuusto hyväksyi hankesuunnitelman, jossa katualueen kavennuksen vuoksi kallion louhintatarve on merkittävästi pienempi, mutta asiassa ollaan kuitenkin nyt toimimassa aivan toisin.

Uudet katusuunnitelmat julkaistiin 23.3.2026, vain neljä kuukautta uuden hankesuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Katusuunnitelmista ilmeni, että hankesuunnitelmasta poiketen katualuetta ollaan sittenkin leventämässä merkittävästi, mikä johtaa paljon suurempaan kallion louhintaan**. Asiassa johdettiin kaupunginvaltuutettuja harhaan, kun heillä hyväksytettiin erilainen suunnitelma, kuin mitä nyt ollaan toteuttamassa.** Moni valtuutettu huolestuikin asiasta ja ilmaisi apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttilalle vastustavansa suurentunutta kallionlouhintaa, mutta mitä ilmeisimmin nämä mielipiteenilmaukset ohitettiin. On kyseenalaista, että tällä tavoin ohitettiin kaupunginvaltuutettujen tekemä linjaus. Se heikentää päätöksenteon demokraattisuutta.

VUOROVAIKUTUKSEN JA NÄHTÄVILLÄ OLON PUUTTEET

Katusuunnitelmaluonnoksista asukkaille viestittäessä on esitetty virheellisiä tietoja ja vuorovaikutus sekä nähtävillä olo on ollut muutenkin puutteellista. Kaupungin järjestämässä asukasinfossa 23.2.2026 asukkaille esimerkiksi kerrottiin, että tien leventämiseksi kalliota louhitaan seitsemän metrin leveydeltä tien reunasta. Asukkaat jäivät tähän käsitykseen. Myöhemmin nettisivuille korjattiin tieto, että kallioita louhitaan paikoin toistakymmentä metriä. Kallioon tehdyt räjäytysmerkit kuitenkin paljastavat, että todellinen louhintamäärä lähentelee tietyissä kohdissa kalliota 20 metrin levennystä. Asukkaita on siis johdettu pahasti harhaan siinä, kuinka paljon kalliota tullaan louhimaan. Vaarala-Rajakylä Asukasyhdistyksen omassa infotilaisuudessa 23.3.2026 paikalle kutsutut Vantaan kaupungin ja ratikan edustajat myös harhaanjohtavasti näyttivät asukkaille vanhoja havainnekuvia, joissa tien ratkaisut eivät ole uusien suunnitelmien mukaisia ja louhittava kallio näyttää koskemattomalta. Kyseiset esittelijät eivät myöskään esityksessään näyttäneet lainkaan samana päivänä julkaistuja katusuunnitelmakuvia.

Vuorovaikutusraportin nähtävillä olon osalta vuorovaikutusmenettely on myös ollut varsin puutteellista. Kaupungilta ilmoitettiin, että vuorovaikutusraportti tulee nähtäville huhtikuussa 2026. Vuorovaikutusraportti oli tärkeää nähdä, sillä siinä annettiin vastaukset asukkaiden jättämiin mielipiteisiin, ja vastausten näkemisellä olisi ollut vaikutusta siihen, millaisia muistutuksia asukkaat asiasta kaupunkitilalautakunnalle jättävät. Asukkaat kuitenkin turhaan yrittivät löytää kyseistä vuorovaikutusraporttia. Yritimme etsiä raporttia kaikin mahdollisin hakusanoin niin Vantaan ratikan nettisivuilta kuin Google-hauilla, mutta tuloksetta. Tekoälyavustajakaan ei löytänyt kyseistä huhtikuista vuorovaikutusraporttia. Tätä valitusta kirjoitettaessa 15.6.2026 vuorovaikutusraporttia yritettiin jälleen tuloksetta etsiä samoin keinoin. Julkistamisen kriteerit eivät siis ole täyttyneet, koska vuorovaikutusraporttia ei ole julkaistu, tai jos on, sitä on tosiasiallisesti ollut asukkaiden mahdotonta löytää.

PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI KOKONAISUUTENA PUUTTEELLINEN JA KYSEENALAINEN

Edellä mainitut seikat osoittavat, että katusuunnitelmien hyväksymisprosessi on kokonaisuutena ollut varsin puutteellinen. Myös katusuunnitelmat hyväksynyt kaupunkitilalautakunta osoitti tämän jättämällä päätöskohtaan pöytäkirjalausuman, jossa se tuo ilmi prosessin toimimattomuuden:

”Kaupunkitilalautakunta toteaa, että Vaaralan ratikkaosuuden suunnittelun edetessä hankkeen vaikutukset ovat näyttäytyneet asukkaille aiempaa laajempina. Asukkaiden näkökulmasta valtuustolle hyväksytyn kallionlouhinnan minimitavoitteen ei koeta toteutuneen, vaan katualueen leveneminen ja molemminpuoliset jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut ovat lisänneet louhinnan määrää merkittävästi. Samalla asukkaat ovat kokeneet, ettei heidän esittämiään vaihtoehtoja ja huolia ole riittävästi huomioitu suunnitteluprosessin aikana.

Lautakunta edellyttää, että jatkossa vastaavissa hankkeissa suunnitelmamuutokset ja niiden vaikutukset tuodaan asukkaille ja luottamushenkilöille nykyistä selkeämmin esiin suunnittelun edetessä hyvissä ajoin."

Pöytäkirjalausuma näyttää, että päättävien luottamushenkilöidenkin mielestä hankkeen valmistelussa ei ole riittävästi ja riittävän ajoissa informoitu niin asukkaita kuin luottamushenkilöitäkään. Päätöstä asiassa, joka on puskettu läpi kiireellä ja toteutettu monin tavoin puutteellisesti, ei pidä hyväksyä. Katusuunnitelmien mukanaan tuomat muutokset tulevat vaikuttamaan asukkaiden jokapäiväiseen elämään ja elinympäristöön, ja siksi asiassa tulee erityisen huolellisesti varmistaa asukkaiden lainmukainen oikeus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

TEHTY PÄÄTÖS HYLÄTTÄVÄ

Päätös Vaaralan katusuunnitelmien 58629-2A ja 58629-3 hyväksymisestä on hylättävä. Edellä esitetyt perusteet osoittavat, että päätös tulee kumota lakiin ja asukkaiden oikeuksiin perustuen. **Täytäntöönpanokielto louhinnalle on asetettava välittömästi**, ettei alueella aiheuteta enempää peruuttamatonta vahinkoa valitusprosessin aikana. Myös kallionporaus ja kallion kasvillisuuden raivaus on otettava täytäntöönpanokiellon piiriin, jotta maisemaan ei tehdä tarpeettomia muutoksia valitusprosessin aikana.

[redacted], Vaaralan kappelin Kappis Ky:n yhtiömies ja Vaaralan asukas

Vaaralan kappeli, Kappis Ky, y-tunnus: 2694194-1

Kappelin osoite: Kirkkokuja 2, 01230 Vantaa

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Vaaralan kappeli sijaitsee valituksessa mainittujen katusuunnitelmien yhtymäkohdassa, ja mainitut kalliot ovat kappelia vastapäätä tien toisella puolella.

LIITTEET

Kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksen pöytäkirja kokonaisuudessaan:
https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/fileshow?doctype=3&docid=3407842

Kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksen pöytäkirjan kohta 27 erillisenä:
https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/fileshow?doctype=3&docid=3405875

Kaupunkitilalautakunnan 10.6. kokouksen kohdan 27 liitteet:
https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/pk_attn_tweb.htm?id=3405875

Asukasinfossa 23.2.2026 esitetyt diat ja kysymykset vastauksineen:
https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-Vaaralan-asukasinfo-23022026.pdf

- Diassa 12 virheellinen havainnekuva ja diassa 33 virheellinen vastaus kysymykseen 14

Kaupunginvaltuuston 17.11.2025 hyväksymä päivitetty Vantaan ratikan hankesuunnitelma:
https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20ratikan%20tarkistettu%20hankesuunnitelma.pdf

- Sivuilla 37–40 Vaaralan katusuunnitelmaratkaisut, joissa näkyy katusuunnitelmaan 58629-3 liittyvä kavennettu katuratkaisu sivujen 37 ja 38 kuvissa

Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie, katusuunnitelman hyväksyminen; 93 Vaarala / JK

VD/1845/10.03.01.00/2026

JK/PLi/HVä

Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie muuttuu raitiotien suunnittelun takia. Hakunilantiellä raidealue sijoittuu katualueen länsireunaan. Raitiotien pysäkkilaiturit rakennetaan Hakunilantielle Kehä III:n ramppien ja Lähdepuistontien väliin. Myös ajoneuvoliikenteen järjestelyt muuttuvat tässä yhteydessä. Katualueen molemmilla reunoilla kulkevat kävelyn- ja pyöräilyn väylät. Lisäksi Hakunilantien muutosten yhteydessä Vaaralankuja muuttuu niin, että Vaaralankujan varrella oleville tonteille ajo tapahtuu jatkossa suoraan Hakunilantieltä. Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie arvioidut kustannukset ovat kokonaisuudessaan n. 18 milj. euroa (alv 0 %).

Kadut ja puistot/ ratikkayksikkö on laatinut päätösesityksen mukaisen katusuunnitelmaehdotuksen, jonka suunnittelupäällikkö on päättänyt asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtäville.

Katusuunnitelmaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä ajalla 4.5. – 19.5.2026.
Nähtävillä oloaikana katusuunnitelmaehdotuksesta jätettiin 14 muistutusta.

Katusuunnitelma 58629–2 on revisioitu (revisio A) nähtävilläolon jälkeen 27.5.2026. Suunnitelmassa itälaidan erotuskaistaa on muokattu ja yhtä tonttiliittymää on siirretty ja lisätty sitä varten ajoyhteys erotuskaistan poikki. Lisäksi suunnitelmaan on tarkennettu muutamia kadun ja kiinteistörajan korkolukemia.

Hakunilantie on Vantaan ratikkahankkeelle keskeinen katu. Katusuunnitelmaehdotuksen mukaiset ratkaisut perustuvat kaupunginvaltuuston hyväksymään päivitettyyn hankesuunnitelmaan ja katusuunnitelmaehdotuksen mukaisten ratkaisujen toteuttaminen ilman aiheetonta viivästystä olisi Kadut ja puistot palvelualueen näkemyksen mukaan olennaisen tärkeää, jotta ratikkahankkeelle ei aiheutuisi merkittäviä viivästyksiä tai kustannusvaikutuksia. Kadut ja puistot palvelualueen arvion mukaan koko ratikkahankkeen valmistumisaikataulu voisi viivästyä jopa useilla kuukausilla ja viivästyksestä aiheutua usean miljoonan euron kustannukset, mikäli katusuunnitelmaehdotuksen mukaisiin ratkaisuihin tehtäisiin merkittäviä muutoksia.

Muistutus 1

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, joissa painotetaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Hakunilantie on myös kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää jatkuvia, selkeitä ja turvallisia jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä.

Aiemmassa vuoden 2022 suunnitelmaratkaisussa Vaaralankujalle esitettiin 1-suuntaista järjestelyä, jossa autoliikenne, jalankulku ja pyöräliikenne olisivat kulkeneet osittain samassa tilassa eri suuntiin. Lisäksi

jalankulun ja pyöräilyn pääreitti olisi katkennut Vaaralankujan kohdalla ja liikennettä olisi ohjautunut ajoradalle. Ratkaisua ei pidetty liikenneturvallisuuden kannalta toimivana, koska eri liikennemuotojen sekoittuminen samassa tilassa tekee liikenneympäristöstä vaikeasti hahmotettavan erityisesti lapsille, koululaisille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Myös jalankulun ja pyöräilyn jatkuvuus sekä pääpyöräreitille asetettu laatutaso olisivat olleet heikommat.

Nykyiset olemassa olevat yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Uudessa suunnitelmassa jalankulku ja pyöräily voidaan toteuttaa jatkuvina ja eroteltuina väylinä ilman katkoksia. Jalankulun ja pyöräilyn erottelu parantaa liikenneturvallisuutta ja vastaa kaupungin suunnitteluperiaatteita pääpyöräreiteillä. Hakunilantie on katuluokaltaan pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Suunnitteluohjeiden mukaisesti pyörätie sijoitetaan ajoradan puolelle eikä jalankäytävän ja pyörätien keskinäistä järjestystä voida vaihtaa. Muuttuneen katusuunnitelman myötä raitiotie sijoittuu Hakunilantien keskiosan sijaan kadun länsireunaan, minkä vuoksi tonttiliittymien käyttö molempiin suuntiin on mahdollista suoraan Hakunilantielle toteutetuista tonttiliittymistä. Näin ratkaisusta on saatu kokonaisuudessaan turvallisempi ja selkeämpi.

Tonttiliittymien osalta mitoituksessa on huomioitu tavanomainen tonttiliikenne sekä liittymien turvallinen käyttö. Lisäksi Hakunilantien liikennettä on pyritty rauhoittamaan erilaisilla suunnitteluratkaisuilla, kuten liikennevalo-ohjauksella, mikä helpottaa tonteilta liittymistä. Muistutuksessa esitetty huoli lumen aurauksesta ja talvikunnossapidon toimivuudesta on huomioitu suunnittelussa. Talvikunnossapito toteutetaan vastaavien kaupunkialueiden järjestelyjen tapaan, niin että tonttiliittymien osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Vaaralan Talkootien bussipysäkki sijaitsee Hakunilantien itäreunassa Vaaralan Talkootien pohjoispuolella.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 2

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Muistutuksessa katusuunnitelmaselostukseen liittyvä kysymys koskee enemmän koko hankkeen liikennemalleja ja niiden perusteella tehtyjä arvioita kuin yksittäistä katusuunnitelmaa.

Ratikka- ja katujärjestelyjä suunnitellaan seudullisten liikennemallien ja maankäytön kehityksen pohjalta. Arviot perustuvat siihen, että maankäyttö tiivistyy ja liikkuminen muuttuu ratikan varrella. Toisin sanoen liikenne-ennusteet perustuvat tulevaan maankäyttöön, ei nykyiseen kysyntään.

Ratikka yhdistää Mellunmäen metron, Tikkurilan junaliikenteen ja Aviapoliksen/lentoaseman yhdeksi käytäväksi. Tikkurilassa toimii seudullinen matkakeskus, jossa vaihtoyhteydet ovat keskeinen suunnitteluperuste. Ratikan keskeinen tavoite on lisätä asukkaita ja työpaikkoja käytävän varrelle, mikä lisää matkustajia kaikissa suunnissa. Tikkurila on merkittävä aluekeskus, jossa on huomattava työpaikka- ja palvelukeskittymä. Tikkurila toimii myös merkittävänä vaihtoasemana muihin joukkoliikennevälineisiin. Tästä syystä myös pyöräily suuntautuu sinne luonnollisesti.

Aidat ja melusuojauksen tarpeet

Katusuunnitelman osalta Kalliokuja 8:n aita sijaitsee asemakaavan mukaisella katualueella. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa, eikä uusi katusuunnitelma vaikuta hallinnollisiin omistussuhteisiin. Suunnitelmassa esitetty merkintä tontin reunassa on asemakaavan mukainen tontin ja katualueen välinen raja. Etäisyys talon kulmasta jkpp-tiehen on kaupunkialueella tavanomainen.

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein. Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy kauemmaksi Kalliokujasta, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Kalliokuja 8 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Saattoliikenne ja bussipysäkit

Ensisijaisesti pysäkeille saavutaan jalan, pyörällä, skuutilla tai joukkoliikennevälineestä toiseen vaihtamalla. Raitiotiepysäkit tulevat olemaan laatutasoltaan esteettömyyden erikoistason mukaisia ja niiltä on järjestetty myös esteetön yhteys lähimmälle linja-autopysäkille. Tarvittaessa auton voi hetkellisesti pysäyttää matkustajan kyydistä jättämiseksi joko sivukaduille tai ajoratapysäkille varovaisuutta noudattaen. Pysäkkien paikat on suunniteltu yhdessä Vantaan kaupungin kanssa ja HSL:n kanssa. Etelään suuntautuva pysäkki sijaitsee Vaaralantien pohjoispuolella Vaaralan raitiotiepysäkki-laiturin kanssa yhdistettynä. Tällä tavalla vaihto ratikasta linja-autoon on mahdollisimman vaivatonta ja turvallista käyttäjille. Ratikalle ei järjestetä erillisiä saattoliikennealueita.

Kuussillantielle sijoittuva pysäkki ei ole Vantaan ratikkahankkeen laajuudessa ja se toteutetaan kaupungin erillisenä hankkeena.

Jalankulku- ja pyöräilyväylät

Jalankulku-ja pyöräteiden laatutaso vastaa Vantaan kaupungin tavoitetilaa. Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 3

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Muistutuksessa katusuunnitelmaselostukseen liittyvä kysymys koskee enemmän koko hankkeen liikennemalleja ja niiden perusteella tehtyjä arvioita kuin yksittäistä katusuunnitelmaa.

Ratikka- ja katujärjestelyjä suunnitellaan seudullisten liikennemallien ja maankäytön kehityksen pohjalta. Arviot perustuvat siihen, että maankäyttö tiivistyy ja liikkuminen muuttuu ratikan varrella. Toisin sanoen liikenne-ennusteet perustuvat tulevaan maankäyttöön, ei nykyiseen kysyntään.

Ratikka yhdistää Mellunmäen metron, Tikkurilan junaliikenteen ja Aviapoliksen/lentoaseman yhdeksi käytäväksi. Tikkurilassa toimii seudullinen matkakeskus, jossa vaihtoyhteydet ovat keskeinen suunnitteluperuste. Ratikan keskeinen tavoite on lisätä asukkaita ja työpaikkoja käytävän varrelle, mikä lisää matkustajia kaikissa suunnissa. Tikkurila on merkittävä aluekeskus, jossa on huomattava työpaikka- ja palvelukeskittymä. Tikkurila toimii myös merkittävänä vaihtoasemana muihin joukkoliikennevälineisiin. Tästä syystä myös pyöräily suuntautuu sinne luonnollisesti.

<u>Hakunilantie välillä Vaaralan Talkootie – Kirkkokuja, katusuunnitelma 58629–2</u>

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priori-soidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä ja liikennevaloohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä Hakunilantielle.

Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Vaaralankujan kohdalla vuoden 2022 ratkaisu olisi katkaissut jkpp-väylien jatkuvuuden ja siirtänyt jalankulun ja pyöräilyn ajoradalle, mikä heikentäisi suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman katusuunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Tonttiliittymät, jotka ylittävät jalankulku- ja pyörätien, ovat kaupunkialueilla yleinen ratkaisu. Samankaltaisia järjestelyjä löytyy esimerkiksi Tikkurilasta Talvikkitieltä, jossa liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin

Hakunilantiellä. Talvikunnossapito toteutetaan samalla periaatteella kuin muissakin vastaavissa kohteissa, eli tonttiliittymien osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Muuttuneen katusuunnitelman myötä hanke on pystynyt arvioimaan Vaaralankujan järjestelyt uudelleen. Aiemmassa vaiheessa oli edettävä vuoden 2022 katusuunnitelman ratkaisun mukaisesti, koska raitiotie sijoittui Hakunilantien keskelle ja suorat liittymät eivät olleet sen vuoksi mahdollisia. Uudessa suunnitelmassa, jossa rata sijoittuu kadun länsireunaan Vaaralankujalle on pystytty tarkastelemaan muuta toteutusvaihtoehtoa. Uuden suunnitelman myötä autoliikenne voi jatkossa kääntyä tonteille suoraan Hakunilantieltä molemmista suunnista.

Jatkosuunnittelussa on havaittu, että kadun ja tonttien väliset korkeuserot ja niiden tasaaminen ei toimi parhaalla tavalla edellisen vaiheen suunnitelmien mukaisesti. Tämän vuoksi on päädytty linjaamaan tonttiliittymät suoraan Hakunilantielle. Lisäksi Hakunilantien liikennettä on suunnitteluratkaisuilla pyritty rauhoittamaan, mikä helpottaa tonteilta liittymistä.

Kalliokuja 10

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein.

Hanke on käynyt mittaamassa julkisivun ääneneristävyyttä kohteissa, joissa aiemman meluselvityksen mukaan on arvioitu olevan melutason ylityksiä. Mittausten mukaan suojattavan asuinrakennuksen julkisivun äänitasoero on oletustasoa parempi. Kun melusuojaustarpeen arvioinnissa huomioidaan mitattu julkisivujen todellinen äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohiajosta aiheutuvat hetkelliset enimmäisäänitason suositus arvot eivät ylity.

Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy kauemmaksi Kalliokujasta, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Kallio-kuja 10 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Jalankulku- ja pyöräilyväylät

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja.

Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät.

Hakunilantiellä kulkee eroteltu jkpp-tie. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä ja jalkakäytävä 2 m leveä. Tavoitteiden mukaiset leveydet (yhteensä 4,5 m) täyttyvät Kalliokuja 10 kohdalla. Vaaralan talkootielle

kääntyvä haara on muistutuksessa mainitun 3,25 m leveä. Vaaralan talkootie on asuntokatu, jolla kapeampi yhdistetty jkpp-väylä on perusteltu.

Maaperäolosuhteet ja vaikutus Kalliokujan asuntoihin

Rata rakennetaan nykyisen kadun paikalle, ja katua levennetään jalankulku- ja pyörätien rakenteilla, joilla ei liiku raskasta liikennettä. Nykytilanteessa Hakunilantiellä kulkee raskaita erikoiskuljetuksia, joiden pistekuormat voivat olla raitiotietä suurempia. Pohjanvahvistuksessa otetaan huomioon liikennekuormat ja pohjaolosuhteet ja suunnitellaan tarvittavat vahvistustoimenpiteet sen mukaisesti.

Geoteknisesti Hakunilantien katualueella on olemassa olevia pohjanvahvistuksia. Olemassa oleva Hakunilantien katurakenne on perustettu Vantaan kaupungilta saatujen lähtötietojen perusteella 1990-luvulla tehdylle pilaristabiloinnille Lähdepuistontien ja Kolmiokirkonrinteen välisellä katualueella. Tutkimusten perusteella pilaristabilointi lujittuu ajansaatossa ja olemassa olevien pilarien leikkauslujuus voi olla jopa 700 kPa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että katualue on lähes painumaton, eikä vaikutusta ole katualueen ulkopuolelle. Raitiotie tulee sijoittumaan olemassa olevan pilaristabiloinnin päälle. Raitiotien ja pilarien väliin rakennetaan vielä raitiotielaatan lisäksi teräsbetoniarina, joka jakaa raitiotieltä tulevaa kuormaa pilareille. Lisäksi raitiotien tuleva rakennepaksuus vastaa Hakunilantien nykyistä kadun paksuutta, joka tarkoittaa käytännössä sitä, että tilanne ei nykyisestään juurikaan muutu. Uusille alueille, joissa ei ole pilaristabilointia, rakennetaan lisää vastaavanlaisia pilareita tai muita pohjanvahvistuksia, jotta rakenteet eivät tule haitallisesti painumaan. Kolmiokirkonrinteeltä Kuussillantielle Hakunilantien katualueen ja raitiotien maapohja on kallioleikkauksessa ja kantavaa hiekkamoreenia.

Hanke on päivittänyt runkomelu- ja tärinäselvityksen uuden suunnitelman mukaisesti. Radan alle rakennetaan tärinää vähentävää runkomelusuojausta selvityksessä esitettyihin paikkoihin. Hakunilantielle runkomelusuojausta tulee Vaaralantien ja Kuussillantien väliselle alueelle.

Kalliokuja 18 pensasaidat

Kalliokuja 18 kohdalla pensasaita sijoittuu pääasiassa katualueelle, erityisesti rakennuksen pohjoispuolella. Hanke tarkastelee nykyisen pensasaidan säilytysmahdollisuutta suunnittelussa, mutta ei voi taata sen säilyttämistä. Katusuunnitelmassa on esitetty uutta havupensasvaltaista kasvillisuutta nykyisen pensasaidan tilalle.

Kadun rakentaminen tullaan tekemään katusuunnitelman puitteissa. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa. Uusi katusuunnitelma ei heikennä kiinteistön tilannetta vuoden 2022 katusuunnitelmaan verrattuna.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 4

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Muistutuksessa katusuunnitelmaselostukseen liittyvä kysymys koskee enemmän koko hankkeen liikennemalleja ja niiden perusteella tehtyjä arvioita kuin yksittäistä katusuunnitelmaa.

Ratikka- ja katujärjestelyjä suunnitellaan seudullisten liikennemallien ja maankäytön kehityksen pohjalta. Arviot perustuvat siihen, että maankäyttö tiivistyy ja liikkuminen muuttuu ratikan varrella. Toisin sanoen liikenne-ennusteet perustuvat tulevaan maankäyttöön, ei nykyiseen kysyntään.

Ratikka yhdistää Mellunmäen metron, Tikkurilan junaliikenteen ja Aviapoliksen/lentoaseman yhdeksi käytäväksi. Tikkurilassa toimii seudullinen matkakeskus, jossa vaihtoyhteydet ovat keskeinen suunnitteluperuste. Ratikan keskeinen tavoite on lisätä asukkaita ja työpaikkoja käytävän varrelle, mikä lisää matkustajia kaikissa suunnissa. Tikkurila on merkittävä aluekeskus, jossa on huomattava työpaikka- ja palvelukeskittymä. Tikkurila toimii myös merkittävänä vaihtoasemana muihin joukkoliikennevälineisiin. Tästä syystä myös pyöräily suuntautuu sinne luonnollisesti.

Vaaralan kallioon kohdistuvat toimenpiteet

Kallioleikkaus tulee jatkossakin olemaan osa Vaaralan maisemakuvaa. Kalliota joudutaan jonkin verran kaventamaan ja katualuetta leventämään lisääntyneen tilatarpeen vuoksi. Kallioleikkauksen edustalle istutetaan köynnöksiä. Kallion alaosasta on osa louhittu jo aiemmin Hakunilantien rakentamisen yhteydessä.

Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Katusuunnitelman tai louhinnan laajuus ei uudessa päivitetyssä katusuunnitelmassa muutu vuoden 2022 hyväksytystä, lainvoimaisesta katusuunnitelmasta.

Katusuunnitelmassa on osoitettu jalankulku- ja pyöräväylät Hakunilantien molemmin puolin. Jalankulun- ja pyöräilyn väylä sekä läntinen ajorata sijoittuvat nykyisen Vaaralankallion kohdalle ja katusuunnitelmassa alueelle on määritetty kallioleikkausta. Louhintaa joudutaan suorittamaan myös raitiotielinjauksen ja ajoradan kohdalta.

Ratikkahankkeella on tutkittu mahdollisuutta jättää jkpp-tien toteutus myöhemmäksi päivitetyn han-kesuunnitelman yhteydessä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin tultu siihen lopputulemaan, että koska raitiotielinja sijoittuu myös louhittavan kallion alueelle, on Vantaan kaupungille kustannustehokkainta, vastuullisinta ja turvallisinta suorittaa louhinta lainvoimaisessa katusuunnitelmassa osoitetulla laajuudella ratikkahankkeen yhteydessä. Jos louhinta jkpp-tien kohdalta toteutetaan myöhemmin irrallisena urakkana ratikan jo valmistuttua, tarkoittaa se raitiotieliikenteen keskeyttämistä työn ajaksi mahdollisesti useammaksi viikoksi. Louhinta tulisi toteuttaa käytännössä radan päälle, jolloin rakennettu rata tulee suojata sekä ajolangat pylväineen tulisi purkaa pois louhinnan ajaksi. Jkpp-tien vaatiman louhinnan suorittaminen myöhemmin tulisi Vantaan kaupungille merkittävän kalliiksi ja aiheuttaisi tarpeetonta häiriötä ja turvallisuusriskejä liikenteeseen ja lähiympäristöön.

Hankkeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetason heikentämistä ja liikenneturvallisuudesta tinkimistä. Osin muutokset heikentävät myös ratikan linjausta ja aiheuttavat suuremman riskin kirskumiselle.

Pyöräverkkosuunnitelmassa huomioidaan tulevaisuuden maankäyttöä, ei nykytilaa.

Hanke välittää idean valaistuksesta ja kyltistä Vantaan taideryhmälle arvioitavaksi.

Bussipysäkit

Pysäkkien sijoittelusta on neuvoteltu HSL:n kanssa. Niiden sijoitteluun liittyy myös tiettyjä periaatteita, joita nykyinen sijoittelu noudattaa.

Pysäkit etelään: Vaaralan Talkootien pohjoispuolella yhdistettynä ratikkapysäkkiin, Kuussillantiellä Hakunilantien liittymän länsipuolella. Pysäkit pohjoiseen: Hakunilantiellä Pääskyläntien lähellä, Lähdepuistontien eteläpuolella sekä juuri ennen kehä III:n siltaa.

Kuussillantielle sijoittuva pysäkki ei ole Vantaan ratikkahankkeen laajuudessa ja se toteutetaan kaupungin erillisenä hankkeena.

Melusuojaus Vaaralan kallioita vasta päätä (Pääskyläntie 2)

Vantaan ratikkahankkeella on tehty melumallinnus muuttuneiden suunnitelmien mukaisesti. Melumallinnusta on täydennetty jatkosuunnittelun aikana kehitetyillä ratkaisuilla sekä edellisen vaiheen jälkeen tarkentuneilla tiedoilla. Meluselvityksen perusteella on esitetty tarvittavat melusuojaukset niihin kohteisiin, joissa melun kynnysarvot ylittyvät. Melusuojaustarpeen perusteena on riski Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisten sisämelutason ohjearvojen ylittymisestä. Ensimmäisen katusuunnitelman meluarvioinnissa on käytetty oletuksena tavanomaisella julkisivurakenteella toteutuvaa äänitasoeroa liikennemelua vastaan 30 dB.

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein. Hanke on käynyt mittaamassa julkisivun ääneneristävyyttä kohteissa, joissa aiemman meluselvityksen mukaan on arvioitu olevan melutason ylityksiä. Mittausten mukaan suojattavan asuinrakennuksen julkisivun äänitasoero on ollut oletustasoa parempi. Kun melusuojaustarpeen arvioinnissa huomioidaan mitattu äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohiajos-ta aiheutuvat hetkelliset enimmäisäänitason suositus arvot eivät ylity.

Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy nykyistä kauemmaksi Pääskyläntien asuinrakennuksista, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Pääskyläntien 2 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 5

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Sähkönsyöttöasemalle (SSA10) on ajatuksena ollut lisätä köynnöskasvillisuutta ja ne on merkitty katusuunnitelmaan. Lisäksi Vantaan taideryhmä selvittää, voisiko kohde sopia taiteen sijoittamiseen.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 6

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Kallioleikkaus tulee jatkossakin olemaan osa Vaaralan maisemakuvaa. Kalliota joudutaan jonkin verran kaventamaan ja katualuetta leventämään lisääntyneen tilatarpeen vuoksi. Kallioleikkauksen edustalle istutetaan köynnöksiä. Kallion alaosasta on osa louhittu jo aiemmin Hakunilantien rakentamisen yhteydessä. Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Katusuunnitelman tai louhinnan laajuus ei uudessa päivitetyssä katusuunnitelmassa muutu vuoden 2022 hyväksytystä, lainvoimaisesta katusuunnitelmasta.

Katusuunnitelmassa on osoitettu jalankulku- ja pyöräväylät Hakunilantien molemmin puolin. Jalankulun- ja pyöräilyn väylä sekä läntinen ajorata sijoittuvat nykyisen Vaaralankallion kohdalle ja katusuunnitelmassa alueelle on määritetty kallioleikkausta. Louhintaa joudutaan suorittamaan myös raitiotielinjauksen ja ajoradan kohdalta.

Ratikkahankkeella on tutkittu mahdollisuutta jättää jkpp-tien toteutus myöhemmäksi päivitetyn han-kesuunnitelman yhteydessä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin tultu siihen lopputulemaan, että koska raitiotielinja sijoittuu myös louhittavan kallion alueelle, on Vantaan kaupungille kustannustehokkainta, vastuullisinta ja turvallisinta suorittaa louhinta lainvoimaisessa katusuunnitelmassa osoitetulla laajuudella ratikkahankkeen yhteydessä. Jos louhinta jkpp-tien kohdalta toteutetaan myöhemmin irrallisena urakkana ratikan jo valmistuttua, tarkoittaa se raitiotieliikenteen keskeyttämistä työn ajaksi mahdollisesti useammaksi viikoksi. Louhinta tulisi toteuttaa käytännössä radan päälle, jolloin rakennettu rata tulee suojata sekä ajolangat pylväineen tulisi purkaa pois louhinnan ajaksi. Jkpp-tien vaatiman louhinnan suorittaminen myöhemmin tulisi Vantaan kaupungille merkittävän kalliiksi ja aiheuttaisi tarpeetonta häiriötä ja turvallisuusriskejä liikenteeseen ja lähiympäristöön.

Hankkeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös eri vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetason heikentämistä ja liikenneturvallisuudesta tinkimistä. Näin ollen on päädytty pysymään nykyisessä katusuunnitelmaehdotusratkaisussa.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 7

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Kalliokuja 18 kohdalla pensasaita sijoittuu pääasiassa katualueelle, erityisesti rakennuksen pohjoispuolella. Hanke tarkastelee nykyisen pensasaidan säilytysmahdollisuutta suunnittelussa, mutta ei voi taata sen säilyttämistä. Katusuunnitelmassa on esitetty uutta havupensasvaltaista kasvillisuutta nykyisen pensasaidan tilalle.

Kadun rakentaminen tullaan tekemään katusuunnitelman puitteissa. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa. Uusi katusuunnitelma ei heikennä kiinteistön tilannetta vuoden 2022 katusuunnitelmaan verrattuna.

Pensasaidoilla ei ole keskiäänitasoon mitattavissa olevaa vaikutusta. Hankkeessa tehdyn laskennallisen arvioinnin perusteella melusuojauksen kriteerit eli ohjearvot ja enimmäisäänitasoa koskeva suositus eivät tule ylittymään kohteessa.

Työnaikaiset liikennejärjestelyt vaativat yleensä kiertotiejärjestelyjä. Kaikkiin kiinteistöihin tullaan järjestämään kulkuyhteydet rakentamisen ajan.

Ratikka ei vaikuta Hakunilantiellä peurojen nykyisiin kulkureitteihin. Ratikan rakennustöiden aikana pyritään estämään peurojen liikkuminen vaaravyöhykkeillä ohjaamalla ne työmaan ulkopuolelle.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutukset 8 ja 9

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevat muistutukset.

Vastine

Kallioleikkaus tulee jatkossakin olemaan osa Vaaralan maisemakuvaa. Kalliota joudutaan jonkin verran kaventamaan ja katualuetta leventämään lisääntyneen tilatarpeen vuoksi. Kallioleikkauksen edustalle istutetaan köynnöksiä. Kallion alaosasta on osa louhittu jo aiemmin Hakunilantien rakentamisen yhteydessä. Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Katusuunnitelman tai louhinnan laajuus ei uudessa päivitetyssä katusuunnitelmassa muutu vuoden 2022 hyväksytystä, lainvoimaisesta katusuunnitelmasta.

Katusuunnitelmassa on osoitettu jalankulku- ja pyöräväylät Hakunilantien molemmin puolin. Jalankulun- ja pyöräilyn väylä sekä läntinen ajorata sijoittuvat nykyisen Vaaralankallion kohdalle ja katusuunnitelmassa alueelle on määritetty kallioleikkausta. Louhintaa joudutaan suorittamaan myös raitiotielinjauksen ja ajoradan kohdalta.

Ratikkahankkeella on tutkittu mahdollisuutta jättää jkpp-tien toteutus myöhemmäksi päivitetyn han-kesuunnitelman yhteydessä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin tultu siihen lopputulemaan, että koska raitiotielinja sijoittuu myös louhittavan kallion alueelle, on Vantaan kaupungille kustannustehokkainta, vastuullisinta ja turvallisinta suorittaa louhinta lainvoimaisessa katusuunnitelmassa osoitetulla laajuudella ratikkahankkeen yhteydessä. Jos louhinta jkpp-tien kohdalta toteutetaan myöhemmin irrallisena urakkana ratikan jo valmistuttua, tarkoittaa se raitiotieliikenteen keskeyttämistä työn ajaksi mahdollisesti useammaksi viikoksi. Louhinta tulisi toteuttaa käytännössä radan päälle, jolloin rakennettu rata tulee suojata sekä ajolangat pylväineen tulisi purkaa pois louhinnan ajaksi. Jkpp-tien vaatiman louhinnan suorittaminen myöhemmin tulisi Vantaan kaupungille merkittävän kalliiksi ja aiheuttaisi tarpeetonta häiriötä ja turvallisuusriskejä liikenteeseen ja lähiympäristöön.

Hankkeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös eri vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetason heikentämistä ja liikenneturvallisuudesta tinkimistä. Näin ollen on päädytty pysymään nykyisessä katusuunnitelmaehdotusratkaisussa.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 10

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä, ja liikennevaloohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä Hakunilantielle.

Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Vaaralankujan kohdalla vuoden 2022 ratkaisu olisi katkaissut jkpp-väylien jatkuvuuden ja siirtänyt jalankulun ja pyöräilyn ajoradalle, mikä heikentäisi suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman katusuunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Tonttiliittymät, jotka ylittävät jalankulku- ja pyörätien, ovat kaupunkialueilla kuitenkin melko yleinen ratkaisu. Samankaltaisia järjestelyjä löytyy esimerkiksi Tikkurilasta Talvikkitieltä, jossa liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin Hakunilantiellä. Talvikunnossapito toteutetaan samalla periaatteella kuin muissakin vastaavissa kohteissa. Tonttiliittymän osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Muuttuneen katusuunnitelman myötä hanke on pystynyt arvioimaan Vaaralankujan järjestelyt uudelleen. Aiemmassa vaiheessa oli edettävä vuoden 2022 katusuunnitelman ratkaisun mukaisesti, koska raitiotie sijoittui Hakunilantien keskelle ja suorat liittymät eivät olleet sen vuoksi mahdollisia. Uudessa suunnitelmassa, jossa rata sijoittuu kadun länsireunaan Vaaralankujalle on pystytty tarkastelemaan muuta toteutusvaihtoehtoa. Uuden suunnitelman myötä autoliikenne voi jatkossa kääntyä tonteille suoraan Hakunilantieltä molemmista suunnista.

Jatkosuunnittelussa on havaittu, että kadun ja tonttien väliset korkeuserot ja niiden tasaaminen ei toimi parhaalla tavalla edellisen vaiheen suunnitelmien mukaisesti. Tämän vuoksi on päädytty linjaamaan tonttiliittymät suoraan Hakunilantielle. Lisäksi Hakunilantien liikennettä on suunnitteluratkaisuilla pyritty rauhoittamaan, mikä helpottaa tonteilta liittymistä.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 11

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Muistutuksen osalta Hakunilantien välillä Kehä III-Kuussillantie hyväksymispäätöksen yhteydessä käsitellään vain kyseisen katuvälin katusuunnitelmaa koskevat asiat. Muihin suunnitelmiin liittyvät kommentit käsitellään niiden hyväksymispäätösten yhteydessä.

Kuussillantien suunnittelu tai rakentaminen eivät kuulu Vantaan ratikkahankkeen laajuuteen. Nykyinen suunnitelmaratkaisu tukee myöhempiä muutoksia myös Hakunilantieltä idän ja lännen suuntaan. Liikenneympyrä toteutetaan kaksisuuntaisena pyöräilyjärjestelyiden osalta, koska liittyvien katujen pyörätiejärjestelyt ovat kaksisuuntaiset. Jalankululle on selkeämpää, että suojatiet ovat kohtisuorassa reunakiviin. Tämä hyödyttää myös esimerkiksi liikunta- ja näkörajoitteisia. Vaaralankujan kohdalla on niukasti tilaa toteuttaa erillistä katua ja jkpp-tietä. Yksittäisten puiden rungot eivät muodosta merkittävää näkemäestettä. Puiden valinnassa ja hoitotoimenpiteillä puut pidetään alhaalta oksattomina, niin etteivät ne muodosta näkemäestettä.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 12

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Nykyisessä katusuunnitelmaehdotuksen ratkaisussa jkpp-tie siirtyy noin 3 m aiempaa lähemmäs tonttia, koska yleisen viihtyvyyden vuoksi raitiotien ja jkpp-tien väliin on haluttu mahduttaa puurivi. Jkpp-tie ei kuitenkaan tule olemaan kiinni aidassa, vaan väliin jää edelleen 2–6 m levyinen alue viheraluetta. Nykyiset lehtikuuset pyritään säilyttämään ja hanke selvittää mahdollisuutta lisätä kasvillisuutta tontin ja jkpp-tien väliselle viheralueelle.

Katusuunnitelmaluonnosten esittelyn osalta jätetyt mielipiteet koottiin vuorovaikutusraportiksi, jossa vastattiin saatuihin palautteisiin. Katusuunnitelmaluonnosten esittelystä tiedotettiin sen vaikutusalueella olevia lähempiä kiinteistönomistajia kirjeitse, jossa mainittiin alustava tieto vurovaikutusraportin julkaisupäivämäärästä. Kaikki vuorovaikutusraportit löytyvät Vantaan ratikan nettisivuilta.

Katusuunnitelma ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 13

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä

liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä, ja liikenne-valo-ohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä Hakunilantielle.

Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Vaaralankujan kohdalla vuoden 2022 ratkaisu olisi katkaissut jkpp-väylien jatkuvuuden ja siirtänyt jalankulun ja pyöräilyn ajoradalle, mikä heikentäisi suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman katusuunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Tonttiliittymät, jotka ylittävät jalankulku- ja pyörätien, ovat kaupunkialueilla kuitenkin melko yleinen ratkaisu. Samankaltaisia järjestelyjä löytyy esimerkiksi Tikkurilasta Talvikkitieltä, jossa liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin Hakunilantiellä.

Muuttuneen katusuunnitelman myötä hanke on pystynyt arvioimaan Vaaralankujan järjestelyt uudelleen. Aiemmassa vaiheessa oli edettävä vuoden 2022 katusuunnitelman ratkaisun mukaisesti, koska raitiotie sijoittui Hakunilantien keskelle ja suorat liittymät eivät olleet sen vuoksi mahdollisia. Uudessa suunnitelmassa, jossa rata sijoittuu kadun länsireunaan Vaaralankujalle on pystytty tarkastelemaan muuta toteutusvaihtoehtoa. Uuden suunnitelman myötä autoliikenne voi jatkossa kääntyä tonteille suoraan Hakunilantieltä molemmista suunnista.

Jatkosuunnittelussa on havaittu, että kadun ja tonttien väliset korkeuserot ja niiden tasaaminen ei toimi parhaalla tavalla edellisen vaiheen suunnitelmien mukaisesti. Tämän vuoksi on päädytty linjaamaan tonttiliittymät suoraan Hakunilantielle. Lisäksi Hakunilantien liikennettä on suunnitteluratkaisuilla pyritty rauhoittamaan, mikä helpottaa tonteilta liittymistä.

Talvikunnossapito ja osoitteen muutos

Talvikunnossapito toteutetaan samalla periaatteella kuin muissakin vastaavissa kohteissa. Tonttiliittymän osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Katusuunnitelmassa ei oteta kantaa mahdolliseen osoitteen muutokseen. Vantaan kaupunki on asukkaisiin myöhemmin yhteydessä mahdollisesta osoitteen muutoksesta.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 14

N.N on jättänyt 17.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Vaaralantie 15 kohdalla on tehty pientä muutosta suunnitelmaan, joka on esitetty suunnitelmassa 58629-2A. Tonttiliittymää on pyritty leventämään ja siirtämään. Näin vieraspaikat voisivat säilyä ja pelastusajoneuvo pääsisi kääntymään parkkipaikalle, josta maksimietäisyysvaatimus etupihalle täyttyy. Tonttiliittymä sijoitetaan ja mitoitetaan niin, että autot saadaan käännettyä pihalla ja ajettua sisään ja ulos.

Kustannusarvio

katu:	17 718 000 €
vesihuolto:	208 000 €
Yhteensä:	17 926 000 € (alv 0 %)

Sovelletut oikeusohjeet ja toimivalta:

Alueidenkäyttölaki 84 § ja 85 §, maankäyttö- ja rakennusasetus 41 § ja 43 §

Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 9 § 4 kohdan 4 mukaan kaupunkitilalautakunta tehtäväalueellaan päättää katusuunnitelmien sekä alueidenkäyttölain 90 §:n 4 momentissa tarkoitettujen muiden yleisten alueiden suunnitelmien, joiden kustannusarvio on yli 1 milj. euroa (alv 0 %) tai joista on tehty muistutuksia suunnitelmien nähtävillä oloaikana, hyväksymisestä.

Kaupunkitilalautakunta 10.6.2026 § 27

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään

a) antaa perustelutekstin mukainen vastine suunnitelmaan ja todeta että muistutukset eivät anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta. Muistutuksen nro 14 pohjalta on tehty muutoksia suunnitelmaan, ja ne on esitetty suunnitelmassa 58629-2A,

b) hyväksyä Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie, katusuunnitelmat, piirustusnumerot 58629-1, 58629-2A, 58629-3, 58629-8610 ja 58629-8608, ja

c) todeta, että suunnitelmien mukainen rakentaminen toteutetaan vaiheittain, joista ensimmäinen Vantaan ratikka hankkeessa ja loput kokonaisuudesta Katujen ja puistojen palvelualueen investointibudjetin puitteissa rakentamisohjelman mukaisesti.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkitilalautakunnan jäsen Marja Uistola poistui osallisuusjäävinä kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Asian käsittelyn aikana kaupunkitilalautakunnan jäsen Suvi Karhu esitti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi siten, että katusuunnitelmasta poistetaan vähintään läntisin puurivi ja kalliota tulee louhia mahdollisimman vähän. Esitys raukesi kannattamattomana.

Päätös:

Hyväksyttiin kaupungininsinöörin esitys.

Merkittiin, että vihreä lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon koko kaupunkitilalautakunta yhtyi:
”Katusuunnitelman toteutuksessa on pyrittävä minimoimaan tarvittava kallion louhinta ja ensisijaisesti pyrittävä siihen, että mikäli katusuunnitelma sen mahdollistaa, kallion pystysuoraa leikkausta vältetään ja louhintapinnasta tehdään mahdollisimman luonnollisen näköinen.”

Merkittiin, että vihreä lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon koko kaupunkitilalautakunta yhtyi:
”Asukkaiden muistutuksissa ja toiveissa on mainittu, että louhitun kallion kohdalle voitaisiin ratikan taiteen puitteissa asentaa VAARALA-kyltti sekä valaista kallio iltaisin. Lautakunta pitää tärkeänä, että asukkaiden mielipide huomioidaan.”

Merkittiin, että sosiaalidemokraattinen lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon koko kaupunkitilalautakunta yhtyi:
”Kaupunkitilalautakunta toteaa, että Vaaralan ratikkaosuuden suunnittelun edetessä hankkeen vaikutukset ovat näyttäytyneet asukkaille aiempaa laajempina. Asukkaiden näkökulmasta valtuustolle hyväksytyn kallionlouhinnan minimointitavoitteen ei koeta toteutuneen, vaan katualueen leveneminen ja molemminpuoliset jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut ovat lisänneet louhinnan määrää merkittävästi. Samalla asukkaat ovat kokeneet, ettei heidän esittämiään vaihtoehtoja ja huolia ole riittävästi huomioitu suunnitteluprosessin aikana.

Lautakunta edellyttää, että jatkossa vastaavissa hankkeissa suunnitelmamuutokset ja niiden vaikutukset tuodaan asukkaille ja luottamushenkilöille nykyistä selkeämmin esiin suunnittelun edetessä hyvissä ajoin.”

Merkittiin, että kaupunkitilalautakunnan jäsen Sirkku Ingervo jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Pidän tärkeänä, että kalliota louhitaan mahdollisimman säästävästi ratikkasuunnitelmaan liittyvän kevyenliikenteen väylän toteuttamiseksi. Samalla olisi hyvä selvittää katuvihreälle tarkempaa sijaintia kallion louhinnan minimoimiseksi.

Pidän tärkeänä asukaskuulemisen parantamista ja osallistamisen oikea-aikaisuutta päätöksentekoprosessissa.”

Liitteet:
- 58629 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelmaselostus
- 58629-1 Hakunilantie välillä Kehä III-Vaaralan talkootie katusuunnitelma
- 58629-2A Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja katusuunnitelma
- 58629-3 Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie katusuunnitelma
- 58629-8608 Hakunilantien sähkönsyöttöasema SSA 10 julkisivut
- 58629-8610 Hakunilantien sähkönsyöttöasema SSA 10 havainnekuva
- Muistutus (1), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (2), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (3), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629

- Muistutus (4), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (5), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (6), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (7), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (8), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (9), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (10), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (11), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (12), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (13), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (14), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 5. Valitus katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa koskevassa asiassa

Lisätiedot:
suunnittelupäällikkö Heikki Väänänen, puh. 040 624 0285
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

HAO Helsinki

Lähettäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 18. kesäkuuta 2026 22.51
Vastaanottaja: HAO Helsinki
Aihe: Re: Kiireellinen täytäntöönpanokieltopyyntö sekä valitus Vantaan kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksen kohdan 27 päätöksestä
Liitteet: Kaupunkitilalautakunta_poytakirja_kohta 27 _hakunilantie_valilla_keha_iii_kuussillantie_katusuunnitelman_hyvaksyminen_93 _vaarala_.pdf; Vantaan-ratikan-Vaaralan-asukasinfon-diat-23022026.pdf; Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma.pdf

HUOM! Ulkoinen lähettäjä. Älä avaa linkkejä tai liitteitä, ellet tunnista lähettäjää.
OBS! Extern avsändare. Öppna inte länkar eller bilagor om du inte känner igen avsändaren.
NOTE! External sender. Do not open links or attachments unless you recognize the sender.

Hei,

Kiitän nopeasta valitukseni kirjaamisesta! Toivottavasti valitukseni ehditään pian katsoa läpi täytäntöönpanokieltopyynnön osalta.

Liitteenä on pienet tiedostot. Diaesityksen diat 12 ja 33 ovat merkittäviä, koska niissä on asukkaille esitettyä väärää tietoa. Hankesuunnitelman sivut 37 ja 38 ovat tärkeät, koska niissä näkyy kaupunginvaltuuston hyväksymä kavennettu katuratkaisu, joka toteutuessaan säästäisi huomattavan määrän louhittavaa kalliota.

Hyvää juhannusta!

Yt. [redacted]

to 18.6.2026 klo 12.19 HAO Helsinki (helsinki.hao@oikeus.fi) kirjoitti:

> Hei,
>
> Tietoturvasyistä hallinto-oikeus ei voi vastaanottaa liitteitä ulkoisten linkkien tai pilvipalveluiden kautta.
>
> Lähettäisittekö ystävällisesti linkkien takana olevat liitteet sähköpostin liitetiedostoina. Suurikokoisia liitteitä voi lähettää Oikeusministeriön turvaviestipalvelun kautta osoitteessa: https://turvaviesti.om.fi/.
>
> Valituksenne on kirjattu vireille asianhallintaamme diaarinumerolla 4876/2026.
>
> Ystävällisin terveisin,
>
> [redacted]

[redacted]

Helsingin hallinto-oikeus / Helsingfors förvaltningsdomstol / Helsinki Administrative Court

Radanrakentajantie 5 / Banbyggarvägen 5

00520 HELSINKI / HELSINGFORS

Puh. / Tel. 029 564 2003

Puh. / Tel. 029 564 2069 (kirjaamo / registratorskontoret / registry)

www.hehao.fi

Tämä viesti voi sisältää luottamuksellista tietoa. Mikäli ette ole viestissä tarkoitettu vastaanottaja, olkaa hyvä ja ilmoittakaa siitä lähettäjälle ja poistakaa viesti välittömästi.

Detta meddelande kan innehålla konfidentiell information. Ifall ni inte är meddelandets avsedda mottagare, vänligen informera avsändaren om detta och radera meddelandet omedelbart.

This message may contain confidential information. If you are not the intended recipient, please notify the sender and delete the message immediately.

Lähettäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 18. kesäkuuta 2026 9.44
Vastaanottaja: HAO Helsinki <helsinki.hao@oikeus.fi>
Aihe: Kiireellinen täytäntöönpanokieltopyyntö sekä valitus Vantaan kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksen kohdan 27 päätöksestä

HUOM! Ulkoinen lähettäjä. Älä avaa linkkejä tai liitteitä, ellet tunnista lähettäjää.
OBS! Extern avsändare. Öppna inte länkar eller bilagor om du inte känner igen avsändaren.
NOTE! External sender. Do not open links or attachments unless you recognize the sender.

Hei,

Alla on valitukseni Vantaan kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksessaan kohdassa 27 tekemästä päätöksestä. Valitus sisältää kiireellisen pyynnön täytäntöönpanokiellosta, koska alueella louhitaan kalliota. Kun kallio on louhittu, maisemaa ei voi ennallistaa, ja koska louhinta on jo aloitettu, täytäntöönpanokieltopyyntö on erittäin kiireellinen. Toivon siis täytäntöönpanokieltopyynnön nopeaa käsittelyä. Kiitos!

Ystävällisin terveisin [redacted]

VALITUS:

Tämä valitus koskee Vantaan kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 olleen kokouksen kohtaa 27, jossa lautakunta hyväksyi Hakunilantien katusuunnitelmat Vaaralan osalta. Katusuunnitelmien päätöksenteon prosessi on ollut monella tapaa puutteellinen. Menettelytavat ovat olleet kyseenalaisia ja osittain myös lainvastaisia, ja siksi katusuunnitelmien hyväksymispäätös pitää kumota. Tässä valituksessa on lakiin nojaten esitetty perusteet päätöksen kumoamiselle. Esitetyt perustelut koskevat Vaaralan katusuunnitelmia 58629-2A ja 58629-3. Näiden kahden katusuunnitelman osalta hyväksymispäätös tulee kumota.

Valituksen käsittelyn ajaksi pyydetään välitöntä täytäntöönpanokieltoa, koska katusuunnitelmien alueella suoritettava louhintatoimenpide tekee tämän valituksen isolta osin hyödyttömäksi. Louhinta pitää keskeyttää valituksen käsittelyn ajaksi, koska louhittua kalliota ei pysty ennallistamaan. Louhinta on jo aloitettu, joten pyyntö on kiireellinen. Myös louhintaan liittyvät kallioporaukset ja kasvillisuuden raivaus tulee keskeyttää valituksen käsittelyn ajaksi, jotta maisemaan ei tehdä tarpeettomia muutoksia.

VALITUKSEN KOHDE

Vantaan ratikan rakentaminen aiheuttaa muutoksia Vaaralassa Hakunilantiellä. Vaaralaan julkaistiin 23.3.2026 kolme katusuunnitelmaluonnosta, jotka näyttivät, miten alue tulee ratikan myötä muuttumaan. Erityisesti Vaaralan kahdessa katusuunnitelmassa on asukkaiden näkökulmasta useita puutteita ja epäkohtia, toimimattomia liikennejärjestelyitä ja alueen ilmettä radikaalisti muuttavia ratkaisuja. Asukkaat pyrkivät monin keinoin vaikuttamaan katusuunnitelmiin. Asukkaiden kuulemisessa ja osallistamisessa ilmeni kuitenkin vakavia puutteita. Prosessi oli suunniteltu ja toteutettu niin huonosti, että sen laillisuus vaarantui.

Katusuunnitelmissa esitetyt ratkaisut edellyttävät 11 000 kuution kallionlouhintaa, mikä on valtava määrä keskellä asuinaluetta. Louhittavan määrän suuruus tuli asukkaille järkytyksenä. **Kyseinen muutos muuttaa radikaalisti alueen ilmettä, eikä tehtyä muutosta pystytä koskaan ennallistamaan.** Asukkaat pyrkivät vaikuttamaan katusuunnitelmissa esitettyihin ratkaisuihin ja vahvasti ilmaisivat tahtonsa kallionlouhinnan minimoinnista esimerkiksi muistutuksin, viestein ja vastaehdotuksin. Asukkaiden mielipiteet kuitenkin ohitettiin päätöksenteossa, koska kaupungin puolelta katusuunnitelmat haluttiin viedä kiireellä ja viivytyksittä läpi päätöksenteon.

Kaupunginvaltuuston 17.11.2025 hyväksymän uusimman hankesuunnitelman perusteella kallionlouhinnan määrän piti olla huomattavasti suppeampi, joten asukkaat kokevat tulleensa asiassa harhaanjohdetuiksi. Lisäksi katusuunnitelmissa on myös jokapäiväisen liikkumisen kannalta toimimattomia ratkaisuja, joihin asukkaat tuloksetta vaativat muutoksia. Asuinalueellemme ollaan tekemässä suuria peruuttamattomia muutoksia, eikä alueen asukkaiden mielipiteitä ole aidosti otettu suunnittelussa huomioon. Koska meidän asukkaiden ääntä ei ole kuultu, haemme muutosta asiaan oikeusteitse. **Päätöksenteossa demokraattisuus ja laillisuus eivät ole kaikilta osin toteutuneet, ja siksi asiassa tehty hyväksymispäätös tulee kumota katusuunnitelmien 58629-2A ja 58629-3 osalta**.

PUUTTEET KANSALAISTEN KUULEMISESSA JA DEMOKRATIAN TOTEUTUMISESSA

Perustuslain pykälässä 2 todetaan, että kansalaisilla, jokaisella yksilöllä, on oikeus vaikuttaa elinympäristönsä kehittämiseen. Pykälässä 20 todetaan, että julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan kansalaisten mahdollisuus

vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. **Katusuunnitelmien suhteen asukkaiden vaikutusmahdollisuudet ovat olleet vain näennäiset. Prosessia on kiirehditty niin paljon, ettei asukkailla ole ollut todellista mahdollisuutta vaikuttaa suunnitelmiin.** Loppuvuodesta 2025 lupailtiin, että katusuunnitelmat tulevat nähtäville alkuvuodesta, mutta ne julkaistiin vasta 23.3.2026. Tämän jälkeen asukkaat saivat kyllä lakisääteisen mahdollisuuden jättää mielipiteitä 23.3.-8.4. ja muistutuksia 4.5.-19.5., mutta tämä kuuleminen oli vain muodollisuus. Todellisuudessa asukkaiden mielipiteitä ei kustannussyihin vedoten haluttu ottaa huomioon. Tämän osoittaa esimerkiksi ote kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 olleen kokouksen esityslistasta:

”(--) katusuunnitelmaehdotuksen mukaisten ratkaisujen toteuttaminen ilman aiheetonta viivästystä olisi Kadut ja puistot palvelualueen näkemyksen mukaan olennaisen tärkeää, jotta ratikkahankkeelle ei aiheutuisi merkittäviä viivästyksiä tai kustannusvaikutuksia. Kadut ja puistot palvelualueen arvion mukaan koko ratikkahankkeen valmistumisaikataulu voisi viivästyä jopa useilla kuukausilla ja viivästyksestä aiheutua usean miljoonan euron kustannukset, mikäli katusuunnitelmaehdotuksen mukaisiin ratkaisuihin tehtäisiin merkittäviä muutoksia.”

Prosessia haluttiin kiirehtiä, jotta ylimääräisiä kustannuksia ei syntyisi. On kuitenkin kyseenalaista, että katusuunnitelmat annettiin nähtäville niin myöhään, ettei aikataulussa enää ollut joustonvaraa. Menettelytapa oli demokratian vaarantava, sillä prosessiin ei jätetty aikaa ottaa huomioon asukkaiden mielipiteitä. Näin kansalaisten perusoikeus vaikuttaa omaan asuinalueeseensa ja sen muutoksiin heikentyi merkittävästi.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/35/EY toisessa artiklassa todetaan: *”yleisöllä on oikeus esittää huomautuksensa ja mielipiteensä ennen kuin suunnitelmista ja ohjelmista päätetään vaihtoehtojen ollessa vielä avoinna.”* Samassa artiklassa todetaan myös: ”*On asetettava kohtuulliset määräajat, joilla varmistetaan, että tässä artiklassa edellytetyn yleisön osallistumisen eri vaiheille jää riittävästi aikaa.”* Katusuunnitelmissa vaihtoehtoja ei tosiasiallisesti pidetty avoimina eikä asukkaiden kuulemiselle ja osallistumiselle jätetty riittävästi aikaa. Asian etenemisessä korostettiin koko ajan kiirettä ja viivästyksistä tulevia kustannuksia, minkä vuoksi asukkailla ei lain tarkoittamalla tavalla ole ollut aitoa mahdollisuutta vaikuttaa suunnitelmiin. Asukkaat esittivät monia perusteltuja vaihtoehtoja, jopa arkkitehdin piirtämän kuvan, katualueen toteuttamiseksi toisin, mutta asukkaiden aktiiviset vaikuttamispyrkimykset ohitettiin eikä esitettyjä vaihtoehtoja riittävästi huomioitu.

Demokratia päätöksenteossa ei vaarantunut vain asukkaiden kuulemisen osalta, vaan myös luottamushenkilöiden päätösvallan osalta. Prosessissa luottamushenkilöt pyrittiin syrjäyttämään päätöksenteossa, sillä luottamushenkilöitä painostettiin voimakkaasti hyväksymään virkamiesten ja allianssin työntekijöiden ehdottamat ratkaisut. Luottamushenkilöitä painostettiin esimerkiksi korostamalla, että jos he eivät hyväksy esitettyjä päätöksiä, kustannukset nousevat valtavasti. Luottamushenkilöiden kanssa käymissämme keskusteluissa useampi luottamushenkilö mainitsikin kokeneensa syyllistämistä virkamiesten ja allianssin työntekijöiden taholta nimenomaan kiireeseen ja kustannusten nousuun liittyen. Prosessi, jossa luottamushenkilöitä pyritään näin vahvasti ohjaamaan virkamiesten ehdottamiin päätöksiin ja ohittamaan kansalaisten mielipiteet, on varsin arveluttava ja vaarantaa kansalaisten oikeuden tulla kuulluksi elinympäristöään koskevissa päätöksissä. Mainittakoon vielä, että allekirjoittaneen asiaa koskeviin viesteihin ja tapaamispyyntöihin apulaiskaupunginjohtaja ja kaupungininsinööri eivät vastanneet, ja siten virkamiehet osoittivat välinpitämättömyyttä asukkaiden vaikuttamispyrkimyksiä kohtaan.

PUUTTEET PAIKKANSA PITÄVÄN TIEDON ANTAMISESSA KAUPUNGINVALTUUTETUILLE

Kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksen esityslistassa todettiin ja pöytäkirjassa todetaan, että katusuunnitelmaehdotukset perustuvat kaupunginvaltuuston hyväksymään päivitettyyn hankesuunnitelmaan. Tämä ei kuitenkaan pidä paikkaansa Vaaralan katusuunnitelman 58629-3 osalta. Kaupunginvaltuuston 17.11.2025 hyväksymässä hankesuunnitelmassa katualueelle esitetään ratkaisu, jossa katualue on merkittävästi kapeampi, sillä siitä puuttuu toiselta puolelta kevyen liikenteen väylä. Useat luottamushenkilöt kertoivat, että katualue kavennettiin nimenomaan kallionlouhinnan minimoimiseksi. On harhaanjohtavaa ja moraalitonta, että

kaupunginvaltuusto hyväksyi hankesuunnitelman, jossa katualueen kavennuksen vuoksi kallion louhintatarve on merkittävästi pienempi, mutta asiassa ollaan kuitenkin nyt toimimassa aivan toisin.

Uudet katusuunnitelmat julkaistiin 23.3.2026, vain neljä kuukautta uuden hankesuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Katusuunnitelmista ilmeni, että hankesuunnitelmasta poiketen katualuetta ollaan sittenkin leventämässä merkittävästi, mikä johtaa paljon suurempaan kallion louhintaan**. Asiassa johdettiin kaupunginvaltuutettuja harhaan, kun heillä hyväksytettiin erilainen suunnitelma, kuin mitä nyt ollaan toteuttamassa.** Moni valtuutettu huolestuikin asiasta ja ilmaisi apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttilalle vastustavansa suurentunutta kallionlouhintaa, mutta mitä ilmeisimmin nämä mielipiteenilmaukset ohitettiin. On kyseenalaista, että tällä tavoin ohitettiin kaupunginvaltuutettujen tekemä linjaus. Se heikentää päätöksenteon demokraattisuutta.

VUOROVAIKUTUKSEN JA NÄHTÄVILLÄ OLON PUUTTEET

Katusuunnitelmaluonnoksista asukkaille viestittäessä on esitetty virheellisiä tietoja ja vuorovaikutus sekä nähtävillä olo on ollut muutenkin puutteellista. Kaupungin järjestämässä asukasinfossa 23.2.2026 asukkaille esimerkiksi kerrottiin, että tien leventämiseksi kalliota louhitaan seitsemän metrin leveydeltä tien reunasta. Asukkaat jäivät tähän käsitykseen. Myöhemmin nettisivuille korjattiin tieto, että kallioita louhitaan paikoin toistakymmentä metriä. Kallioon tehdyt räjäytysmerkit kuitenkin paljastavat, että todellinen louhintamäärä lähentelee tietyissä kohdissa kalliota 20 metrin levennystä. Asukkaita on siis johdettu pahasti harhaan siinä, kuinka paljon kalliota tullaan louhimaan. Vaarala-Rajakylä Asukasyhdistyksen omassa infotilaisuudessa 23.3.2026 paikalle kutsutut Vantaan kaupungin ja ratikan edustajat myös harhaanjohtavasti näyttivät asukkaille vanhoja havainnekuvia, joissa tien ratkaisut eivät ole uusien suunnitelmien mukaisia ja louhittava kallio näyttää koskemattomalta. Kyseiset esittelijät eivät myöskään esityksessään näyttäneet lainkaan samana päivänä julkaistuja katusuunnitelmakuvia.

Vuorovaikutusraportin nähtävillä olon osalta vuorovaikutusmenettely on myös ollut varsin puutteellista. Kaupungilta ilmoitettiin, että vuorovaikutusraportti tulee nähtäville huhtikuussa 2026. Vuorovaikutusraportti oli tärkeää nähdä, sillä siinä annettiin vastaukset asukkaiden jättämiin mielipiteisiin, ja vastausten näkemisellä olisi ollut vaikutusta siihen, millaisia muistutuksia asukkaat asiasta kaupunkitilalautakunnalle jättävät. Asukkaat kuitenkin turhaan yrittivät löytää kyseistä vuorovaikutusraporttia. Yritimme etsiä raporttia kaikin mahdollisin hakusanoin niin Vantaan ratikan nettisivuilta kuin Google-hauilla, mutta tuloksetta. Tekoälyavustajakaan ei löytänyt kyseistä huhtikuista vuorovaikutusraporttia. Tätä valitusta kirjoitettaessa 15.6.2026 vuorovaikutusraporttia yritettiin jälleen tuloksetta etsiä samoin keinoin. Julkistamisen kriteerit eivät siis ole täyttyneet, koska vuorovaikutusraporttia ei ole julkaistu, tai jos on, sitä on tosiasiallisesti ollut asukkaiden mahdotonta löytää.

PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI KOKONAISUUTENA PUUTTEELLINEN JA KYSEENALAINEN

Edellä mainitut seikat osoittavat, että katusuunnitelmien hyväksymisprosessi on kokonaisuutena ollut varsin puutteellinen. Myös katusuunnitelmat hyväksynyt kaupunkitilalautakunta osoitti tämän jättämällä päätöskohtaan pöytäkirjalausuman, jossa se tuo ilmi prosessin toimimattomuuden:

”Kaupunkitilalautakunta toteaa, että Vaaralan ratikkaosuuden suunnittelun edetessä hankkeen vaikutukset ovat näyttäytyneet asukkaille aiempaa laajempina. Asukkaiden näkökulmasta valtuustolle hyväksytyn kallionlouhinnan minimitavoitteen ei koeta toteutuneen, vaan katualueen leveneminen ja molemminpuoliset jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut ovat lisänneet louhinnan määrää merkittävästi. Samalla asukkaat ovat kokeneet, ettei heidän esittämiään vaihtoehtoja ja huolia ole riittävästi huomioitu suunnitteluprosessin aikana.

Lautakunta edellyttää, että jatkossa vastaavissa hankkeissa suunnitelmamuutokset ja niiden vaikutukset tuodaan asukkaille ja luottamushenkilöille nykyistä selkeämmin esiin suunnittelun edetessä hyvissä ajoin.”

Pöytäkirjalausuma näyttää, että päättävien luottamushenkilöidenkin mielestä hankkeen valmistelussa ei ole riittävästi ja riittävän ajoissa informoitu niin asukkaita kuin luottamushenkilöitäkään. Päätöstä asiassa, joka on puskettu läpi kiireellä ja toteutettu monin tavoin puutteellisesti, ei pidä hyväksyä. Katusuunnitelmien mukanaan tuomat muutokset tulevat vaikuttamaan asukkaiden jokapäiväiseen elämään ja elinympäristöön, ja siksi asiassa tulee erityisen huolellisesti varmistaa asukkaiden lainmukainen oikeus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

TEHTY PÄÄTÖS HYLÄTTÄVÄ

Päätös Vaaralan katusuunnitelmien 58629-2A ja 58629-3 hyväksymisestä on hylättävä. Edellä esitetyt perusteet osoittavat, että päätös tulee kumota lakiin ja asukkaiden oikeuksiin perustuen. **Täytäntöönpanokielto louhinnalle on asetettava välittömästi**, ettei alueella aiheuteta enempää peruuttamatonta vahinkoa valitusprosessin aikana. Myös kallionporaus ja kallion kasvillisuuden raivaus on otettava täytäntöönpanokiellon piiriin, jotta maisemaan ei tehdä tarpeettomia muutoksia valitusprosessin aikana.

[redacted], Vaaralan kappelin Kappis Ky:n yhtiömies ja Vaaralan asukas

Vaaralan kappeli, Kappis Ky, y-tunnus: 2694194-1

Kappelin osoite: Kirkkokuja 2, 01230 Vantaa

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Vaaralan kappeli sijaitsee valituksessa mainittujen katusuunnitelmien yhtymäkohdassa, ja mainitut kalliot ovat kappelia vastapäätä tien toisella puolella.

LIITTEET

Kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksen pöytäkirja kokonaisuudessaan:
https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/fileshow?doctype=3&docid=3407842

Kaupunkitilalautakunnan 10.6.2026 kokouksen pöytäkirjan kohta 27 erillisenä:
https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/fileshow?doctype=3&docid=3405875

Kaupunkitilalautakunnan 10.6. kokouksen kohdan 27 liitteet:
https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/pk_attn_tweb.htm?id=3405875

Asukasinfossa 23.2.2026 esitetyt diat ja kysymykset vastauksineen:
https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-Vaaralan-asukasinfo-23022026.pdf

- Diassa 12 virheellinen havainnekuva ja diassa 33 virheellinen vastaus kysymykseen 14

Kaupunginvaltuuston 17.11.2025 hyväksymä päivitetty Vantaan ratikan hankesuunnitelma:
https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20ratikan%20tarkistettu%20hankesuunnitelma.pdf

- Sivuilla 37–40 Vaaralan katusuunnitelmaratkaisut, joissa näkyy katusuunnitelmaan 58629-3 liittyvä kavennettu katuratkaisu sivujen 37 ja 38 kuvissa

Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie, katusuunnitelman hyväksyminen; 93 Vaarala / JK

VD/1845/10.03.01.00/2026

JK/PLi/HVä

Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie muuttuu raitiotien suunnittelun takia. Hakunilantiellä raidealue sijoittuu katualueen länsireunaan. Raitiotien pysäkkilaiturit rakennetaan Hakunilantielle Kehä III:n ramppien ja Lähdepuistontien väliin. Myös ajoneuvoliikenteen järjestelyt muuttuvat tässä yhteydessä. Katualueen molemmilla reunoilla kulkevat kävelyn- ja pyöräilyn väylät. Lisäksi Hakunilantien muutosten yhteydessä Vaaralankuja muuttuu niin, että Vaaralankujan varrella oleville tonteille ajo tapahtuu jatkossa suoraan Hakunilantieltä. Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie arvioidut kustannukset ovat kokonaisuudessaan n. 18 milj. euroa (alv 0 %).

Kadut ja puistot/ ratikkayksikkö on laatinut päätösesityksen mukaisen katusuunnitelmaehdotuksen, jonka suunnittelupäällikkö on päättänyt asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtäville.

Katusuunnitelmaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä ajalla 4.5. – 19.5.2026.
Nähtävillä oloaikana katusuunnitelmaehdotuksesta jätettiin 14 muistutusta.

Katusuunnitelma 58629–2 on revisioitu (revisio A) nähtävilläolon jälkeen 27.5.2026. Suunnitelmassa itälaidan erotuskaistaa on muokattu ja yhtä tonttiliittymää on siirretty ja lisätty sitä varten ajoyhteys erotuskaistan poikki. Lisäksi suunnitelmaan on tarkennettu muutamia kadun ja kiinteistörajan korkolukemia.

Hakunilantie on Vantaan ratikkahankkeelle keskeinen katu. Katusuunnitelmaehdotuksen mukaiset ratkaisut perustuvat kaupunginvaltuuston hyväksymään päivitettyyn hankesuunnitelmaan ja katusuunnitelmaehdotuksen mukaisten ratkaisujen toteuttaminen ilman aiheetonta viivästystä olisi Kadut ja puistot palvelualueen näkemyksen mukaan olennaisen tärkeää, jotta ratikkahankkeelle ei aiheutuisi merkittäviä viivästyksiä tai kustannusvaikutuksia. Kadut ja puistot palvelualueen arvion mukaan koko ratikkahankkeen valmistumisaikataulu voisi viivästyä jopa useilla kuukausilla ja viivästyksestä aiheutua usean miljoonan euron kustannukset, mikäli katusuunnitelmaehdotuksen mukaisiin ratkaisuihin tehtäisiin merkittäviä muutoksia.

Muistutus 1

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, joissa painotetaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Hakunilantie on myös kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää jatkuvia, selkeitä ja turvallisia jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä.

Aiemmassa vuoden 2022 suunnitelmaratkaisussa Vaaralankujalle esitettiin 1-suuntaista järjestelyä, jossa autoliikenne, jalankulku ja pyöräliikenne olisivat kulkeneet osittain samassa tilassa eri suuntiin. Lisäksi

jalankulun ja pyöräilyn pääreitti olisi katkennut Vaaralankujan kohdalla ja liikennettä olisi ohjautunut ajoradalle. Ratkaisua ei pidetty liikenneturvallisuuden kannalta toimivana, koska eri liikennemuotojen sekoittuminen samassa tilassa tekee liikenneympäristöstä vaikeasti hahmotettavan erityisesti lapsille, koululaisille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Myös jalankulun ja pyöräilyn jatkuvuus sekä pääpyöräreitille asetettu laatutaso olisivat olleet heikommat.

Nykyiset olemassa olevat yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Uudessa suunnitelmassa jalankulku ja pyöräily voidaan toteuttaa jatkuvina ja eroteltuina väylinä ilman katkoksia. Jalankulun ja pyöräilyn erottelu parantaa liikenneturvallisuutta ja vastaa kaupungin suunnitteluperiaatteita pääpyöräreiteillä. Hakunilantie on katuluokaltaan pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Suunnitteluohjeiden mukaisesti pyörätie sijoitetaan ajoradan puolelle eikä jalankäytävän ja pyörätien keskinäistä järjestystä voida vaihtaa. Muuttuneen katusuunnitelman myötä raitiotie sijoittuu Hakunilantien keskiosan sijaan kadun länsireunaan, minkä vuoksi tonttiliittymien käyttö molempiin suuntiin on mahdollista suoraan Hakunilantielle toteutetuista tonttiliittymistä. Näin ratkaisusta on saatu kokonaisuudessaan turvallisempi ja selkeämpi.

Tonttiliittymien osalta mitoituksessa on huomioitu tavanomainen tonttiliikenne sekä liittymien turvallinen käyttö. Lisäksi Hakunilantien liikennettä on pyritty rauhoittamaan erilaisilla suunnitteluratkaisuilla, kuten liikennevalo-ohjauksella, mikä helpottaa tonteilta liittymistä. Muistutuksessa esitetty huoli lumen aurauksesta ja talvikunnossapidon toimivuudesta on huomioitu suunnittelussa. Talvikunnossapito toteutetaan vastaavien kaupunkialueiden järjestelyjen tapaan, niin että tonttiliittymien osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Vaaralan Talkootien bussipysäkki sijaitsee Hakunilantien itäreunassa Vaaralan Talkootien pohjoispuolella.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 2

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Muistutuksessa katusuunnitelmaselostukseen liittyvä kysymys koskee enemmän koko hankkeen liikennemalleja ja niiden perusteella tehtyjä arvioita kuin yksittäistä katusuunnitelmaa.

Ratikka- ja katujärjestelyjä suunnitellaan seudullisten liikennemallien ja maankäytön kehityksen pohjalta. Arviot perustuvat siihen, että maankäyttö tiivistyy ja liikkuminen muuttuu ratikan varrella. Toisin sanoen liikenne-ennusteet perustuvat tulevaan maankäyttöön, ei nykyiseen kysyntään.

Ratikka yhdistää Mellunmäen metron, Tikkurilan junaliikenteen ja Aviapoliksen/lentoaseman yhdeksi käytäväksi. Tikkurilassa toimii seudullinen matkakeskus, jossa vaihtoyhteydet ovat keskeinen suunnitteluperuste. Ratikan keskeinen tavoite on lisätä asukkaita ja työpaikkoja käytävän varrelle, mikä lisää matkustajia kaikissa suunnissa. Tikkurila on merkittävä aluekeskus, jossa on huomattava työpaikka- ja palvelukeskittymä. Tikkurila toimii myös merkittävänä vaihtoasemana muihin joukkoliikennevälineisiin. Tästä syystä myös pyöräily suuntautuu sinne luonnollisesti.

Aidat ja melusuojauksen tarpeet

Katusuunnitelman osalta Kalliokuja 8:n aita sijaitsee asemakaavan mukaisella katualueella. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa, eikä uusi katusuunnitelma vaikuta hallinnollisiin omistussuhteisiin. Suunnitelmassa esitetty merkintä tontin reunassa on asemakaavan mukainen tontin ja katualueen välinen raja. Etäisyys talon kulmasta jkpp-tiehen on kaupunkialueella tavanomainen.

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein. Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy kauemmaksi Kalliokujasta, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Kalliokuja 8 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Saattoliikenne ja bussipysäkit

Ensisijaisesti pysäkeille saavutaan jalan, pyörällä, skuutilla tai joukkoliikennevälineestä toiseen vaihtamalla. Raitiotiepysäkit tulevat olemaan laatutasoltaan esteettömyyden erikoistason mukaisia ja niiltä on järjestetty myös esteetön yhteys lähimmälle linja-autopysäkille. Tarvittaessa auton voi hetkellisesti pysäyttää matkustajan kyydistä jättämiseksi joko sivukaduille tai ajoratapysäkille varovaisuutta noudattaen. Pysäkkien paikat on suunniteltu yhdessä Vantaan kaupungin kanssa ja HSL:n kanssa. Etelään suuntautuva pysäkki sijaitsee Vaaralantien pohjoispuolella Vaaralan raitiotiepysäkki-laiturin kanssa yhdistettynä. Tällä tavalla vaihto ratikasta linja-autoon on mahdollisimman vaivatonta ja turvallista käyttäjille. Ratikalle ei järjestetä erillisiä saattoliikennealueita.

Kuussillantielle sijoittuva pysäkki ei ole Vantaan ratikkahankkeen laajuudessa ja se toteutetaan kaupungin erillisenä hankkeena.

Jalankulku- ja pyöräilyväylät

Jalankulku-ja pyöräteiden laatutaso vastaa Vantaan kaupungin tavoitetilaa. Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 3

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Muistutuksessa katusuunnitelmaselostukseen liittyvä kysymys koskee enemmän koko hankkeen liikennemalleja ja niiden perusteella tehtyjä arvioita kuin yksittäistä katusuunnitelmaa.

Ratikka- ja katujärjestelyjä suunnitellaan seudullisten liikennemallien ja maankäytön kehityksen pohjalta. Arviot perustuvat siihen, että maankäyttö tiivistyy ja liikkuminen muuttuu ratikan varrella. Toisin sanoen liikenne-ennusteet perustuvat tulevaan maankäyttöön, ei nykyiseen kysyntään.

Ratikka yhdistää Mellunmäen metron, Tikkurilan junaliikenteen ja Aviapoliksen/lentoaseman yhdeksi käytäväksi. Tikkurilassa toimii seudullinen matkakeskus, jossa vaihtoyhteydet ovat keskeinen suunnitteluperuste. Ratikan keskeinen tavoite on lisätä asukkaita ja työpaikkoja käytävän varrelle, mikä lisää matkustajia kaikissa suunnissa. Tikkurila on merkittävä aluekeskus, jossa on huomattava työpaikka- ja palvelukeskittymä. Tikkurila toimii myös merkittävänä vaihtoasemana muihin joukkoliikennevälineisiin. Tästä syystä myös pyöräily suuntautuu sinne luonnollisesti.

<u>Hakunilantie välillä Vaaralan Talkootie – Kirkkokuja, katusuunnitelma 58629–2</u>

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priori-soidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä ja liikennevaloohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä Hakunilantielle.

Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Vaaralankujan kohdalla vuoden 2022 ratkaisu olisi katkaissut jkpp-väylien jatkuvuuden ja siirtänyt jalankulun ja pyöräilyn ajoradalle, mikä heikentäisi suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman katusuunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Tonttiliittymät, jotka ylittävät jalankulku- ja pyörätien, ovat kaupunkialueilla yleinen ratkaisu. Samankaltaisia järjestelyjä löytyy esimerkiksi Tikkurilasta Talvikkitieltä, jossa liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin

Hakunilantiellä. Talvikunnossapito toteutetaan samalla periaatteella kuin muissakin vastaavissa kohteissa, eli tonttiliittymien osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Muuttuneen katusuunnitelman myötä hanke on pystynyt arvioimaan Vaaralankujan järjestelyt uudelleen. Aiemmassa vaiheessa oli edettävä vuoden 2022 katusuunnitelman ratkaisun mukaisesti, koska raitiotie sijoittui Hakunilantien keskelle ja suorat liittymät eivät olleet sen vuoksi mahdollisia. Uudessa suunnitelmassa, jossa rata sijoittuu kadun länsireunaan Vaaralankujalle on pystytty tarkastelemaan muuta toteutusvaihtoehtoa. Uuden suunnitelman myötä autoliikenne voi jatkossa kääntyä tonteille suoraan Hakunilantieltä molemmista suunnista.

Jatkosuunnittelussa on havaittu, että kadun ja tonttien väliset korkeuserot ja niiden tasaaminen ei toimi parhaalla tavalla edellisen vaiheen suunnitelmien mukaisesti. Tämän vuoksi on päädytty linjaamaan tonttiliittymät suoraan Hakunilantielle. Lisäksi Hakunilantien liikennettä on suunnitteluratkaisuilla pyritty rauhoittamaan, mikä helpottaa tonteilta liittymistä.

Kalliokuja 10

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein.

Hanke on käynyt mittaamassa julkisivun ääneneristävyyttä kohteissa, joissa aiemman meluselvityksen mukaan on arvioitu olevan melutason ylityksiä. Mittausten mukaan suojattavan asuinrakennuksen julkisivun äänitasoero on oletustasoa parempi. Kun melusuojaustarpeen arvioinnissa huomioidaan mitattu julkisivujen todellinen äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohiajosta aiheutuvat hetkelliset enimmäisäänitason suositus arvot eivät ylity.

Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy kauemmaksi Kalliokujasta, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Kallio-kuja 10 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Jalankulku- ja pyöräilyväylät

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja.

Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät.

Hakunilantiellä kulkee eroteltu jkpp-tie. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä ja jalkakäytävä 2 m leveä. Tavoitteiden mukaiset leveydet (yhteensä 4,5 m) täyttyvät Kalliokuja 10 kohdalla. Vaaralan talkootielle

kääntyvä haara on muistutuksessa mainitun 3,25 m leveä. Vaaralan talkootie on asuntokatu, jolla kapeampi yhdistetty jkpp-väylä on perusteltu.

Maaperäolosuhteet ja vaikutus Kalliokujan asuntoihin

Rata rakennetaan nykyisen kadun paikalle, ja katua levennetään jalankulku- ja pyörätien rakenteilla, joilla ei liiku raskasta liikennettä. Nykytilanteessa Hakunilantiellä kulkee raskaita erikoiskuljetuksia, joiden pistekuormat voivat olla raitiotietä suurempia. Pohjanvahvistuksessa otetaan huomioon liikennekuormat ja pohjaolosuhteet ja suunnitellaan tarvittavat vahvistustoimenpiteet sen mukaisesti.

Geoteknisesti Hakunilantien katualueella on olemassa olevia pohjanvahvistuksia. Olemassa oleva Hakunilantien katurakenne on perustettu Vantaan kaupungilta saatujen lähtötietojen perusteella 1990-luvulla tehdylle pilaristabiloinnille Lähdepuistontien ja Kolmiokirkonrinteen välisellä katualueella. Tutkimusten perusteella pilaristabilointi lujittuu ajansaatossa ja olemassa olevien pilarien leikkauslujuus voi olla jopa 700 kPa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että katualue on lähes painumaton, eikä vaikutusta ole katualueen ulkopuolelle. Raitiotie tulee sijoittumaan olemassa olevan pilaristabiloinnin päälle. Raitiotien ja pilarien väliin rakennetaan vielä raitiotielaatan lisäksi teräsbetoniarina, joka jakaa raitiotieltä tulevaa kuormaa pilareille. Lisäksi raitiotien tuleva rakennepaksuus vastaa Hakunilantien nykyistä kadun paksuutta, joka tarkoittaa käytännössä sitä, että tilanne ei nykyisestään juurikaan muutu. Uusille alueille, joissa ei ole pilaristabilointia, rakennetaan lisää vastaavanlaisia pilareita tai muita pohjanvahvistuksia, jotta rakenteet eivät tule haitallisesti painumaan. Kolmiokirkonrinteeltä Kuussillantielle Hakunilantien katualueen ja raitiotien maapohja on kallioleikkauksessa ja kantavaa hiekkamoreenia.

Hanke on päivittänyt runkomelu- ja tärinäselvityksen uuden suunnitelman mukaisesti. Radan alle rakennetaan tärinää vähentävää runkomelusuojausta selvityksessä esitettyihin paikkoihin. Hakunilantielle runkomelusuojausta tulee Vaaralantien ja Kuussillantien väliselle alueelle.

Kalliokuja 18 pensasaidat

Kalliokuja 18 kohdalla pensasaita sijoittuu pääasiassa katualueelle, erityisesti rakennuksen pohjoispuolella. Hanke tarkastelee nykyisen pensasaidan säilytysmahdollisuutta suunnittelussa, mutta ei voi taata sen säilyttämistä. Katusuunnitelmassa on esitetty uutta havupensasvaltaista kasvillisuutta nykyisen pensasaidan tilalle.

Kadun rakentaminen tullaan tekemään katusuunnitelman puitteissa. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa. Uusi katusuunnitelma ei heikennä kiinteistön tilannetta vuoden 2022 katusuunnitelmaan verrattuna.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 4

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Muistutuksessa katusuunnitelmaselostukseen liittyvä kysymys koskee enemmän koko hankkeen liikennemalleja ja niiden perusteella tehtyjä arvioita kuin yksittäistä katusuunnitelmaa.

Ratikka- ja katujärjestelyjä suunnitellaan seudullisten liikennemallien ja maankäytön kehityksen pohjalta. Arviot perustuvat siihen, että maankäyttö tiivistyy ja liikkuminen muuttuu ratikan varrella. Toisin sanoen liikenne-ennusteet perustuvat tulevaan maankäyttöön, ei nykyiseen kysyntään.

Ratikka yhdistää Mellunmäen metron, Tikkurilan junaliikenteen ja Aviapoliksen/lentoaseman yhdeksi käytäväksi. Tikkurilassa toimii seudullinen matkakeskus, jossa vaihtoyhteydet ovat keskeinen suunnitteluperuste. Ratikan keskeinen tavoite on lisätä asukkaita ja työpaikkoja käytävän varrelle, mikä lisää matkustajia kaikissa suunnissa. Tikkurila on merkittävä aluekeskus, jossa on huomattava työpaikka- ja palvelukeskittymä. Tikkurila toimii myös merkittävänä vaihtoasemana muihin joukkoliikennevälineisiin. Tästä syystä myös pyöräily suuntautuu sinne luonnollisesti.

Vaaralan kallioon kohdistuvat toimenpiteet

Kallioleikkaus tulee jatkossakin olemaan osa Vaaralan maisemakuvaa. Kalliota joudutaan jonkin verran kaventamaan ja katualuetta leventämään lisääntyneen tilatarpeen vuoksi. Kallioleikkauksen edustalle istutetaan köynnöksiä. Kallion alaosasta on osa louhittu jo aiemmin Hakunilantien rakentamisen yhteydessä.

Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Katusuunnitelman tai louhinnan laajuus ei uudessa päivitetyssä katusuunnitelmassa muutu vuoden 2022 hyväksytystä, lainvoimaisesta katusuunnitelmasta.

Katusuunnitelmassa on osoitettu jalankulku- ja pyöräväylät Hakunilantien molemmin puolin. Jalankulun- ja pyöräilyn väylä sekä läntinen ajorata sijoittuvat nykyisen Vaaralankallion kohdalle ja katusuunnitelmassa alueelle on määritetty kallioleikkausta. Louhintaa joudutaan suorittamaan myös raitiotielinjauksen ja ajoradan kohdalta.

Ratikkahankkeella on tutkittu mahdollisuutta jättää jkpp-tien toteutus myöhemmäksi päivitetyn han-kesuunnitelman yhteydessä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin tultu siihen lopputulemaan, että koska raitiotielinja sijoittuu myös louhittavan kallion alueelle, on Vantaan kaupungille kustannustehokkainta, vastuullisinta ja turvallisinta suorittaa louhinta lainvoimaisessa katusuunnitelmassa osoitetulla laajuudella ratikkahankkeen yhteydessä. Jos louhinta jkpp-tien kohdalta toteutetaan myöhemmin irrallisena urakkana ratikan jo valmistuttua, tarkoittaa se raitiotieliikenteen keskeyttämistä työn ajaksi mahdollisesti useammaksi viikoksi. Louhinta tulisi toteuttaa käytännössä radan päälle, jolloin rakennettu rata tulee suojata sekä ajolangat pylväineen tulisi purkaa pois louhinnan ajaksi. Jkpp-tien vaatiman louhinnan suorittaminen myöhemmin tulisi Vantaan kaupungille merkittävän kalliiksi ja aiheuttaisi tarpeetonta häiriötä ja turvallisuusriskejä liikenteeseen ja lähiympäristöön.

Hankkeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetason heikentämistä ja liikenneturvallisuudesta tinkimistä. Osin muutokset heikentävät myös ratikan linjausta ja aiheuttavat suuremman riskin kirskumiselle.

Pyöräverkkosuunnitelmassa huomioidaan tulevaisuuden maankäyttöä, ei nykytilaa.

Hanke välittää idean valaistuksesta ja kyltistä Vantaan taideryhmälle arvioitavaksi.

Bussipysäkit

Pysäkkien sijoittelusta on neuvoteltu HSL:n kanssa. Niiden sijoitteluun liittyy myös tiettyjä periaatteita, joita nykyinen sijoittelu noudattaa.

Pysäkit etelään: Vaaralan Talkootien pohjoispuolella yhdistettynä ratikkapysäkkiin, Kuussillantiellä Hakunilantien liittymän länsipuolella. Pysäkit pohjoiseen: Hakunilantiellä Pääskyläntien lähellä, Lähdepuistontien eteläpuolella sekä juuri ennen kehä III:n siltaa.

Kuussillantielle sijoittuva pysäkki ei ole Vantaan ratikkahankkeen laajuudessa ja se toteutetaan kaupungin erillisenä hankkeena.

Melusuojaus Vaaralan kallioita vasta päätä (Pääskyläntie 2)

Vantaan ratikkahankkeella on tehty melumallinnus muuttuneiden suunnitelmien mukaisesti. Melumallinnusta on täydennetty jatkosuunnittelun aikana kehitetyillä ratkaisuilla sekä edellisen vaiheen jälkeen tarkentuneilla tiedoilla. Meluselvityksen perusteella on esitetty tarvittavat melusuojaukset niihin kohteisiin, joissa melun kynnysarvot ylittyvät. Melusuojaustarpeen perusteena on riski Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisten sisämelutason ohjearvojen ylittymisestä. Ensimmäisen katusuunnitelman meluarvioinnissa on käytetty oletuksena tavanomaisella julkisivurakenteella toteutuvaa äänitasoeroa liikennemelua vastaan 30 dB.

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein. Hanke on käynyt mittaamassa julkisivun ääneneristävyyttä kohteissa, joissa aiemman meluselvityksen mukaan on arvioitu olevan melutason ylityksiä. Mittausten mukaan suojattavan asuinrakennuksen julkisivun äänitasoero on ollut oletustasoa parempi. Kun melusuojaustarpeen arvioinnissa huomioidaan mitattu äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohiajos-ta aiheutuvat hetkelliset enimmäisäänitason suositus arvot eivät ylity.

Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy nykyistä kauemmaksi Pääskyläntien asuinrakennuksista, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Pääskyläntien 2 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 5

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Sähkönsyöttöasemalle (SSA10) on ajatuksena ollut lisätä köynnöskasvillisuutta ja ne on merkitty katusuunnitelmaan. Lisäksi Vantaan taideryhmä selvittää, voisiko kohde sopia taiteen sijoittamiseen.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 6

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Kallioleikkaus tulee jatkossakin olemaan osa Vaaralan maisemakuvaa. Kalliota joudutaan jonkin verran kaventamaan ja katualuetta leventämään lisääntyneen tilatarpeen vuoksi. Kallioleikkauksen edustalle istutetaan köynnöksiä. Kallion alaosasta on osa louhittu jo aiemmin Hakunilantien rakentamisen yhteydessä. Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Katusuunnitelman tai louhinnan laajuus ei uudessa päivitetyssä katusuunnitelmassa muutu vuoden 2022 hyväksytystä, lainvoimaisesta katusuunnitelmasta.

Katusuunnitelmassa on osoitettu jalankulku- ja pyöräväylät Hakunilantien molemmin puolin. Jalankulun- ja pyöräilyn väylä sekä läntinen ajorata sijoittuvat nykyisen Vaaralankallion kohdalle ja katusuunnitelmassa alueelle on määritetty kallioleikkausta. Louhintaa joudutaan suorittamaan myös raitiotielinjauksen ja ajoradan kohdalta.

Ratikkahankkeella on tutkittu mahdollisuutta jättää jkpp-tien toteutus myöhemmäksi päivitetyn han-kesuunnitelman yhteydessä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin tultu siihen lopputulemaan, että koska raitiotielinja sijoittuu myös louhittavan kallion alueelle, on Vantaan kaupungille kustannustehokkainta, vastuullisinta ja turvallisinta suorittaa louhinta lainvoimaisessa katusuunnitelmassa osoitetulla laajuudella ratikkahankkeen yhteydessä. Jos louhinta jkpp-tien kohdalta toteutetaan myöhemmin irrallisena urakkana ratikan jo valmistuttua, tarkoittaa se raitiotieliikenteen keskeyttämistä työn ajaksi mahdollisesti useammaksi viikoksi. Louhinta tulisi toteuttaa käytännössä radan päälle, jolloin rakennettu rata tulee suojata sekä ajolangat pylväineen tulisi purkaa pois louhinnan ajaksi. Jkpp-tien vaatiman louhinnan suorittaminen myöhemmin tulisi Vantaan kaupungille merkittävän kalliiksi ja aiheuttaisi tarpeetonta häiriötä ja turvallisuusriskejä liikenteeseen ja lähiympäristöön.

Hankkeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös eri vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetason heikentämistä ja liikenneturvallisuudesta tinkimistä. Näin ollen on päädytty pysymään nykyisessä katusuunnitelmaehdotusratkaisussa.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 7

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

Vastine

Kalliokuja 18 kohdalla pensasaita sijoittuu pääasiassa katualueelle, erityisesti rakennuksen pohjoispuolella. Hanke tarkastelee nykyisen pensasaidan säilytysmahdollisuutta suunnittelussa, mutta ei voi taata sen säilyttämistä. Katusuunnitelmassa on esitetty uutta havupensasvaltaista kasvillisuutta nykyisen pensasaidan tilalle.

Kadun rakentaminen tullaan tekemään katusuunnitelman puitteissa. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa. Uusi katusuunnitelma ei heikennä kiinteistön tilannetta vuoden 2022 katusuunnitelmaan verrattuna.

Pensasaidoilla ei ole keskiäänitasoon mitattavissa olevaa vaikutusta. Hankkeessa tehdyn laskennallisen arvioinnin perusteella melusuojauksen kriteerit eli ohjearvot ja enimmäisäänitasoa koskeva suositus eivät tule ylittymään kohteessa.

Työnaikaiset liikennejärjestelyt vaativat yleensä kiertotiejärjestelyjä. Kaikkiin kiinteistöihin tullaan järjestämään kulkuyhteydet rakentamisen ajan.

Ratikka ei vaikuta Hakunilantiellä peurojen nykyisiin kulkureitteihin. Ratikan rakennustöiden aikana pyritään estämään peurojen liikkuminen vaaravyöhykkeillä ohjaamalla ne työmaan ulkopuolelle.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutukset 8 ja 9

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevat muistutukset.

Vastine

Kallioleikkaus tulee jatkossakin olemaan osa Vaaralan maisemakuvaa. Kalliota joudutaan jonkin verran kaventamaan ja katualuetta leventämään lisääntyneen tilatarpeen vuoksi. Kallioleikkauksen edustalle istutetaan köynnöksiä. Kallion alaosasta on osa louhittu jo aiemmin Hakunilantien rakentamisen yhteydessä. Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Katusuunnitelman tai louhinnan laajuus ei uudessa päivitetyssä katusuunnitelmassa muutu vuoden 2022 hyväksytystä, lainvoimaisesta katusuunnitelmasta.

Katusuunnitelmassa on osoitettu jalankulku- ja pyöräväylät Hakunilantien molemmin puolin. Jalankulun- ja pyöräilyn väylä sekä läntinen ajorata sijoittuvat nykyisen Vaaralankallion kohdalle ja katusuunnitelmassa alueelle on määritetty kallioleikkausta. Louhintaa joudutaan suorittamaan myös raitiotielinjauksen ja ajoradan kohdalta.

Ratikkahankkeella on tutkittu mahdollisuutta jättää jkpp-tien toteutus myöhemmäksi päivitetyn han-kesuunnitelman yhteydessä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin tultu siihen lopputulemaan, että koska raitiotielinja sijoittuu myös louhittavan kallion alueelle, on Vantaan kaupungille kustannustehokkainta, vastuullisinta ja turvallisinta suorittaa louhinta lainvoimaisessa katusuunnitelmassa osoitetulla laajuudella ratikkahankkeen yhteydessä. Jos louhinta jkpp-tien kohdalta toteutetaan myöhemmin irrallisena urakkana ratikan jo valmistuttua, tarkoittaa se raitiotieliikenteen keskeyttämistä työn ajaksi mahdollisesti useammaksi viikoksi. Louhinta tulisi toteuttaa käytännössä radan päälle, jolloin rakennettu rata tulee suojata sekä ajolangat pylväineen tulisi purkaa pois louhinnan ajaksi. Jkpp-tien vaatiman louhinnan suorittaminen myöhemmin tulisi Vantaan kaupungille merkittävän kalliiksi ja aiheuttaisi tarpeetonta häiriötä ja turvallisuusriskejä liikenteeseen ja lähiympäristöön.

Hankkeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös eri vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetason heikentämistä ja liikenneturvallisuudesta tinkimistä. Näin ollen on päädytty pysymään nykyisessä katusuunnitelmaehdotusratkaisussa.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 10

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä, ja liikennevaloohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä Hakunilantielle.

Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Vaaralankujan kohdalla vuoden 2022 ratkaisu olisi katkaissut jkpp-väylien jatkuvuuden ja siirtänyt jalankulun ja pyöräilyn ajoradalle, mikä heikentäisi suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman katusuunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Tonttiliittymät, jotka ylittävät jalankulku- ja pyörätien, ovat kaupunkialueilla kuitenkin melko yleinen ratkaisu. Samankaltaisia järjestelyjä löytyy esimerkiksi Tikkurilasta Talvikkitieltä, jossa liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin Hakunilantiellä. Talvikunnossapito toteutetaan samalla periaatteella kuin muissakin vastaavissa kohteissa. Tonttiliittymän osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Muuttuneen katusuunnitelman myötä hanke on pystynyt arvioimaan Vaaralankujan järjestelyt uudelleen. Aiemmassa vaiheessa oli edettävä vuoden 2022 katusuunnitelman ratkaisun mukaisesti, koska raitiotie sijoittui Hakunilantien keskelle ja suorat liittymät eivät olleet sen vuoksi mahdollisia. Uudessa suunnitelmassa, jossa rata sijoittuu kadun länsireunaan Vaaralankujalle on pystytty tarkastelemaan muuta toteutusvaihtoehtoa. Uuden suunnitelman myötä autoliikenne voi jatkossa kääntyä tonteille suoraan Hakunilantieltä molemmista suunnista.

Jatkosuunnittelussa on havaittu, että kadun ja tonttien väliset korkeuserot ja niiden tasaaminen ei toimi parhaalla tavalla edellisen vaiheen suunnitelmien mukaisesti. Tämän vuoksi on päädytty linjaamaan tonttiliittymät suoraan Hakunilantielle. Lisäksi Hakunilantien liikennettä on suunnitteluratkaisuilla pyritty rauhoittamaan, mikä helpottaa tonteilta liittymistä.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 11

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Muistutuksen osalta Hakunilantien välillä Kehä III-Kuussillantie hyväksymispäätöksen yhteydessä käsitellään vain kyseisen katuvälin katusuunnitelmaa koskevat asiat. Muihin suunnitelmiin liittyvät kommentit käsitellään niiden hyväksymispäätösten yhteydessä.

Kuussillantien suunnittelu tai rakentaminen eivät kuulu Vantaan ratikkahankkeen laajuuteen. Nykyinen suunnitelmaratkaisu tukee myöhempiä muutoksia myös Hakunilantieltä idän ja lännen suuntaan. Liikenneympyrä toteutetaan kaksisuuntaisena pyöräilyjärjestelyiden osalta, koska liittyvien katujen pyörätiejärjestelyt ovat kaksisuuntaiset. Jalankululle on selkeämpää, että suojatiet ovat kohtisuorassa reunakiviin. Tämä hyödyttää myös esimerkiksi liikunta- ja näkörajoitteisia. Vaaralankujan kohdalla on niukasti tilaa toteuttaa erillistä katua ja jkpp-tietä. Yksittäisten puiden rungot eivät muodosta merkittävää näkemäestettä. Puiden valinnassa ja hoitotoimenpiteillä puut pidetään alhaalta oksattomina, niin etteivät ne muodosta näkemäestettä.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 12

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Nykyisessä katusuunnitelmaehdotuksen ratkaisussa jkpp-tie siirtyy noin 3 m aiempaa lähemmäs tonttia, koska yleisen viihtyvyyden vuoksi raitiotien ja jkpp-tien väliin on haluttu mahduttaa puurivi. Jkpp-tie ei kuitenkaan tule olemaan kiinni aidassa, vaan väliin jää edelleen 2–6 m levyinen alue viheraluetta. Nykyiset lehtikuuset pyritään säilyttämään ja hanke selvittää mahdollisuutta lisätä kasvillisuutta tontin ja jkpp-tien väliselle viheralueelle.

Katusuunnitelmaluonnosten esittelyn osalta jätetyt mielipiteet koottiin vuorovaikutusraportiksi, jossa vastattiin saatuihin palautteisiin. Katusuunnitelmaluonnosten esittelystä tiedotettiin sen vaikutusalueella olevia lähempiä kiinteistönomistajia kirjeitse, jossa mainittiin alustava tieto vurovaikutusraportin julkaisupäivämäärästä. Kaikki vuorovaikutusraportit löytyvät Vantaan ratikan nettisivuilta.

Katusuunnitelma ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 13

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä

liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä, ja liikenne-valo-ohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä Hakunilantielle.

Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Vaaralankujan kohdalla vuoden 2022 ratkaisu olisi katkaissut jkpp-väylien jatkuvuuden ja siirtänyt jalankulun ja pyöräilyn ajoradalle, mikä heikentäisi suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman katusuunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Tonttiliittymät, jotka ylittävät jalankulku- ja pyörätien, ovat kaupunkialueilla kuitenkin melko yleinen ratkaisu. Samankaltaisia järjestelyjä löytyy esimerkiksi Tikkurilasta Talvikkitieltä, jossa liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin Hakunilantiellä.

Muuttuneen katusuunnitelman myötä hanke on pystynyt arvioimaan Vaaralankujan järjestelyt uudelleen. Aiemmassa vaiheessa oli edettävä vuoden 2022 katusuunnitelman ratkaisun mukaisesti, koska raitiotie sijoittui Hakunilantien keskelle ja suorat liittymät eivät olleet sen vuoksi mahdollisia. Uudessa suunnitelmassa, jossa rata sijoittuu kadun länsireunaan Vaaralankujalle on pystytty tarkastelemaan muuta toteutusvaihtoehtoa. Uuden suunnitelman myötä autoliikenne voi jatkossa kääntyä tonteille suoraan Hakunilantieltä molemmista suunnista.

Jatkosuunnittelussa on havaittu, että kadun ja tonttien väliset korkeuserot ja niiden tasaaminen ei toimi parhaalla tavalla edellisen vaiheen suunnitelmien mukaisesti. Tämän vuoksi on päädytty linjaamaan tonttiliittymät suoraan Hakunilantielle. Lisäksi Hakunilantien liikennettä on suunnitteluratkaisuilla pyritty rauhoittamaan, mikä helpottaa tonteilta liittymistä.

Talvikunnossapito ja osoitteen muutos

Talvikunnossapito toteutetaan samalla periaatteella kuin muissakin vastaavissa kohteissa. Tonttiliittymän osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Katusuunnitelmassa ei oteta kantaa mahdolliseen osoitteen muutokseen. Vantaan kaupunki on asukkaisiin myöhemmin yhteydessä mahdollisesta osoitteen muutoksesta.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 14

N.N on jättänyt 17.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

Vastine

Vaaralantie 15 kohdalla on tehty pientä muutosta suunnitelmaan, joka on esitetty suunnitelmassa 58629-2A. Tonttiliittymää on pyritty leventämään ja siirtämään. Näin vieraspaikat voisivat säilyä ja pelastusajoneuvo pääsisi kääntymään parkkipaikalle, josta maksimietäisyysvaatimus etupihalle täyttyy. Tonttiliittymä sijoitetaan ja mitoitetaan niin, että autot saadaan käännettyä pihalla ja ajettua sisään ja ulos.

Kustannusarvio

katu:	17 718 000 €
vesihuolto:	208 000 €
Yhteensä:	17 926 000 € (alv 0 %)

Sovelletut oikeusohjeet ja toimivalta:

Alueidenkäyttölaki 84 § ja 85 §, maankäyttö- ja rakennusasetus 41 § ja 43 §

Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 9 § 4 kohdan 4 mukaan kaupunkitilalautakunta tehtäväalueellaan päättää katusuunnitelmien sekä alueidenkäyttölain 90 §:n 4 momentissa tarkoitettujen muiden yleisten alueiden suunnitelmien, joiden kustannusarvio on yli 1 milj. euroa (alv 0 %) tai joista on tehty muistutuksia suunnitelmien nähtävillä oloaikana, hyväksymisestä.

Kaupunkitilalautakunta 10.6.2026 § 27

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään

a) antaa perustelutekstin mukainen vastine suunnitelmaan ja todeta että muistutukset eivät anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta. Muistutuksen nro 14 pohjalta on tehty muutoksia suunnitelmaan, ja ne on esitetty suunnitelmassa 58629-2A,

b) hyväksyä Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie, katusuunnitelmat, piirustusnumerot 58629-1, 58629-2A, 58629-3, 58629-8610 ja 58629-8608, ja

c) todeta, että suunnitelmien mukainen rakentaminen toteutetaan vaiheittain, joista ensimmäinen Vantaan ratikka hankkeessa ja loput kokonaisuudesta Katujen ja puistojen palvelualueen investointibudjetin puitteissa rakentamisohjelman mukaisesti.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkitilalautakunnan jäsen Marja Uistola poistui osallisuusjäävinä kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Asian käsittelyn aikana kaupunkitilalautakunnan jäsen Suvi Karhu esitti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi siten, että katusuunnitelmasta poistetaan vähintään läntisin puurivi ja kalliota tulee louhia mahdollisimman vähän. Esitys raukesi kannattamattomana.

Päätös:

Hyväksyttiin kaupungininsinöörin esitys.

Merkittiin, että vihreä lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon koko kaupunkitilalautakunta yhtyi:
”Katusuunnitelman toteutuksessa on pyrittävä minimoimaan tarvittava kallion louhinta ja ensisijaisesti pyrittävä siihen, että mikäli katusuunnitelma sen mahdollistaa, kallion pystysuoraa leikkausta vältetään ja louhintapinnasta tehdään mahdollisimman luonnollisen näköinen.”

Merkittiin, että vihreä lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon koko kaupunkitilalautakunta yhtyi:
”Asukkaiden muistutuksissa ja toiveissa on mainittu, että louhitun kallion kohdalle voitaisiin ratikan taiteen puitteissa asentaa VAARALA-kyltti sekä valaista kallio iltaisin. Lautakunta pitää tärkeänä, että asukkaiden mielipide huomioidaan.”

Merkittiin, että sosiaalidemokraattinen lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon koko kaupunkitilalautakunta yhtyi:
”Kaupunkitilalautakunta toteaa, että Vaaralan ratikkaosuuden suunnittelun edetessä hankkeen vaikutukset ovat näyttäytyneet asukkaille aiempaa laajempina. Asukkaiden näkökulmasta valtuustolle hyväksytyn kallionlouhinnan minimointitavoitteen ei koeta toteutuneen, vaan katualueen leveneminen ja molemminpuoliset jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut ovat lisänneet louhinnan määrää merkittävästi. Samalla asukkaat ovat kokeneet, ettei heidän esittämiään vaihtoehtoja ja huolia ole riittävästi huomioitu suunnitteluprosessin aikana.

Lautakunta edellyttää, että jatkossa vastaavissa hankkeissa suunnitelmamuutokset ja niiden vaikutukset tuodaan asukkaille ja luottamushenkilöille nykyistä selkeämmin esiin suunnittelun edetessä hyvissä ajoin.”

Merkittiin, että kaupunkitilalautakunnan jäsen Sirkku Ingervo jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Pidän tärkeänä, että kalliota louhitaan mahdollisimman säästävästi ratikkasuunnitelmaan liittyvän kevyenliikenteen väylän toteuttamiseksi. Samalla olisi hyvä selvittää katuvihreälle tarkempaa sijaintia kallion louhinnan minimoimiseksi.

Pidän tärkeänä asukaskuulemisen parantamista ja osallistamisen oikea-aikaisuutta päätöksentekoprosessissa.”

Liitteet:
- 58629 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelmaselostus
- 58629-1 Hakunilantie välillä Kehä III-Vaaralan talkootie katusuunnitelma
- 58629-2A Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja katusuunnitelma
- 58629-3 Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie katusuunnitelma
- 58629-8608 Hakunilantien sähkönsyöttöasema SSA 10 julkisivut
- 58629-8610 Hakunilantien sähkönsyöttöasema SSA 10 havainnekuva
- Muistutus (1), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (2), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (3), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629

- Muistutus (4), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (5), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (6), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (7), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (8), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (9), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (10), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (11), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (12), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (13), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (14), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 5. Valitus katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa koskevassa asiassa

Lisätiedot:
suunnittelupäällikkö Heikki Väänänen, puh. 040 624 0285
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma

8.10.2025



ESIPUHE

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 22.5.2023 Vantaan ratikan rakentamisesta kaupunginhallituksen aiemmin samana keväänä hyväksymän hankesuunnitelman pohjalta. Vantaan ratikka-allianssien kehitysvaiheessa hankesuunnitelman laajuuteen, sisältöön ja investointikustannuksiin on päädytty esittämään tuntuvia muutoksia, jotka vaikuttavat mm. ratikkakaupungin kehittämiseen ja kaupungin talouteen. Muutokset edellyttävät hankesuunnitelman tarkistuksen toimielinkäsittelyä. Vantaan lisäksi allianssien tilaajaosapuolina toimivat myös HSY ja Helsinkiä edustava Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (itäinen allianssi), jotka tarvittaessa päättävät osaltaan hankesuunnitelman tarkistuksesta Vantaan päätöksenteon jälkeen.

Kaupunki kilpailutti vuoden 2024 alkupuoliskolla sekä läntisen että itäisen allianssin suunnittelija- ja rakentajaosapuolet. Allianssien kehitysvaiheet (KAS) käynnistettiin lokakuussa MAL-sopimuksen rahoituksen varmistuttua. Allianssin kehitysvaiheessa tilaajat, suunnittelijat ja rakentajat yhteistyössä kehittivät aiemmin laadittuja suunnitelmia rakennussuunnitelmiksi, ja valmistautuivat raitiotien rakentamiseen toteutusvaiheessa. Tärkeä osa kehitysvaihetta on hankkeen yhteisen tavoitekustannuksen määrittäminen toteutusvaiheen (TAS) sopimusta varten.

Kehitysvaiheen käynnistyttyä ilmeni, että alliansseilla tulee olemaan huomattavia haasteita saavuttaa hankesuunnitelmassa ja allianssihankinnassa määritetty hankkeen kokonaiskustannus karsimatta hankkeen laajuutta. Pääsyitä tähän ovat infra-alan yleinen kustannustason nousu sekä pitkäkestoisten rakennustyömaiden sekä mittakaavaltaan suuren infrahankkeen riskien ja projektinhallinnan aiheuttamat merkittävät yleiskustannukset allianssihankkeelle. Näitä yleisluonteisia kustannuseriä ei kokonaisuudessaan pystytty ennakoimaan aiemmassa hankesuunnitelmassa.

Vantaan ratikan ytimessä on hyvin toimiva ja elinkaarikustannuksiltaan edullinen raitiotiejärjestelmä, mikä ohjasi vuoden 2025 alussa käynnistettyä tilaajien ja allianssikumppaneiden yhteistä ponnistusta hankkeen kustannustason karsimiseksi. Yhteistyössä kyettiin löytämään useita säästökohteita, jotka eivät oleellisesti vaikuta hankkeen laatutasoon, toimivuuteen tai elinkaarikustannuksiin. Aikaisempaan hankesuunnitelmakokonaisuuteen esitetään myös sellaisia säästötoimenpiteitä, joiden vuoksi esimerkiksi infran korjausvelan vähentäminen, katuympäristön laatutason parantaminen tai kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen jäävät vääjäämättä suppeammiksi ja toteutettavaksi erillisellä rahoituksella tulevan ratikkakaupungin kehittämisaikataulussa.

Kaupungin päättäjien keskeinen vaatimus on ollut, että ratikkainvestoinnin menot pystytään kattamaan pitkällä aikavälillä ratikan kaavarunkoalueen maankäytön tuloilla. Tarkistetussa hankesuunnitelmassa esitetyt säästötoimenpiteet, suppeammat yhteydet ja kasvaneet investointikustannukset eivät vaaranna tämän aivan olennaisen vaatimuksen toteutumista. Vuoden 2023 hankesuunnitelman laatimisen jälkeen vuonna 2023 alkanut ja edelleen vuonna 2025 jatkuva asuntorakentamisen lama tulee johtamaan siihen, että toisaalta ratikan aikaansaamat hyödyt toteutuvat suunniteltua myöhemmin, mutta toisaalta tässä suhdannetilanteessa ratikan toteuttaminen suunnitellulla aikataululla tulee nopeuttamaan asuntorakentamisen elpymistä ratikan kaavarungon alueella ja ehkä laajemminkin, parantaen samalla vantaalaisten rakentajien työllisyyttä.

Ratikan yleissuunnitelmassa asetettiin kaupunginhallituksen määrittämille teemoille tavoitteiksi, että vuonna 2050 noin 800 metrin säteellä asemista asuu yli 100 000 asukasta ja on yli 85 000 työpaikkaa. Tämä tavoite säilyy ennallaan tarkistetussa hankesuunnitelmassakin. Myös muiden kaupungin aiemmin päättämien tavoitteiden liittyen mm. kaupungin vetovoimaan, liikkumisen helppouteen ja hiilineutraliteettiin arvioidaan edelleen toteutuvan pääpiirteittäin.

Tässä raportissa esitetään hankkeeseen tehdyt muutokset verrattuna hyväksyttyyn hankesuunnitelmaan, sekä muutosten keskeiset vaikutukset. Raportista on jätetty pois eräitä aiemmassa hankesuunnitelmassa esitettyjä aiheita, mikäli niihin ei ole tullut muutoksia. Vuoden 2023 hankesuunnitelmaan voi tutustua tästä linkistä.

Tarkistetun hankesuunnitelman laadintaa on ohjannut seuraava ohjausryhmä:

Hannu Lehtikankare	Vantaan kaupunki
Henry Westlin	Vantaan kaupunki
Sampo Perttula	Vantaan kaupunki
Markus Holm	Vantaan kaupunki
Sauli Hakkarainen	Vantaan kaupunki
Jussi Hiltunen	Vantaan kaupunki
Otto Kyrklund	Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
Artturi Lähdetie	Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
Jarno Köykkä	Helsingin seudun ympäristö (HSY)
Atte Heiskanen	Helsingin seudun ympäristö (HSY)
Teija Visa	Helsingin seudun liikenne (HSL)
Jonna Tuomiranta	GRK Suomi Oy
Pekka Kivelä	Destia Oy
Petri Saarelainen	Ramboll Finland Oy
Juhani Bäckström	WSP Finland Oy
Katriina Hassi	AFRY Oy

Tarkistetun hankesuunnitelman laadinnasta ovat vastanneet yhdessä allianssiosapuolten (AFRY Oy, Destia Oy, GRK Suomi Oy, Kreate Oy, Ramboll Finland Oy, Sitowise Oy, Sweco Finland Oy, WSP Finland Oy) kanssa Tiina Hulkko, Paula Autio, Henri Miettinen ja Emmi Turkki WSP Finland Oy:ltä sekä Mari Napola Ramboll Finland Oy:ltä.

Sisältö

Tiivistelmä 4

1. Lähtökohdat 9

2. Suunnitelmaratkaisut ja muutokset hankesuunnitelmaan 10

2.1 Yleistä 10
2.2 Linjaus 11
2.3 Muut muutokset 47

3. Vaikutusten muutosten kuvaus 50

3.1 Kaupunkikehitys 50
3.2 Liikkuminen ja liikenne 55
3.3 Ympäristö 65
3.4 Rakentamisen aikaiset vaikutukset 68
3.5 Vantaan ratikan tavoitteiden toteutuminen 69

4. Ratikan talousvaikutukset 72

4.1 Ratikan investointikustannukset 72
4.2 Radan kunnossapitokustannukset ja varikon käyttökustannukset 74
4.3 Liikennöintikustannukset 75
4.4 Kaupunkitaloudelliset vaikutukset 76
4.5 Taloudelliset herkkyystarkastelut 82
4.6 Vaikutukset HSL:n talouteen 84

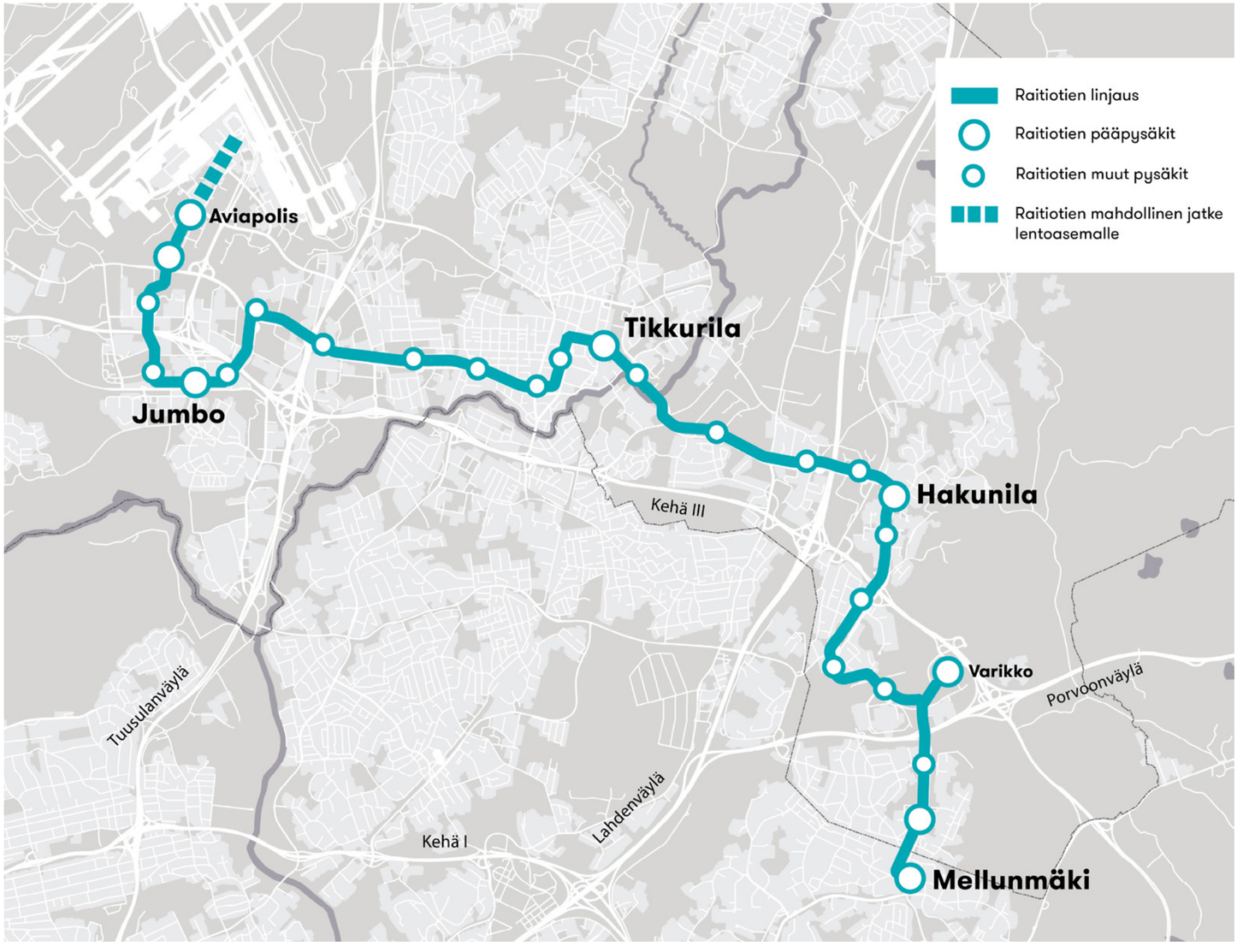
5. Riskienhallinta 85

Lähdeluettelo 86

TIIVISTELMÄ

Vantaan ratikka on suunniteltu pikaraitiotieyhteys Aviapolikselta Tikkurilan kautta Hakunilaan, ja siitä Länsimäkeen ja Helsingin Mellunmäkeen. Linja on myöhemmin jatkettavissa lentoasemalle. Vantaan ratikalle asetetut tavoitteet ovat samat kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa ja ne toteutuvat myös nyt päivitetyssä hankesuunnitelmassa ratikan toteutuksen myötä. Tavoitteet ovat seuraavat:

- Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa. Tämä tavoite toteutuu.
- Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat. Tämä tavoite toteutuu.
- Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen. Ratikalla on sekä tavoitetta edistäviä vaikutuksia että tavoitettava heikentäviä vaikutuksia.
- Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät. Tämä tavoite toteutuu.



Kuva 1.1 Vantaan ratikan 2025 päivitetty linjaus.

Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa

Ratikka luo ensisijaisesti varmuutta sille, että koko ratikkakäytävä kehittyy Vantaan yleiskaavan 2020 ja ratikan kaavarungon tavoitteiden mukaisesti. Ratikka varmistaa asuntojen ja työpaikkojen toteutumista pitkällä aikavälillä. Ratikan kaavarungon alueen asukasmäärä arvioiden mukaan yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen noin 122 500 asukkaaseen vuonna 2050 (Vantaan ratikan kaavarunko). Työpaikkojen määrä kasvaa noin 82 500 työpaikkaan. Ratikka vaikuttaa asuinrakentamiseen koko ratikkakäytävällä, mutta erityisesti kaupunkikeskustojen välillä kuten Kyytitien varrella, Vaaralassa, Pakkalassa ja Veromiehen alueella. Työpaikkamäärien kehittymiseen ratikka vaikuttaa erityisesti Aviapoliksessa, Pakkalassa ja Tikkurilan itäpuoleisilla alueilla.

Ratikka lisää kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla asukkaita, yrityksiä, matkailijoita ja investointeja antamalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä. Ratikka nähdään usein myös kaupunki-imagollisena tekijänä. Sen tuoma ilme koetaan yleensä edistyksellisen, tulevaisuusorientoituneen ja kansainvälisen kaupungin symboliksi ja sillä on tärkeä vaikutus myös kaupungin brändiin erityisesti nuorten keskuudessa.

Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat

Saavutettavuus paranee ratikan myötä kahdella tavalla. Ensimmäiseksi maankäytön tiivistyminen tarjoaa asukkaille ja työntekijöille palveluja lähietäisyydellä. Toiseksi ratikka parantaa joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä ja palvelutasoa, jolloin matkustaminen eri sijaintien välillä helpottuu. Yhteyksien parantumiseen vaikuttavat muun muassa matka-aika, matka-ajan luotettavuus ja matkustusmukavuus. Ratikan myötä joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa. Myös kävelyn ja pyöräilyn osuus tehdyistä matkoista kasvaa maankäytön tiivistyessä. Pitkällä aikavälillä ratikan matkustajamäärät ovat liikennemallinnuksen perusteella 47 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2050.

Ratikka parantaa liikkumisen esteettömyyttä, kun ratikkapysäkit sekä niiden läheiset bussipysäkit ja suojatiet rakennetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti. Liikuntarajoitteisille ja esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kulkeville ratikkaan siirtyminen ja ratikasta poistuminen on helpompaa kuin tavanomaiseen bussiin. Ratikka pysähtyy aivan reunakiven viereen, jolloin siihen on aidosti esteetön kulku. Ratikka siis edistää useiden ihmisryhmien itsenäistä liikkumista julkisilla kulkuvälineillä edistäen kaupunkilaisten yhdenvertaisia liikkumismahdollisuuksia.

Ratikan liikennejärjestelyjen muutoksilla on vähäisiä heikentäviä vaikutuksia autoliikenteeseen. Ratikan reitti on kuitenkin suunniteltu pääsääntöisesti omille kaistoilleen, jolloin autot ja ratikat kulkevat toisistaan erillään, eivätkä autolla ajavat joudu odottamaan pysäkille pysähtyneen raitiovaunun takana.

Ratikan rakentaminen aiheuttaa haittoja liikenteelle ja liikkumiselle, joten rakentamisen aikaisten haittojen minimointiin on kiinnitettävä erityistä huomiota huomioiden asukkaat, työntekijät ja kaikki liikkujaryhmät.

VANTAAN RATIKAN TUNNUSLUKUJA	
Radan pituus	17,9 km
Pysäkkipareja	25 kpl
Keskimääräinen pysäkkiväli	746 m
Nopeus (sisältää pysäkkipysähdykset)	22 km/h
Vuoroväli ruuhka-aikaan	7,5 minuuttia
Vuoroväli arkena päivällä	10 minuuttia
Vuoroväli varhainen aamu, myöhäinen ilta	15-30 minuuttia
Asukasluku vuonna 2050 800 metrin säteellä pysäkeistä	122500 asukasta
Työpaikkamäärä vuonna 2050 800 metrin säteellä pysäkeistä	82 500 työpaikkaa
Ratikkaan noustaan vuonna 2050	47000 kertaa päivässä

Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen

Tavoitetta edistävät muun muassa liikkumisen painottuminen kestäviin kulkumuotoihin sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen, mikä vähentää pidempimatkaista liikkumistarvetta. Raidealueet on suunniteltu ensisijaisesti viherpintaisina ja ratikan varteen on pyritty suunnittelemaan puurivit aina, kun se on ollut mahdollista.

Tavoitetta heikentää erityisesti rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys. Uusiomateriaalien, kuten betonimurskeen ja kierrätettyjen maa-ainesten ja kasvualustojen, käytöllä voidaan kuitenkin rakentamisen päästöjä vähentää kaikissa kohteissa. Lisäksi Vantaan ratikassa noudatetaan valtakunnallista Green Deal -sopimusta, jonka mukaan työkoneissa ja kuljetuksissa ei käytetä fossiilisia polttoaineita. Myös mahdollisimman lyhyiden kuljetusmatkojen huomioimisella voidaan vähentää rakentamisen päästöjä.

Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät

Ratikka luo edellytyksiä alueiden eriytymisen vähenemiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle. Vaikka yksittäisten alueiden eriytyminen ei kokonaan käänny Vantaan ratikkahankkeen seurauksena, voidaan kehitystä hidastaa. Ratikkaa voidaankin pitää yhtenä tärkeänä osana pitkäaikaista alueiden kehittämistä, jolla on merkityksellinen vaikutus alueellisten eriytymisen kasvun hidastamiseen ja tasapainottamiseen.

Ratikan pysäkkiympäristöt kehittyvät entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Kaupunkirakenteen tiivistyessä autokaupunkiympäristöä muutetaan monin paikoin lyhyiden etäisyyksien jalankulkukaupungiksi. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Viihtyisyys otetaan huomioon laadukkailla pysäkkirakenteilla, valaistuksella ja kalustevalinnoilla. Osaan pysäkkiympäristöistä ja reitin varrelle on suunniteltu erillisellä budjetilla myös viihtyisyyttä lisäävää julkista taidetta.

Tiiviit, viihtyisät, toiminnoiltaan monipuoliset ja hyvin saavutettavat alueet ovat myös työntekijöille haluttuja työympäristöjä, mikä osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta, työllisyyttä ja sitä kautta edelleen kaupungin vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana. Ratikka houkuttelee ratikkareitin varren nykyisille ja kehittyville keskusta- ja työpaikka-alueille urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyviä uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä saavutettavuus paranee, asukasmäärä lisääntyy ja yritysten työvoiman saatavuus paranee. Kaupungin kasvun ja elinvoiman näkökulmasta erityisesti tietointensiivisten toimialojen lisääntyminen saa aikaan positiivista kehitystä. Itse raitiotien rakentaminen lisää työllisyyttä, luoden kysyntää arviolta jopa yli 8 000 henkilötyövuoden verran.

Talous

Ratikan rakentamisen kokonaiskustannus on 750 miljoonaa euroa, josta Vantaan kaupungin osuus on 541 miljoonaa euroa kun valtion MAL-avustuksen osuus 144,1 miljoonaa euroa huomioidaan. Rahallisen valtionavustuksen lisäksi valtio luovuttaa Santaradan ja nykyisen kuormauspaikan alueet Vantaan kaupungille, ja Vantaa toteuttaa korvaavan alueen Hosantien varrelle. Tämän taloudellinen vaikutus on kaupungille arviolta 30 miljoonan euron tulo. Ratikkalinjan Helsingin puolelle ulottuvan osuuden kustannukset Helsingin kaupungille ovat 15 miljoonaa euroa. Lisäksi Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteuttaa reitin varrelle vesihuoltoa noin 53 miljoonalla eurolla. HSL:lle kohdistuvia kuluja on avattu tarkemmin luvussa 4.6.

Kaupunkikehityksestä saatavat tulot kattavat ratikan rakentamisen kustannukset. Rakentamiskustannusten lisäksi Vantaalle tulee kustannuksia hankkeen rahoittamisesta, raiteiden kunnossapidosta sekä ratikan liikennöinnistä (sisältäen vaunut ja varikon). Ratikka tuo kaupungille puolestaan myös tuloja. Kiinteistötaloudelliset tulot eli maanmyynti- ja vuokraustulot ja maankäytön sopimuskorvaukset ovat suurin tuloerä. Toinen tuloerä on verotulo, joita kaupunki saa muun muassa kiinteistö- ja yhteisöveroina sekä tuloveroina. Verotuloja käytetään kasvavan kaupungin palveluihin. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen myötä saatavien verotulojen arvioidaan kattavan niistä aiheutuvat kasvavat palvelumenot, jolloin myös verotulovaikutus on positiivinen. Ratikan talousvaikutukset ovat kaikki tulo- ja menoerät huomioituina yhteensä Vantaalle noin +60,2 miljoonaa euroa 40 vuoden aikana.

Keskeiset muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan verrattuna

Suurin muutos vuoden 2023 hankesuunnitelmaan on se, että ratikka päättyy Aviapolikseen lentoaseman sijaan. Toinen merkittävä muutos on Lahdentien eritasoliittymän säilyminen nykyisellään sen siirtämisen sijaan, minkä myötä liittymän alueen maankäyttöä ei päästä kehittämään. Lisäksi katuympäristön laatutaso ja pyöräily ja jalankulku -yhteyksien kehittäminen jäävät osalla linjaa hankesuunnitelman tasoa suppeammiksi ja toteutettavaksi myöhemmin ratikkakaupungin kehittämisen yhteydessä.

Merkittävä muutos on myös se, että akkukäyttöisestä kalustosta pystytään mahdollisesti luopumaan. Tällöin Vantaalla on samanlainen pikaraitiotiekalusto kuin muualla seudulla, mikä puolestaan mahdollistaa kaluston synergiaedut muun muassa kaluston yhteiskäyttöisyyden ja huollon osalta. Tämä yksinkertaistaa myös varikkotoimintoja, kun ei tarvita akkukäyttöisyyden edellyttämiä erityisjärjestelyjä. Lisäksi vaunujen elinkaarikustannukset todennäköisesti pienenevät.

Ratikalle asetetut tavoitteet toteutuvat, mutta pääsääntöisesti hieman heikommin kuin 2023 hankesuunnitelmassa. Sen sijaan tavoite hiilineutraaliuudesta ja ympäristöystävällisyydestä toteutuvat hieman paremmin kuin 2023 hankesuunnitelmassa.

Vantaan ratikan investointikustannukset ovat 91 miljoonaa euroa suuremmat kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa, ja MAL-avustus noin 38 miljoonaa euroa pienempi. Korkokustannukset kasvavat näiden muutosten myötä noin 70 miljoonaa euroa. Kunnossapitokustannukset vähentyvät linjan lyhentymisen myötä noin 12 miljoonalla eurolla, ja liikennöintikustannukset 7,6 miljoonalla eurolla 40 vuoden aikana. Lipputulot kasvavat Vantaalle vuoden 2023 hankesuunnitelmaan nähden noin 78 miljoonalla eurolla 40 vuoden aikana tarkemmasta laskentamenetelmästä johtuen. Vantaan saamat HSL:n infrakorvaukset kasvavat noin 154 miljoonalla eurolla, ja HSL:lle maksettavat kuntaosuudet vähenevät noin 51 miljoonalla eurolla. Kiinteistötaloudelliset tulot kasvavat arviolta 119,5 miljoonalla eurolla tarkastelu-ajanjaksoon tehdyn muutoksen myötä, ja verovaikutukset kasvavat noin 9,2 miljoonalla eurolla. Kokonaisuudessaan hankkeen talousvaikutus muuttuu vuoden 2023 +10 miljoonasta eurosta +60,2 miljoonaan euroon.

RADAN KAUPUNKITALOUSVAIKUTUKSET VANTAALLE	
Menot	
Rakentamiskustannus Vantaalle	-540,8 M€
Kunnossapitokustannukset Vantaalle	-144,3 M€
Rahoituskustannukset (25 vuoden laina-aika 3,5 % korolla)	-292,0 M€
Tulot	
Kiinteistötaloudelliset tulot	+913,5 M€
HSL-talous (sis. liikennöinti, vaunut, varikko)	+72,6 M€
Verovaikutukset	+51,2 M€
Ratikan talousvaikutukset yhteensä 40 vuoden aikana	**+60,2 M€**

Taulukko 1.1 Vantaan ratikan vaikutusten yleispiirteinen suunta suhteessa nykytilaan hankesuunnitelmissa 2023 ja 2025. Mitä sinisempi väri sitä suurempi positiivinen vaikutus, ja mitä oranssimpi väri sitä suurempi negatiivinen vaikutus. Vaikutukset on laadittu asiantuntija-arvioina.

		HANKESUUNNITELMA 2023	HANKESUUNNITELMA 2025	MUUTOKSEN KUVAUS, 2025 HANKEUSUUNNITELMA VERRATTUNA 2023 HANKESUUNNITELMAAN
Kaupunkikehitys	Kaupunkirakenne, maankäyttö	◦◦◦◦	◦◦◦◦	Muutos ratikan vaikutuksiin asukas- ja työpaikkamäärissä 2 % luokkaa
	Sosiaaliset vaikutukset (eriytyminen)	◦◦	◦	Kaupunkikehityksen vähenemä Hakunilassa
	Vetovoima, elinvoima, imago	◦◦◦◦	◦◦◦	Paikallinen kaupunkikuvan heikkenemä sekä maankäytön vähenemä
	Elinkeinoelämä, kaupan rakenne, palvelujen saatavuus	◦◦◦◦	◦◦◦	Pienempi työpaikkamäärän kehitys Aviapoliksessa
	Kaupunkikuva	◦◦◦◦	◦◦◦	Kaupunkitilan kehittyminen hidastuu
	Kulttuuriympäristö ja maisema	-	-	Ei merkittävää vaikutusta
	Virkistys, viihtyisyys ja vapaa-aika	◦◦	◦	Liikkumisympäristöjä kehitetään vähemmän
Liikkuminen ja liikenne	Ratikan matkustajamääräennuste	◦◦◦	◦◦	Linjan lyheneminen ja asukas- ja työpaikkamäärän vähenemä
	Kulkutapajakauma	◦◦◦	◦◦◦	Ei merkittävää vaikutusta
	Saavutettavuus	◦◦◦	◦◦◦	Paikallisia vaikutuksia, mutta kokonaiskuvassa ei muutosta
	Vaihdot	◦◦◦	◦◦	Linjan pääte Aviapolis pohjoisessa, vaihtopysäkkien toteutumattomuus
	Liikkumisen turvallisuus ja esteettömyys	◦◦◦	◦◦	Jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteyksien pienempi toteutuslaajuus
	Pyöräliikenne ja kävely	◦◦◦◦	◦◦	Jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteyksien pienempi toteutuslaajuus
	Ajoneuvoliikenne	-	-	Vaikutukset pieniä sekä positiiviseen että negatiiviseen suuntaan
	Saavutettavuus ja sosiaalinen kestävyys	◦◦	◦	Jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteyksien pienempi toteutuslaajuus
Ympäristö	Katuympäristö	◦◦◦◦	◦◦	Katuympäristön ja sen laadun pienempi toteutuslaajuus
	Luonto, ekologiset verkostot	-	-	Ei merkittävää vaikutusta
	Ilmastovaikutukset	•••	••	Rakentamisesta aiheutuvat pienemmät päästöt
	Pohjavedet	-	-	Ei merkittävää vaikutusta
	Luontokompensaatio	••	◦	Uusi hankkeessa huomioitava asia
	Melu	-	-	Ei merkittävää vaikutusta
	Tärinä ja runkomelu	-	-	Ei merkittävää vaikutusta
Rakentamisen aikaiset vaikutukset	Rakentamisen aikaiset vaikutukset	•••	••	Pienempi toteutuslaajuus vähentää työmaiden laajuutta
Talousvaikutukset Vantaalle	Rakentamiskustannukset	•••	••••	Materiaalien kustannukset kasvaneet
	Rahoituskustannukset	•	••	Rakentamiskustannukset nousseet, MAL-avustus pienempi
	Kunnossapitokustannukset	••	•	Linja lyhyempi jolloin kunnossapitoa vähemmän
	HSL-talous	•	◦	Linja lyhyempi, infrakorvattava osuus suurempi, kasvaneet lipputulot
	Kiinteistötalous	◦◦◦	◦◦◦◦	Tulot arvioitu myös vuoden 2050 jälkeen
	Verovaikutukset	◦◦	◦◦	Tulot arvioitu myös vuoden 2050 jälkeen

1. LÄHTÖKOHDAT

Aiemmat suunnitteluvaiheet ja päätökset

Vantaan ratikan hankesuunnitelma valmistui 3.4.2023. Hankesuunnitelma hyväksyttiin Vantaan kaupunginhallituksessa 8.5.2023, ja Vantaan kaupunginvaltuusto päätti Vantaan ratikan rakentamisesta 22.5.2023. Helsingin kaupunginvaltuusto päätti oman osuutensa rakentamisesta 27.9.2023.

Tämän jälkeen Vantaan kaupunkitilalautakunta on päättänyt ratikan toteutuksen allianssihankinnasta.

MAL 2023

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen MAL 2023 -sopimus 2024-35 (MAL-sopimus) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimus on hyväksytty kaupunkien ja kuntien elimissä. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi MAL-sopimuksen 23.9.2024 ja valtioneuvoston istunto hyväksyi sopimuksen lopullisesti 13.12.2024.

MAL 2023-sopimuksessa on sovittu, että Vantaan ja Helsingin kaupungit käynnistävät Vantaan ratikan toteutuksen hankesuunnitelman mukaisesti. Vantaan ratikan hankesuunnitelman mukainen kokonaiskustannusarvio on sopimuksessa 606 miljoonaa euroa, josta kiinteästi raitiotien rakentamiseen liittyviä kustannuksia oli sillä hetkellä tunnistettu olevan 594 miljoonaa euroa. Valtio avustaa Vantaan ratikan kiinteästi raitiotien rakentamiseen liittyvistä kustannuksista (sis. yhdysraideparin varikolle) enintään 30 % ja enintään 144,1 miljoonaa euroa. Rakentaminen käynnistyy vuonna 2025 ja tuki maksetaan aina jälkikäteen perustuen edellisen vuoden toteutuneisiin kustannuksiin. Sopimuksessa lopullista avustusten jakoa Vantaan ja Helsingin kaupungeille ei ole vielä päätetty, mutta tässä raportissa on käytetty oletusta, että ne jaetaan investointikustannusten suhteessa, jolloin Vantaan osuus on 98 % ja Helsingin 2 %.

Lisäksi MAL-sopimuksessa on todettu seuraavaa:

”Valtio (Väylävirasto) luovuttaa ehdollisesti Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikan sekä Santaradan alueet Vantaan kaupungille ilman erillistä rahallista korvausta. Vantaan kaupungin alustavien arvioiden mukaan luovutettavien alueiden nykyarvo voimassa olevan asemakaavan mukaisesti on noin 5 milj. euroa ja tulevaisuuden rakentamismahdollisuudet huomioiden 35–45 milj. euron välillä. Omistusoikeuden siirtymisen ehtona on, että korvaavan ja radanpidon näkökulmasta riittävän toiminnallisuuden omaavan kuormauspaikan toteuttamisesta Hosantielle on laadittu Vantaan kaupungin ja Väyläviraston välillä toteuttamissopimus.

Nykyisin kuormauskäytössä olevien alueiden (Hakkilan kuormauspaikka ja Santaradan alueet) hallinta voidaan luovuttaa Vantaan kaupungille täysimääräisesti silloin, kun Hosantien uusi kuormauspaikka-alue on toteutettu ja otettu käyttöön. Vantaan kaupunki vastaa kaikista Hosantien kuormauspaikan ja sen liikenneyhteyksien suunnittelu- ja toteuttamiskustannuksista sekä Santaradan purkukustannuksista. Vantaan kaupunki luovuttaa Hosantien ratkaisun vaatimat maa-alueet Väylävirastolle. Hosantien kuormausasema toteutetaan siten, että se vastaa liikenteknisiltä ja toiminnallisilta ominaisuuksiltaan sekä radanpidon edellyttämältä palvelutasoltaan Hakkilan nykyistä kuormauspaikkaa. Vantaan kaupunki on arvioinut uuden kuormauspaikan toteutuskustannuksiksi 5–7,2 milj. euroa (alv 0 %) ja siihen liittyvien turvalaitejärjestelmämuutosten sijoittuvan Tikkurilan alueelle. Toteutuskustannukset tarkentuvat ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä. Hosantien kuormausalue jää Väyläviraston omistukseen ja kunnossapidettäväksi.

Väylävirasto laatii Hosantien ratasuunnitelman, jossa ratkaistaan myös Santaradan lakkauttaminen, rinnakkain alueen asemakaavoituksen kanssa vuosien 2025–2026 aikana. Väylävirasto pyrkii käynnistämään ratasuunnitelman laatimisen ja Vantaan kaupunki alueen maaperätutkimukset vuoden 2024 loppuun mennessä. Väylävirasto pyrkii käynnistämään rakentamissuunnitelman laatimisen ilman aiheetonta viivästystä asemakaavoituksen ja ratasuunnitelman ratkaisujen ja tulevan rautatiealueen ulkorajojen varmistumisen jälkeen. Sopijaosapuolten yhteinen tavoitetila on, että uusi kuormauspaikka on toteutettu ja otettu käyttöön sekä Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikka ja Santaradan alueet on luovutettu Vantaan kaupungille vuoteen 2031 mennessä, Hosantien kuormausalue on luovutettu Väylävirastolle ja alueiden hallintaoikeus viimeistään vuoden 2034 aikana. Valtio ja Vantaan kaupunki sitoutuvat jatkoneuvotteluihin, mikäli hankkeen toteuttamisaikataulu uhkaa viivästyä.”

MAL-sopimuksen neuvotteluvaiheessa valtio ei hyväksynyt 12 miljoonan euron edestä hankesuunnitelman kustannuksia valtion rahoituksen piiriin. Näistä 9 miljoonaa euroa koostui pyöräliikenteen baanojen toteutuksen kustannuksista ja 3 miljoonaa euroa taiteen toteutuksesta. Osa hankesuunnitelman päivityksessä tehdyistä karsinnoista johtuu siis valtion eikä allianssin säästötoimista.

2. SUUNNITELMARATKAISUT JA MUUTOKSET HANKESUUNNITELMAAN

2.1 Yleistä

Tässä luvussa kuvataan raitiotien linjausta, sekä hankkeessa toteutettavien katujen muutoksia liikenteen ja katuympäristön kannalta. Muutosten vaikutukset on arvioitu erikseen seuraavissa luvuissa. Muutoksia kuvataan verrattuna nykytilaan, sekä verrattuna vuonna 2023 valmistuneeseen hankesuunnitelmaan. Raitiotien suunnitteluperusteet noudattavat edelleen Kaupunkiliikenteen vuoden 2023 ohjeita (raitiotieohje.fi), ja esimerkiksi kaikki raitiotiepysäkit toteutetaan edelleen esteettömyyden erikoistason mukaisesti. Pysäkki ja suojatieratkaisut tehdään Vantaan tyyppipiirustusten mukaisesti.

Raitiotie kulkee pääosin omilla kaistoillaan, joissa se ei ole muun liikenteen tiellä. Kaikkiin ajoliittymiin, joilla ylitetään raitiotie, toteutetaan valo-ohjaus ja mahdollisuuksien mukaan kääntymiskaistat raitiotien yli kääntyville ajoneuvoille.

Tämänhetkisen arvion mukaan rahoitus mahdollistaa ratikkalinjan toteutuksen Aviapolis pohjoinen -pysäkille asti. Pois jäävät Tietotien ja lentoaseman pysäkit, lentoaseman terminaalin viereen suunniteltu silta sekä poisjäävän osuuden katujen muu kehitys. Lentäjäntie, Teletie ja Tietotie jäävät nykytilaisiksi.

Muut suurimmat muutokset koskevat katuympäristöä, jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä, raitiotien sijaintia kadulla sekä Lahdentien muutoksen eritasoliittymästä tasoliittymäksi toteuttamatta jättämistä. Näistä Lahdentien siirto on ollut jo aiemmissa vaiheissa ratikasta erillinen hanke, josta ratikan rahoituksella olisi toteutettu vain raitiotien vaatima osuus Kyytitiellä. Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien parannuksista hankkeessa jätetään toteuttamatta etenkin pyöräliikenteen baanoja, sekä nykyisten yhdistettyjen jalankulku- ja pyöräteiden leventämistä erotelluiksi väyliksi. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn siltoja jätetään toteuttamatta. Yhteyksien toteutuksen suunnittelussa on otettu huomioon nykyinen ja tuleva maankäyttö niin, että jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä ei ole toteutettu sinne missä maankäyttöä ei vielä lähitulevaisuudessa ole. Raitiotien sijainti kadulla muuttuu Tikkurilantiellä Rälssitien ja Niittytien välillä, sekä Hakunilantiellä. Katuympäristön kehittämistä tehdään alkuperäistä hankesuunnitelmaa vähemmän.

Muutoksista huolimatta hankkeessa toteutetaan edelleen erittäin laadukas, pääkaupunkiseudun verkostoon sopiva raitiotiejärjestelmä. Suuri osa ratikkakaduista peruskorjataan, ja jalankululle ja pyöräliikenteelle toteutetaan uusia yhteyksiä. Kaduittain esitetyt suunnitelmat ovat viitteellisiä ratkaisuja, jotka pyritään allianssihankkeessa toteuttamaan. Suunnittelu on kuitenkin vielä kesken, joten ratkaisuja saatetaan joltain osin tarkistaa suunnittelun edetessä. Suunnitteluratkaisuissa on huomioitu, että kaikki vuoden 2023 hankesuunnitelman ratkaisut ovat toteutettavissa myöhemmin. Raitiotien sijainti kadulla tulee säilymään nyt toteutettavalla paikallaan, mutta muita ratkaisuja on mahdollista muuttaa tulevaisuudessa. On myös todennäköistä, että nyt toteuttavat pysäkkisijainnit jäävät pysyviksi ratkaisuiksi.

Raitiotiepysäkkien nimet ovat olleet käytössä yleissuunnitelmavaiheesta 2019 saakka. Nyt osaan pysäkkien nimistä on tehty tarkistuksia, mutta vertailukelpoisuuden takia nimiä ei ole vielä uusittu tähän raporttiin. Uusia pysäkkinimiä on pohdittu kesällä 2025 Vantaan ja HSL:n yhteistyössä. Muutoksia tulee seuraaviin pysäkkinimiin: Tietotiestä tulisi Teknikontie, Aviapolis pohjoisesta Ilmailumuseo ja Aviapolis etelästä Aviapolis. Flamingon pysäkki muuttuisi Jumboksi, ja aiemmasta Jumbon pysäkistä tulisi Pakkala. Tuusulanväylä muutettaisiin Annefredinsillaksi, sillä Helsingissä on jo Tuusulanväylä-niminen pysäkki. Lahdenväylä muutettaisiin Porttipuistoksi ja Hepokuja Hevoshaanpoluksi, ja lisäksi Helsingin puolelle Mellunmäkeen lisätään (M). Santaradantien ja Kyytitien välissä olevalle pysäkkivaraukselle ei tässä yhteydessä päätetty nimeä.

2.2 Linjaus

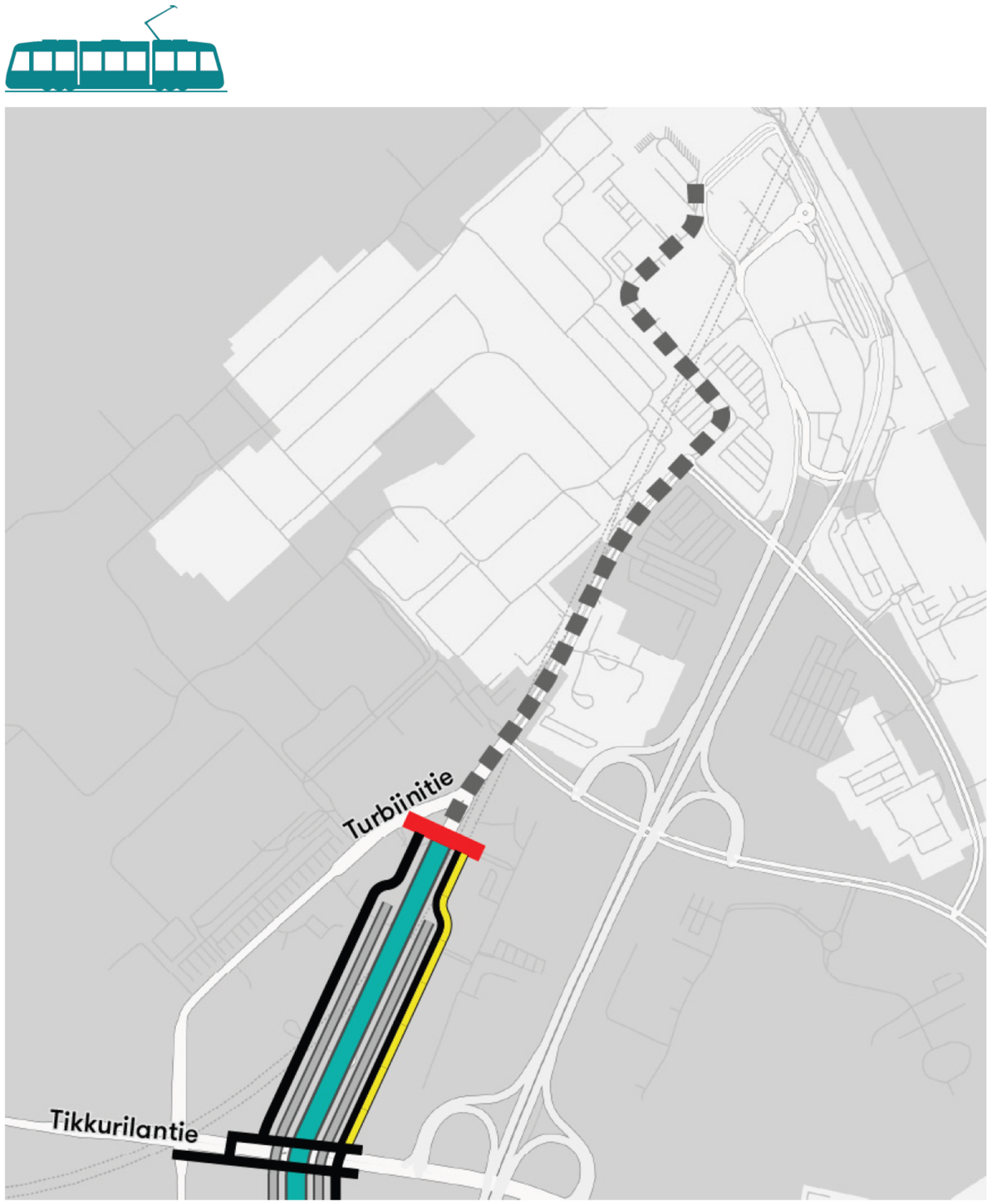
Aviabulevardi

Liikenne

Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Ratikkalinja alkaa Ilmailuaukiolta ja jatkuu Aviabulevardille kohti etelää. Aviabulevardilla ratikka kulkee kadun keskellä omalla väylällään. Raitiotie on pääosin viherrataa koko katuosuudella. Liittymäalueilla ja pysäkeillä raitiotien pinta on asfaltoitu. Aviapoliksen pohjoinen pysäkki on aukiolla Karhumäentien eteläpuolella. Pysäkki on ratikan ensimmäisen vaiheen päätepysäkki. Aviapoliksen eteläinen pysäkki on Tikkurilantien pohjoispuolella. Aviapoliksen pysäkkien välissä on puolenvaihtoraiteet.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Aviapolis pohjoinen on ratikan päätepysäkki. Ratikan linjaus lentoasemalle asti voidaan toteuttaa myöhemmin.



Raitiotielinjan suuntaiset yhteydet (ei mittakaavassa)

- raitiotielinja
- autoliikenteen ajokaistat
- rakentamatta jäävä osuus
- eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen väylä
- pyöräliikenteen baana ja jalankulku
- yhdistetty jalankulun ja pyöräliikenteen väylä

Kuva 2.1 Raitiotien suuntaiset yhteydet Aviabulevardilla.

Jalankulku ja pyöräliikenne

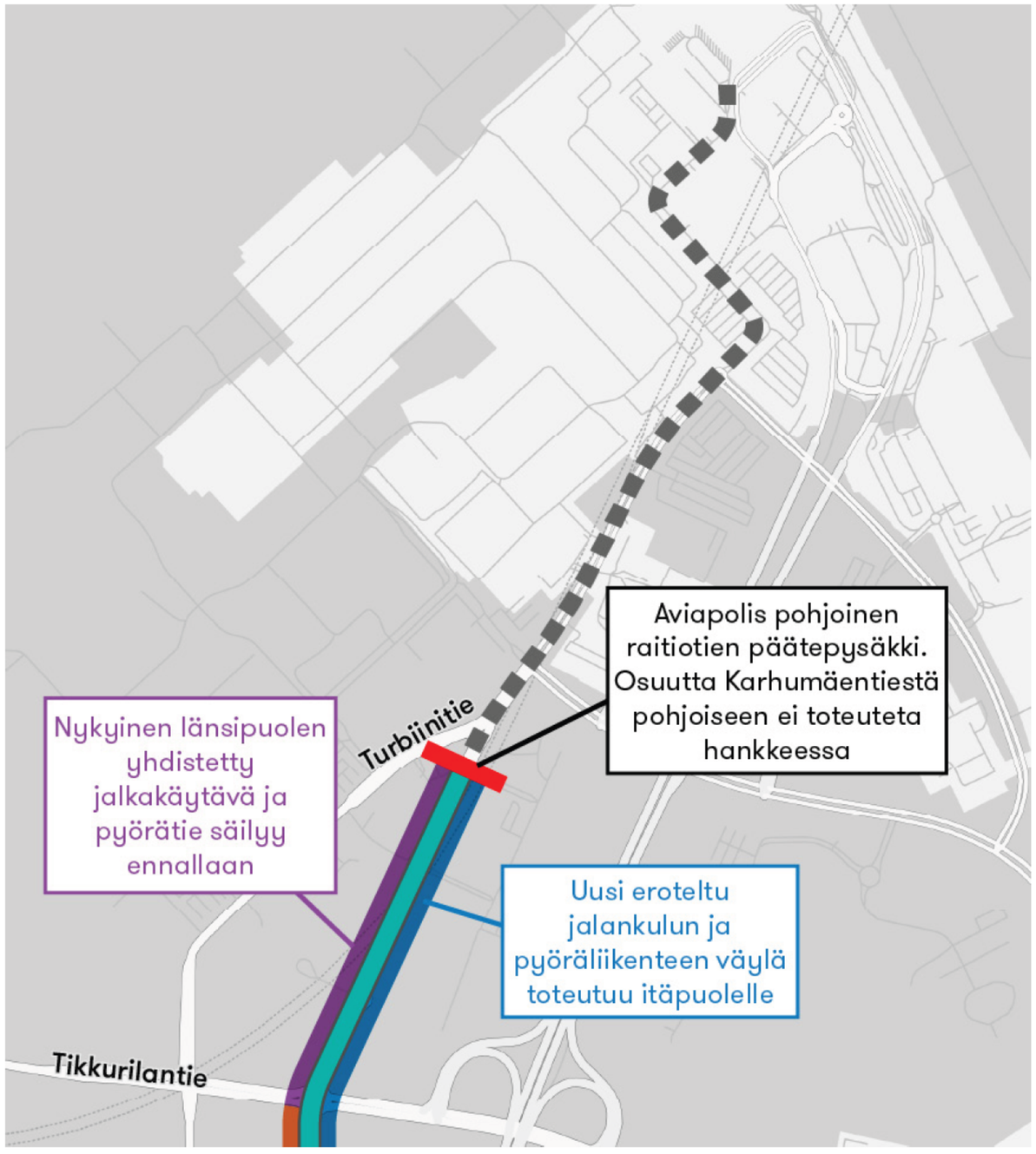
Suunnitelmaratkaisu: Aviabulevardin molemmin puolin on jalankulun ja pyöräilyn väylät. Itäpuolelle rakennetaan uusi jalankulun ja pyöräilyn väylä, ja länsipuolella hyödynnetään nykyinen yhdistetty väylä, joka säilyy nykyisellään.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Aviabulevardin länsipuolella säilytetään nykyinen yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Länsireunalle suunniteltua eroteltua jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä ei toteuteta, vaan yhteys säilyy nykyisellään. Myös asemarakennuksen edusta säilytetään nykyisellään. Laadukkaammat jalankulun ja pyöräilyn väylät voidaan toteuttaa myöhemmin kaupungin omina investointeina, kun alueen muu rakentaminen käynnistyy. Tikkurilantien eteläpuolinen baanayhteyden rakentaminen ei kuulu ratikan hankelaajuuteen, mutta se voidaan toteuttaa myöhemmin

Aviapoliksen juna-aseman edessä sijaitsee nykyisin polkupyöräpysäköintiä sekä kaupunkipyöräasema, jotka palvelevat myös Aviapoliksen eteläistä ratikkapysäkkiä. Tikkurilantien varteen ei toteuteta lisää polkupyöräpysäköintiä.

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan (ei mittakaavassa)

- raitiotielinja
- toteutetaan vuoden 2023 hankesuunnitelman mukaisesti
- vuoden 2023 hankesuunnitelman yhteys, jota ei hankkeessa toteuteta
- säilyy nykyisellään vuoden 2023 hankesuunnitelmasta poiketen
- rakentamatta jäävä osuus



Kuva 2.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Aviabulevardilla.

Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Karhumäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalla Ilmailuaukiolla on vain ratikkaliikennettä. Muu ajoneuvoliikenne busseja lukuun ottamatta ohjataan Karhumäentien ja Karhumäenportin kautta Aviabulevardille. Aviabulevardilla henkilöautoliikenne on sallittu välillä Karhumäenportti – Aviakuja. Aviabulevardi on joukkoliikennekatu välillä Aviakuja - Tikkurilantie. Bussilinjat kulkevat Aviakujan kautta Turbiinitielle.

Tikkurilantien ja Aviakujan välissä on kumpaankin suuntaan kaksi bussipysäkkiä, jotka toimivat myös bussilinjojen aloitus- ja päätepysäkkeinä sekä ajantasauspaikkoina. Aviabulevardilta ratikan reitti jatkuu Plootukadulle Tikkurilantien yli.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Päätepysäkin järjestelyt aiheuttavat muutoksia Karhumäenportin eteläpuoleisiin bussipysäkkeihin. Pysäkkejä ei oteta käyttöön päätepysäkin ollessa Aviapoliksessa. Tässä vaiheessa bussiliikenteen käyttöön tulevat pysäkit rakennetaan Turbiinitielle, jolloin matkustajien yhteydet Aviapoliksen rautatieaseman pohjoiselle sisäänkäynnille ja ympäristön maankäyttöön pitenevät hieman. Tikkurilantien liittymä muutetaan nelihaaraiseksi.



Joukkoliikenteen ja autoliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan

- raitiotielinja
- ratikkapysäkki
- bussipysäkki
- toteutetaan vuoden 2023 hankesuunnitelman mukaisesti
- muuttuu vuoden 2023 hankesuunnitelmasta
- rakentamatta jäävä osuus

Kuva 2.3 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Aviabulevardilla.

Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Katuosuudelta kaadetaan suurin osa katupuista. Ilmailuaukion länsireunan puut säilytetään ja suojataan. Pääosa välikaistoista ja reuna-alueista toteutetaan monilajisina niittyinä. Katupuita istutetaan Aviapoliksen eteläisen pysäkin kohdalla molemmin puolin katua sekä Aviakujan ja Karhumäenportin välisellä alueella katualueen itäreunan välikaistalle. Pysäkkiympäristöt kivetään ja rakennetaan esteettömyyden erikoistasoon.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ilmailuaukion aukio on väliaikainen ratkaisu, jossa Aviapolis pohjoisen pysäkkiympäristö sovitetaan nykyiseen olemassa olevaan luonnonkiveykseen ja asfalttiin. Alueelta purettuja luonnonkiviä hyödynnetään jatkamalla asemanpuoleista nykyistä kiveystä pysäkeille ja rata-alueen reunaan. Muut osatoteutettavat pinnat asfaltoidaan tai tehdään niittypintaisina. Vuoden 2023 hankesuunnitelmasta poiketen Ilmailuaukiolle ei tehdä istutuksia, eikä sijoiteta kalusteita.

Aviabulevardin kohdalta jätetään toteuttamatta länsireunan puuistutukset. Länsireunaan istutuksia tehdään vain eteläosan pysäkkien yhteyteen. Länsireunalla jätetään toteuttamatta reuna-alueiden kiveykset ja kylvöt. Alueen nurmiverhoukset toteutetaan niittyverhouksina. Monilajisia perenna- ja maanpeitekasvillisuuksia korvataan yksinkertaisimmilla ratkaisuilla.



Kuva 2.4 Havainnekuva raitiotien päätteestä Aviapolis pohjoinen -pysäkillä.

Plootukatu ja Muuranraitio

Liikenne



Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Plootukadulla raitiotie kulkee kadun keskellä, ja on pääosin viherrataa tai asfaltoitu. Muuranraitio sijoittuu rakentamattomaan metsämaastoon ja osin Toisen savun länsipuolen vanhalle teollisuusalueelle. Osuudelle ei sijoitu pysäkkejä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.



Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Plootukadun ja Muuranraition itäpuolella on hankesuunnitelman mukainen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Plootukadun ja Muuranraition länsipuolista jalankulun ja pyöräilyn väylää ei toteuteta hankkeessa, mutta se on mahdollista toteuttaa myöhemmin kaupungin omana investointina, kun korttelien rakentaminen käynnistyy.



Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Plootukadun kaistat sijoittuvat hankesuunnitelman mukaisesti raitiotien molemmin puolin. Muuranraitio on ratikkakatu, jolla ei ole ajoneuvoliikennettä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Plootukadun varteen suunnitellut autojen pysäköintipaikat ja niihin liittyvä erotuskaista eivät kuulu hankelaajuuteen, mutta niille jää tilaa myöhempää toteutusta varten.



Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Plootukatu ja Muuranraitio sijoittuvat osittain metsäiselle alueelle, josta katualueelta poistetaan kaikki puut. Raitiotiealue on pääsääntöisesti viherpintainen. Katujakson välikaistat ja reuna-alueet toteutetaan niittyverhouksilla. Länsireunan kallioleikkausten kohdalle niittykaistan taakse jätetään osa pinnasta kalliomurskeelle. Alueelle sijoitetaan väliaikaisesti lahopuita. Puuistutuksia toteutetaan Muuranraition ulkokaarteeseen.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Itäreunan erotuskaistalle suunnitellut pysäköintiruudut, kiveykset ja puuistutukset korvataan niittyverhouksella. Kantavat kasvualustat toteutetaan valmiiksi erotuskaistojen kohdille. Alueelta kaadettuja puita siirretään Plootukallion puistoalueelle. Tikkurilantien jalkakäytävän vierestä siirrettävät puut sijoitetaan suunnittelualueen reunalle ryhmäksi.

Alueen puu- ja pensasistutukset jätetään toteuttamatta Plootukadun osuudelta ja Muuranraition sisäkaarteen osuudelta.

Toinensavu ja Osuustie

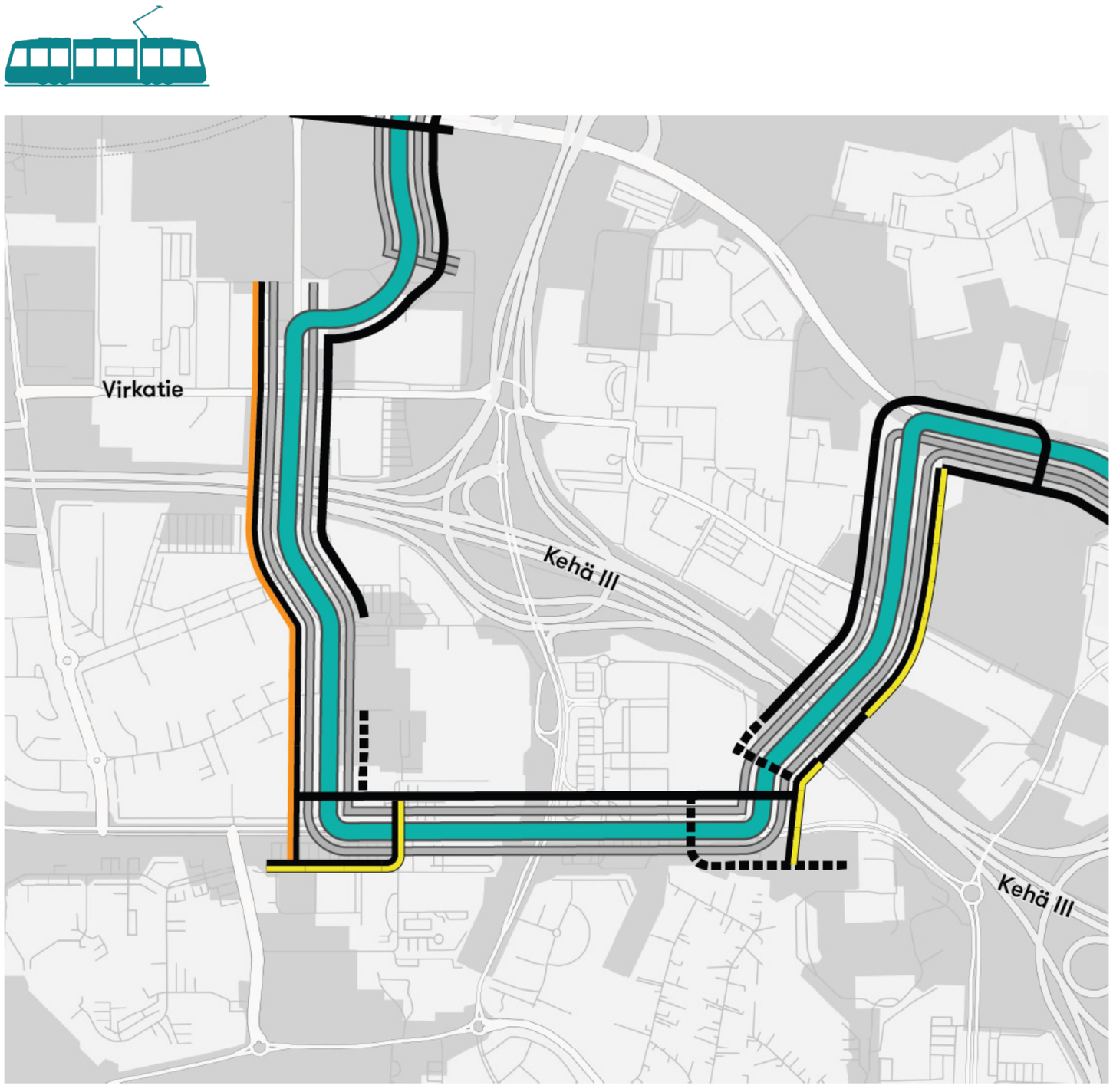
Liikenne

Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Toisellasavulla ratikka kulkee edelleen aukiolla ja joukkoliikennekadulla. Toiseltasavulta ratikka kulkee Osuustielle ja Kehä III:n ali sekaliikennekaistoilla Väinö Tannerin tielle asti, kuten vuoden 2023 hankesuunnitelmassakin. Osuustiellä ratikka kulkee hankesuunnitelman mukaisesti samoilla kaistoilla kuin auto- ja bussiliikenne, koska ratikan omille kaistoille ei ole tilaa. Raitiotie rakennetaan nykyisen kadun ajokaistoille.

Muuran pysäkki on Virkatien pohjoispuolella. Pysäkkialueen läpi kulkee bussiliikenne, jonka pysäkki on Muuranaukion pohjoispuolella. Pakkalanrinteen pysäkki on Pakkalanrinteen eteläpuolella. Pysäkki on ajoratapysäkki, eli muu ajoneuvoliikenne kulkee raitiotiellä ja odottaa pysäkille pysähtyneen ratikan takana.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.

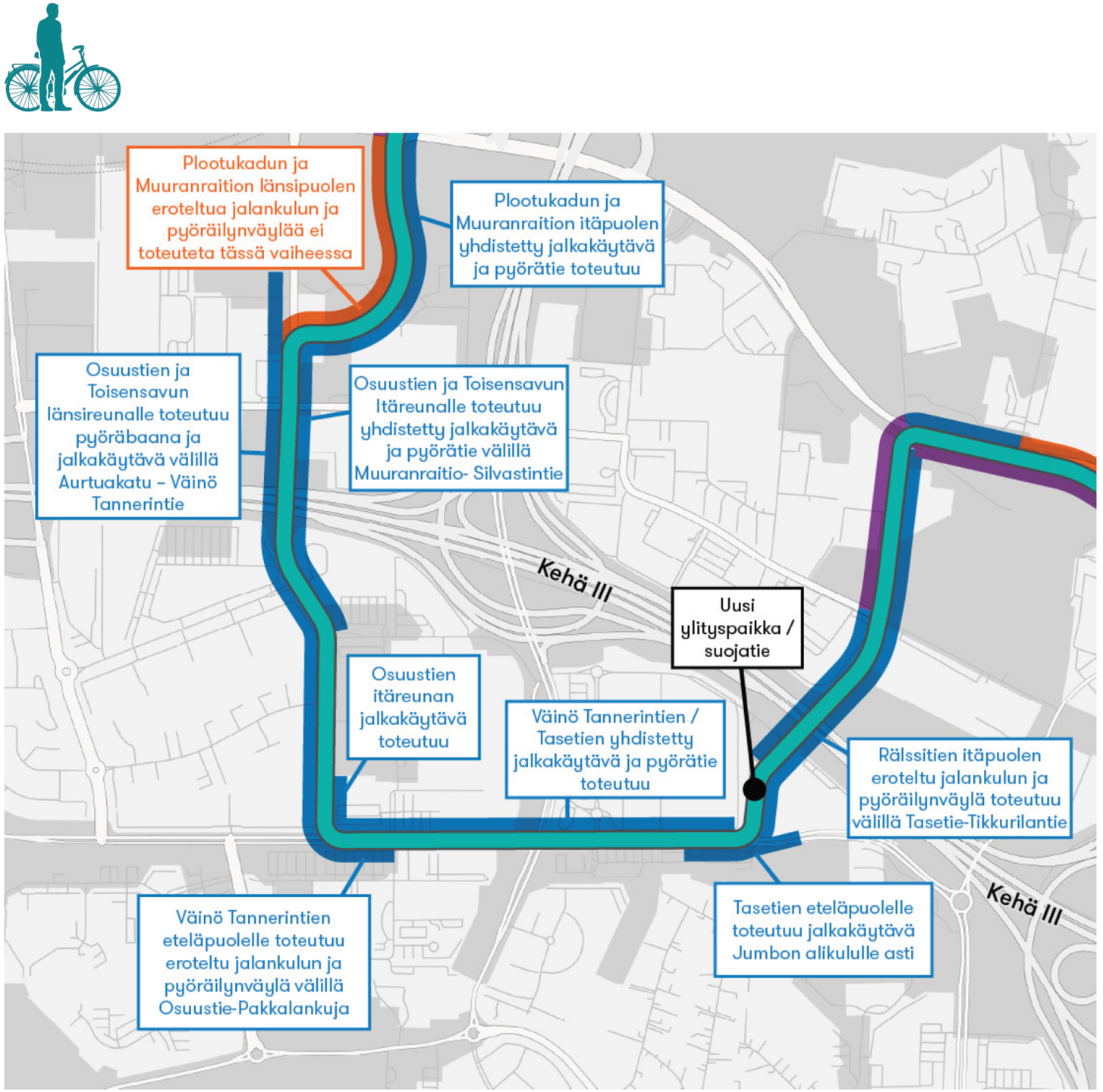


Kuva 2.5 Raitiotienlinjan suuntaiset yhteydet Aviapoliksen alueella.

Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Toisensavun ja Osuustien länsireunalle toteutetaan pyöräliikenteen baana. Katujen itäreunalle Silvastintien pohjoispuolelle toteutetaan hankesuunnitelman mukaisesti yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Osuustien itäreunalla Pakkalanrinteen ja Väinö Tannerin tien välille toteutetaan jalkakäytävä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.

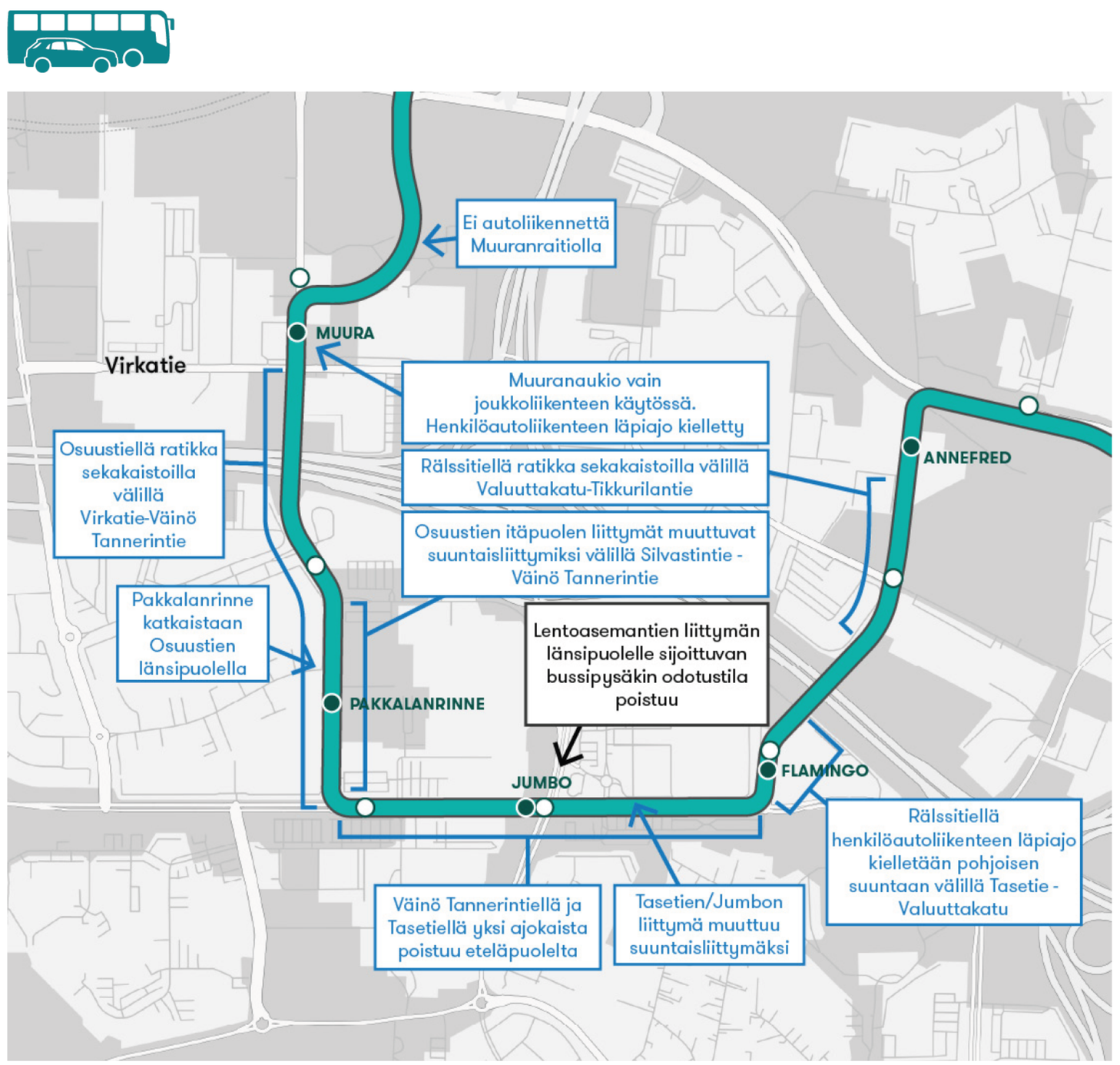


Kuva 2.6 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Aviapoliksen alueella.

Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Toinensavu muutetaan joukkoliikennekaduksi, eli autoliikenne ohjataan muualle. Osuustien tonttiliittymistä pohjoisin, Pakkalanrinne, poistuu käytöstä. Kadulle rakennetaan kääntöpaikka. Kaksi Osuustien eteläisintä tonttiliittymää muutetaan edelleen suuntaisliittymiksi, jotta liikennettä saadaan rauhoitettua raitiovaunuille. Osuustien kaikki katuliittymät ovat liikennevalo-ohjattuja.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.



Kuva 2.7 Joukkoliikenteen ja autoliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Aviapoliksen alueella.



Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Katuosuudelta kaadetaan nykyiset katupuut. Toisensavun pysäkkien yhteyteen toteutetaan puuistutukset kantaville kasvualustoille. Muuranaukion pinnat toteutetaan väliaikaisilla niitty-, sora- ja asfalttipinnoilla. Pysäkkiympäristön raitiotie ja laiturialue kivetään ja rakennetaan esteettömyyden erikoistasoon.

Osuustien välikaistat ja reuna-alueet toteutetaan pääsääntöisesti niittyverhouksilla. Välikaistoille istutetaan katupuita. Kehä III:n alituksen eteläpuolella luiskaverhouksissa käytetään lehti- ja havupuuistutuksia. Sähkönsyöttöaseman läheisyyteen istutetaan uusia puita.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Muuranaukion pinnat, raitiotien pintaa lukuunottamatta, toteutetaan väliaikaisena ratkaisuna. Lopullinen toteutus tehdään myöhemmin korttelialueiden rakentuessa ja Muuran kaupunkikylät –hankkeen edetessä. Lopullinen toteutus ei kuulu allianssille, vaan toteutetaan kaupungin erillisinä investointeina.

Väinö Tannerin tie ja Tasetie

Liikenne



Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Väinö Tannerin tiellä ja Tasetiellä ratikka kulkee kadun keskellä Osuustien ja Rälssitien välillä. Raitiotie on pääosin viherrataa katuosuudella. Liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla raitiotien pinta on kiveystä tai asfalttia.

Jumbon pysäkin länsisuunnan laituri on Lentoasemantien liittymän länsipuolella ja itäsuunnan laituri liittymän itäpuolella. Pysäkin länsipuolella on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Jumbon pysäkin laiturien sijainnit on muutettu siten, että länsisuunnan laituri sijoittuu liittymän länsipuolelle ja itäsuunnan laituri sijoittuu liittymän itäpuolelle. Ratkaisu mahdollistaa hankesuunnitelmaan verrattuna paremman joukkoliikenteen ajantasauksen pysäkillä sekä muun liikenteen sujuvuuden.



Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Kadun pohjoispuolelle toteutetaan hankesuunnitelman mukainen kävelyn ja pyöräliikenteen yhdistetty väylä. Eteläpuolella säilytetään tai parannetaan nykyiset jalankulun yhteydet.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Tasetien kohdalla pohjoispuolen jalankulun ja pyöräilyn väylä kapenee 4 metristä 3,5 metriin. Tasetieltä alas Jumbon markettitasolle johtavat portaat on mahdollista toteuttaa erillisenä hankkeena, kun aiemmin ne oli poistettu kokonaan suunnitelmista.



Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Molemmilla kaduilla itään päin ajorata kaventuu kaksikaistaisesta yksikaistaiseksi. Väinö Tannerin tielle sijoittuu kolme bussipysäkkiä samaan sijaintiin kuin hankesuunnitelmassa. Länteen päin Väinö Tannerin tiellä pohjoisempi kaista muutetaan bussikaistaksi.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Lentoasemantien liittymän länsipuolelle sijoittuvan bussipysäkin katos siirtyy jalankulku- ja pyöräilyväylän takareunaan. Pysäkille ei tule erillistä odotustilaa kadun varteen, vaan jalankulku- ja pyöräilyväylä kulkee pysäkin edessä.



Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Katuosuudelta kaadetaan nykyiset katupuut. Uusia katupuita ja pensasistutuksia toteutetaan Väinö Tannerin tien välikaistoille. Katujakson raidealueen viereisillä kapeilla erotuskaistoilla käytetään niitty- ja kenttäkiviverhouksia. Reuna-alueet tulevat Väinö Tannerin tiellä niittyverhoukselle ja Tasetiellä kenttäkiveykselle liityttäessä nykyisiin muurirakenteisiin ja kenttäkivettyihin alueisiin. Pysäkkiympäristö kivetään ja se rakennetaan esteettömyyden erikoistasoon.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Väinö Tannerintien eteläreunalta jätetään toteuttamatta Pakkalankujan hulevesipainanteeseen liittyvät istutukset, jotka korvataan niityllä. Tasetiellä raidealueen viereiset kaistat ovat kaventuneet ja kasvillisuusalueet pienentyneet. Monilajisia perenna- ja maanpeitekasvillisuuksia korvataan yksinkertaisimmilla ratkaisuilla. Katujaksolla viherraide toteutetaan avoraiteina, joka vähentää viherpinta-alaa.

Rälssitie

Liikenne



Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Rälssitiellä Tasetien ja Valuuttakadun välillä ratikka kulkee pohjoiseen päin jaetulla joukkoliikennekaistalla bussiliikenteen kanssa. Etelän suuntaan ratikka kulkee omalla kaistallaan. Äyritien ja Tikkurilantien välillä ratikka kulkee kadun keskellä omilla kaistoillaan.

Raitiotiepysäkit sijaitsevat hankesuunnitelman mukaisissa paikoissa. Flamingon pysäkki on Rälssitien eteläpäässä Tasetien pohjoispuolella. Pysäkin viereen on mitoitettu tilaa liukuporrasyhteydelle suoraan Rälssitien ylittävään Jumbon ja Flamingon yhdyskäytävään. Porrasyhteys on erillisenä toteutettava Jumbon oma hanke.

Annefredin pysäkki on Rälssitien pohjoispäässä Tikkurilantien eteläpuolella.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.



Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Rälssitien itäpuolelle toteutetaan vuoden 2023 hankesuunnitelman mukaisesti koko kadun pituudella kävelyn ja pyöräliikenteen väylät, jotka ovat yhdistettyjä Kehä III:n sillan alapuolella ja muualla eroteltuja. Rälssitien länsipuolelle toteutetaan yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä Valuuttakadun pohjoispuolella.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Rälssitiellä välillä Äyritie-Tikkurilantie toteutetaan länsipuolen yhdistetty jalankulun ja pyöräliikenteen väylä väliaikaisella pintamateriaalilla, joka voi olla asfalttia tai mursketta. Rälssitien länsipuolella ja itäpuolella tonttien kaavoitus on käynnissä ja rakentaminen ajoittuu raitiotien rakentamisen jälkeen, minkä vuoksi ei ole järkevää toteuttaa lopullisia pintarakenteita.



Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Ratikka kulkee välillä Tasetie – Valuuttakatu joukkoliikennekaistalla. Henkilöautolla ajo on kielletty Tasetieltä pohjoisen suuntaan Valuuttakadulle asti. Bussiliikenne kulkee pohjoiseen joukkoliikennekaistalla ratikan kanssa. Etelän suuntaan henkilöautot ja bussit ajavat Rälssitiellä välillä Valuuttakatu – Tasetie omalla ajoradallaan. Valuuttakadun ja Äyritien välillä ratikka kulkee sekaliikennekaistoilla. Ratikka kulkee siis samoilla kaistoilla kuin auto- ja bussiliikenne, koska ratikan omille kaistoille ei ole tilaa. Äyritien ja Tikkurilantien välillä Rälssitiellä autoliikenteellä on omat kaistat.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.



Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Kadun erotuskaistoille istutetaan monilajisia pensas- ja perennaistutuksia sekä erikokoisia puuistutuksia. Raitiotiepysäkin ja Tikkurilantien väliselle aukiomaiselle alueelle asennetaan köynnöspylväitä.

Rälssitien eteläosuudelta kaadetaan kaikki nykyiset katupuut. Uusia katupuita ja pensasistutuksia toteutetaan välille Äyritie – Kehä III. Reuna-alueille istutetaan pensaita, puita ja niittyä. Kehä III:n ja Valuuttakadun väliselle alueelle toteutetaan erotuskaistoille niittyverhous ja reuna-alueille monilajinen pensasistutus. Valuuttakadun ja Tasetien välillä pysäkkiympäristö kivetään ja se rakennetaan esteettömyyden erikoistasoon.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Rälssitien pohjoisosassa länsipuolelle suunnitellun ajoradan ja jalankulun ja pyöräliikenteen väylän väliset istutukset jätetään toteuttamatta. Rälssitien eteläosassa ei ole muutoksia.

Tikkurilantie

Liikenne

Raitiotie

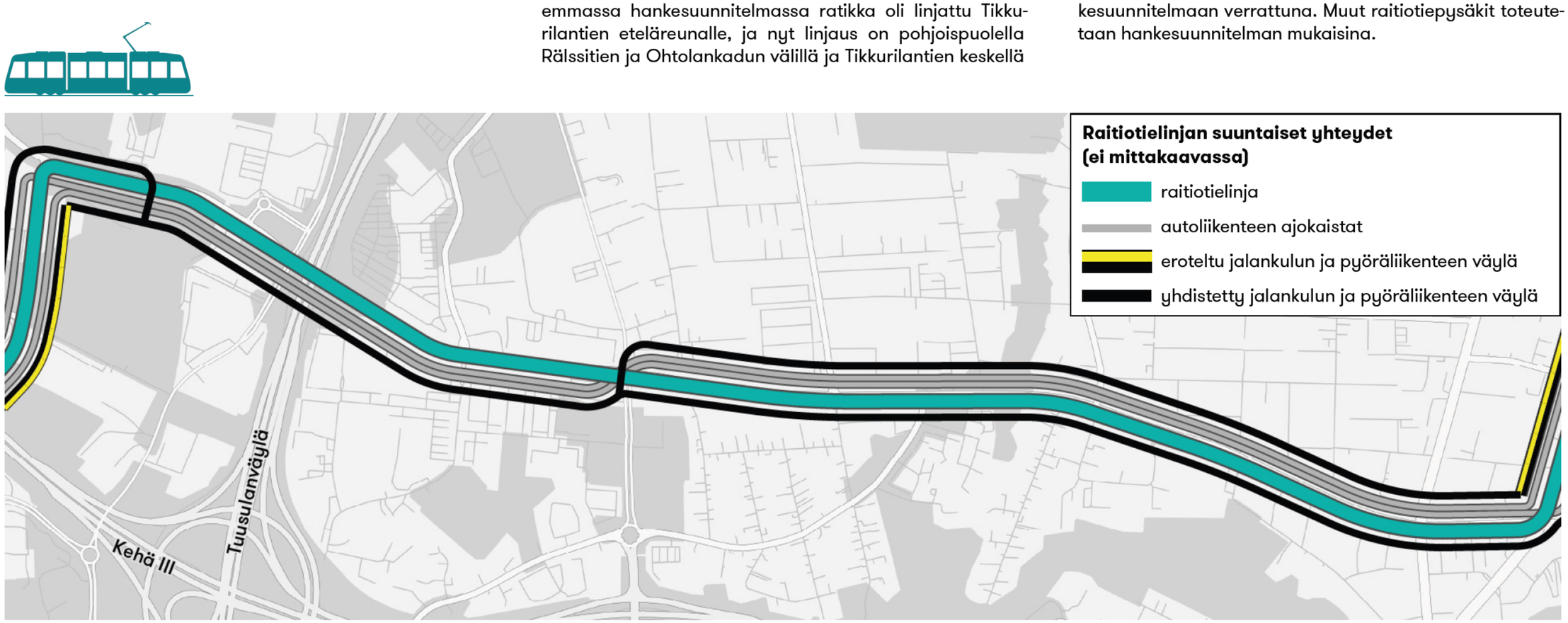
Suunnitelmaratkaisu: Tikkurilantiellä ratikka kulkee kadun pohjoisreunassa Rälssitien ja Ohtolankadun välisellä osuudella. Ohtolankadun länsipuolella ratikka siirtyy kadun keskelle ja Niittytien liittymässä kadun eteläpuolelle. Uusia siltoja toteutetaan Tuusulanväylän ja Kylmäojan yli.

Nykyisen Tuusulanväylän ylittävän sillan pohjoispuolelle rakennetaan uusi silta raitioliikenteelle. Tuusulanväylän pysäkki on uuden sillan itäpuolella. Pysäkin länsipuolella on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa. Koivuhaan pysäkki on Puutarhatien kohdalla. Puutarhatie katkaistaan Tikkurilantien eteläpuoliselta osalta, sillä pysäkki on juuri nykyisen liittymäalueen kohdalla.

Viertolan pysäkki on Kaislapolun kohdalla Viertolan koulun eteläpuolella. Silkkitehtaan pysäkki on Talvikkitien ja Kielotien välisen katuosuuden puolivälissä. Länteen suuntaavien ratikoiden pysäkkilaiturin toisella puolella on itään liikennöivien bussien pysäkki. Pysäkin länsipuolella on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Aiemmassa hankesuunnitelmassa ratikka oli linjattu Tikkurilantien eteläreunalle, ja nyt linjaus on pohjoispuolella Rälssitien ja Ohtolankadun välillä ja Tikkurilantien keskellä välillä Ohtolankatu-Niittytie. Niittytie-Kielotie-välillä ratalinjaus noudattaa vuoden 2023 hankesuunnitelmaa ja kulkee kadun eteläpuolella.

Tuusulanväylän ylittävä silta toteutetaan vain raitiotiesiltana nykyisen sillan pohjoispuolelle. Nykyinen silta säilyy ajoneuvoliikenteelle sekä jalankulku- ja pyöräliikenteelle. Tuusulanväylän pysäkki on Tuusulanväylän yli kulkevan sillan itäpuolella, kun aiemmassa hankesuunnitelmassa se sijaitsi Tuusulanväylän ylittävällä sillalla. Tuusulanväylän ja Tikkurilantien vaihtopysäkin pohjoisesta suunnasta tuleva vaihtoyhteys pitenee noin 50 metriä aiempaan hankesuunnitelmaan verrattuna. Muut raitiotiepysäkit toteutetaan hankesuunnitelman mukaisina.

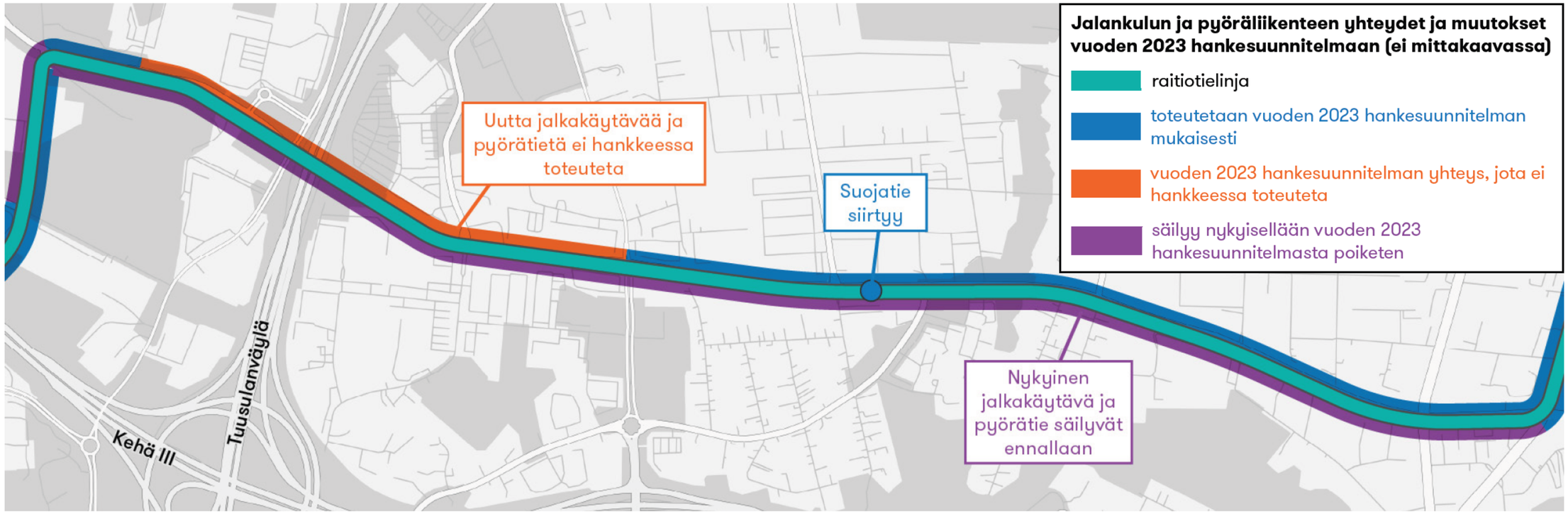


Kuva 2.8 Raitiotielinjan suuntaiset yhteydet Tikkurilantiellä.

Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Jalankulun ja pyöräliikenteen ratkaisut säilyvät pääosin nykyisellään, ja baanayhteyden toteutukseen eteläpuolelle varaudutaan tilavarauksella. Sinikellontien ja Päivänkakkarankujan välinen suojatie siirtyy itään uuden katuliittymän yhteyteen. Mesikukantien kohdalla oleva nykyinen suojatieyhteys poistuu, mutta korvaavana yhteytenä on alikulku Kylmäojansillan ali.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Tikkurilantien eteläpuolella on nykyinen yhdistetty jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys, joka säilyy nykyisellään välillä Rälssitie - Kielotie. Pyöräliikenteen baanaa ei toteuteta hankkeen yhteydessä, mutta tulevaisuudessa yhteys on levennettävissä baanaksi. Tikkurilantien pohjoispuolella Manttaalitien ja Niittytien välille ei toteuteta jalankulun ja pyöräilyn väylää. Uuden raitiotiesillan kohdalla jalankulun ja pyöräilyn väylää ei myöskään tulevaisuudessa voida toteuttaa hankesuunnitelman mukaisena, vaan yhteys säilyy nykyisellä sillalla eteläpuolella. Tikkurilantien pohjoispuolella Niittytien ja Kielotien välillä rakennetaan erillinen jalankulun ja pyöräilyn väylä hankesuunnitelman mukaisena.

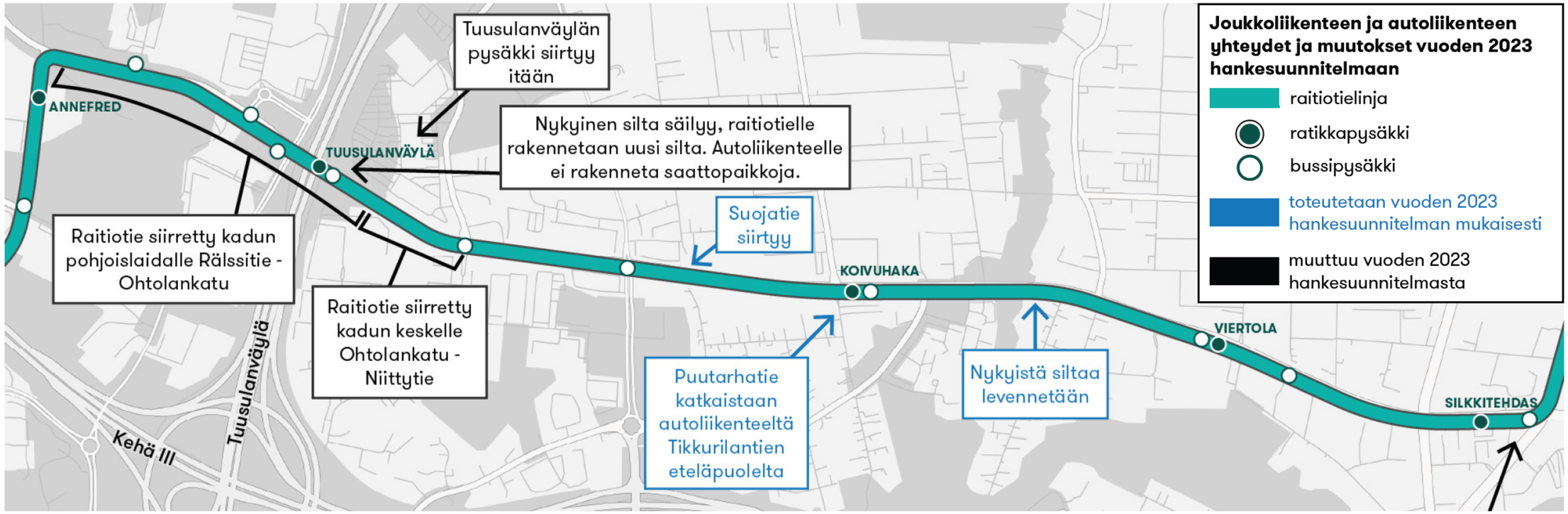


Kuva 2.9 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Tikkurilantiellä.

Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Tikkurilantiellä auto- ja bussiliikenteelle on yhteiset ajoradat. Bussipysäkkien sijainnit muuttuvat välillä Rälssitie-Päivänkakkarantie. Etelästä Puutarhatieltä Tikkurilantielle ajo suljetaan.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Erillisiä vuoden 2023 hankesuunnitelmassa esitettyjä autoliikenteen saattopaikkoja ei toteuteta Tuusulanväylän tuntumaan. Ratalinjauksen siirtyminen aiheuttaa muutoksia Ohtolankadun ja Niittytien liittymäalueisiin. Kielotielle ei esitetä muutoksia välillä Tikkurilantie - Horsmakuja huoltoaseman liittymäjärjestelyitä lukuun ottamatta.



Kuva 2.10 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Tikkurilantiellä.

Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Raitiotie toteutetaan suurimmaksi osaksi joko avoimena tai suljettuna viherraiteena. Katualueen nykyisiä puita joudutaan kaatamaan raitiotielinjauksen vuoksi. Katualueen pohjois- ja eteläreunalla oleva kasvillisuus säilyy kuitenkin suurimmaksi osaksi nykyisellään. Uusia katupuurivejä toteutetaan osittain raitiotien ja nykyisen ajoradan väliin ja osittain ajoradan ja jk/pp:n erottaville viherkaistoille. Ajoradan ja raitiotien tai jalankulku- ja pyöräilyväylän erottavat viherkaistat toteutetaan suurimmaksi osaksi niittyverhoiluin. Osalle matkaa istutetaan matalaa pensasistutusta tai monilajisia perennaistutuksia.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Tikkurilantien suunniteltuja puurivejä ja muita istutuksia toteutetaan alkuperäiseen hankesuunnitelmaan verraten vähemmän. Länsi- ja keskiosan katulinjauksen ja sen eteläpuolella olevan jalankulun ja pyöräilyn väylän ja sitä ympäröivän kasvillisuuden säilyessä pääpiirteittään nykyisellään alkuperäisen hankesuunnitelman mukaisia istutuksia ja hulevesipainanteita ei toteuteta. Raitiotien ja kadun väliset viherkaistat sekä raitiotien pohjoispuoliset alueet toteutetaan suurimmaksi osaksi yksinkertaisemmilla niitty- ja pensasistutuksilla.

Idässä sijaitsevaa Bäckbynpuistoa tai Puutarharannan puistoa hulevesialtaineen ei toteuteta alkuperäisen hankesuunnitelman mukaan. Kylmäojaan ja sen ympäristöön kohdistuvat muutokset jäävät vähäisiksi.

Aiemmassa hankesuunnitelmassa esitetty baanatasoisen pyöräliikenteen yhteyden toteutus sekä siihen liittyvät hulevesialtaat ja katupuiden istuttaminen on mahdollistettu toteutettavaksi myöhemmin tilavarauksina.



Kuva 2.11 Havainnekuva Tikkurilantieltä Tuusulanväylän kohdalta, kuvakulma kohti länttä. Pysäkin taka-alalla näkyvän pään ylityspaikka toteutetaan todennäköisesti suojatienä



Kuva 2.12 Havainnekuva Tikkurilantieltä Liljatien liittymästä kohti länttä.

Kielotie

Liikenne



Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Kielotiellä Tikkurilantien ja Unikkotien välisellä katuosuudella ratikka kulkee kadulla sekaliikennekaistoilla. Raitiotien pinta on asfaltoitu.

Tikkuraitin pysäkki on Kielotiellä Unikkotien ja Tikkuraitin välisellä katuosuudella. Pysäkki on ajoratapysäkki, eli muu ajoneuvoliikenne kulkee ratikan seassa ja odottaa pysäkille pysähtyneen ratikan takana. Raitiotien pinta on kivetty.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.



Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Ratikka kulkee samoilla kaistoilla kuin auto- ja bussiliikenne, koska ratikan omille kaistoille ei ole tilaa. Neilikkatie katkaistaan Kielotien molemmilta puolilta. Kielotiellä tunneliin johtavan rampin molemmilla puolilla on muun ajoneuvoliikenteen kaistat, jotka rampin eteläpäässä yhdistyvät raitiotien kanssa sekaliikennekaistoille.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Kielotien pohjoinen bussipysäkki siirtyy etelämmäksi Lehdokkitien kohdalle, joka on sijaintina keskeisempi ja palvelee siten käyttäjiä paremmin.



Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Kielontien molemmin puolin on erotellut jalankulun ja pyöräilyn väylät. Neilikkatien kohdalla on valo-ohjattu kävelyn ja pyöräliikenteen suojatie ja ylityspaikka Kielotien yli.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Sivukatujen (Neilikkatie, Unikkotie ja Lehdokkitie) järjestelyt rakennetaan tässä vaiheessa vain niiltä osin, mitä ratikkalinjauksen toteutus vaatii.



Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Ajorata ja raideosuus on pääosin asfalttipintainen lukuun ottamatta väliä Unikkotie-Asematie, missä se on kivetty. Uusia katupuita ja aluskasvillisuutta istutetaan välillä Neilikkatie-Unikkotie sekä Lauri Lairalan aukio-Lummekuja.

Kielotien länsilaidalle sijoitetaan köynnöspylväitä välillä Neilikkatie-Unikkotie. Ennallistettavat reuna-alueet tehdään pensasistutuksina tai niittypintaisina. Alue on esteettömyyden erikoistasoa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Kielotien pohjoisen bussipysäkin siirtyminen etelämmäs Lehdokkitien kohdalle aiheuttaa muutoksia kadun pintoihin, jalankulun ja pyöräilyn väylään ja ohjausraitoihin.



Kuva 2.13 Havainnekuva Kielotieltä Tikkurilantien liittymästä pohjoiseen.

Tikkurilanraitio, Tikkurilan tunneli

Liikenne

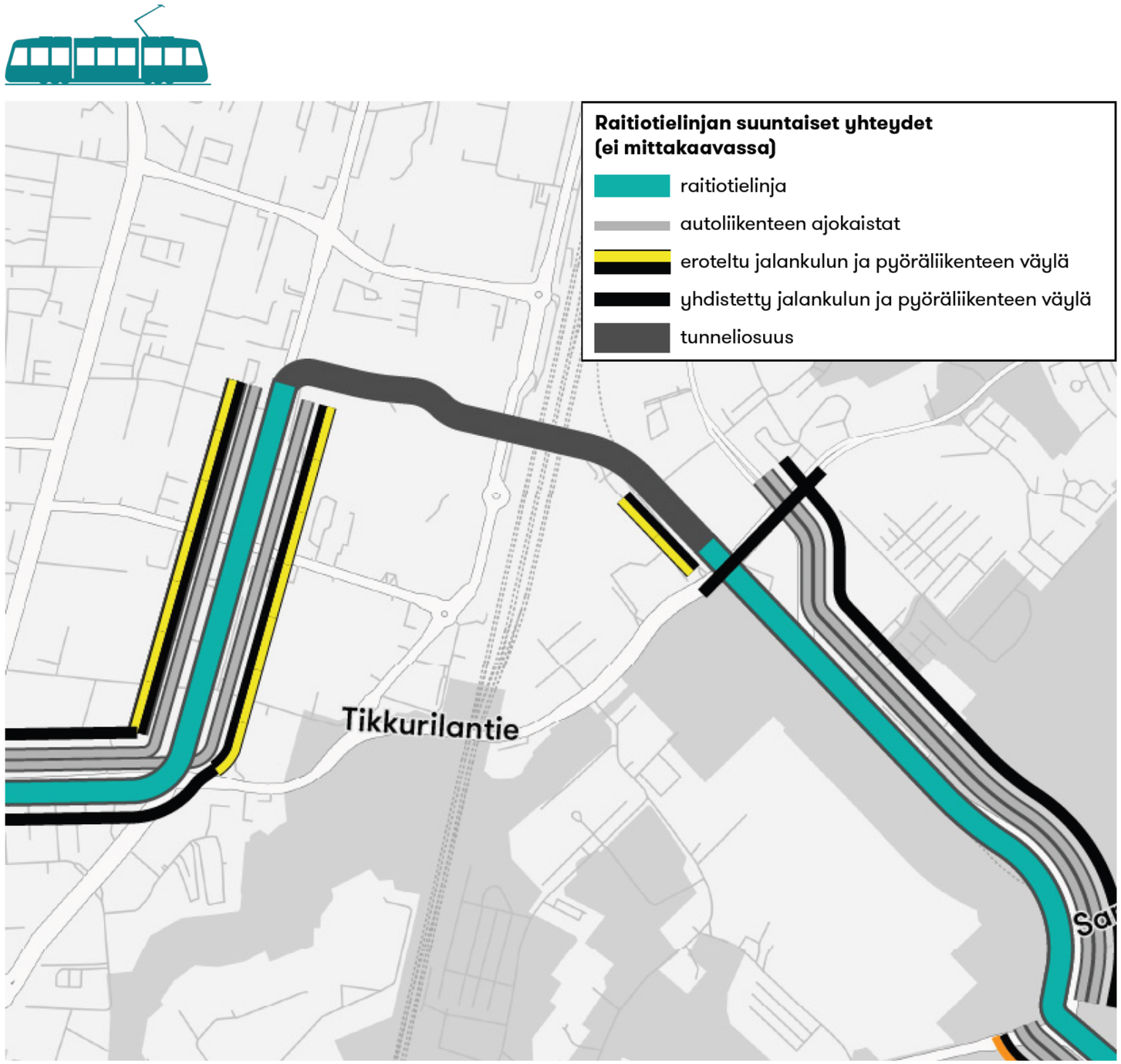
Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Tikkurilanraitio on pääosin uusi maanalainen katu, joka sisältää joukkoliikennetunnelin ja maanalaisen pysäkin. Betonirakenteinen raitiotietunneli alittaa tiiviisti rakennetussa Tikkurilan keskustassa Lummekujan, Kirjastopuiston, Ratakujan, Kauppakeskus Dixin sekä Tikkurilan aseman ratapihan. Tunnelista on hätäuloskäynti Kirjastopuistoon porraskuilun kautta, sekä aseman porraskuiluista. Pysäkki sijaitsee ratapihan alapuolella. Tunnelin suuaukot sijaitsevat Kielotiellä Asematien pohjoispuolella sekä Santaradan ja Teatteripolun välissä Tikkurilantien pohjoispuolella. Tikkurilantiestä etelään katu sijaitsee maan pinnalla. Katu sijoittuu pääosin tiiviisti rakennetulle kaupunkialueelle.

Tikkurilan aseman pysäkki on rautatieaseman alla. Asemahalli on noin 16 metriä leveä ja noin 75 metriä pitkä. Raitiotien ja kävelyalueiden pinnat ovat kivettyjä. Raitiotien voi ylittää asemahallin kummassakin päässä. Asemahallista on liukuporrasyhteydet junalaitureille asemahallin eteläpuolella sekä porras- ja hissiyhteydet asemahallin pohjoispuolella. Bussiterminaaliin on liukuporras-, porras- ja hissiyhteydet.

Tikkurilan aseman pysäkiltä ratikan kulku jatkuu itään loivassa kaarteessa Teatteripolun alle. Teatteripolun alta ratikka nousee maan pintaan katetulla rampilla Lauri Korpisen kadun ja Tikkurilantien välisellä katuosuudella. Ratikka ylittää Tikkurilantien samassa tasossa Santaradan rinnalla. Ratikka jatkaa Santaradan rinnalla Jokiniemenkadulle viherratana. Ennen Jokiniemenkatua ratikalla on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.

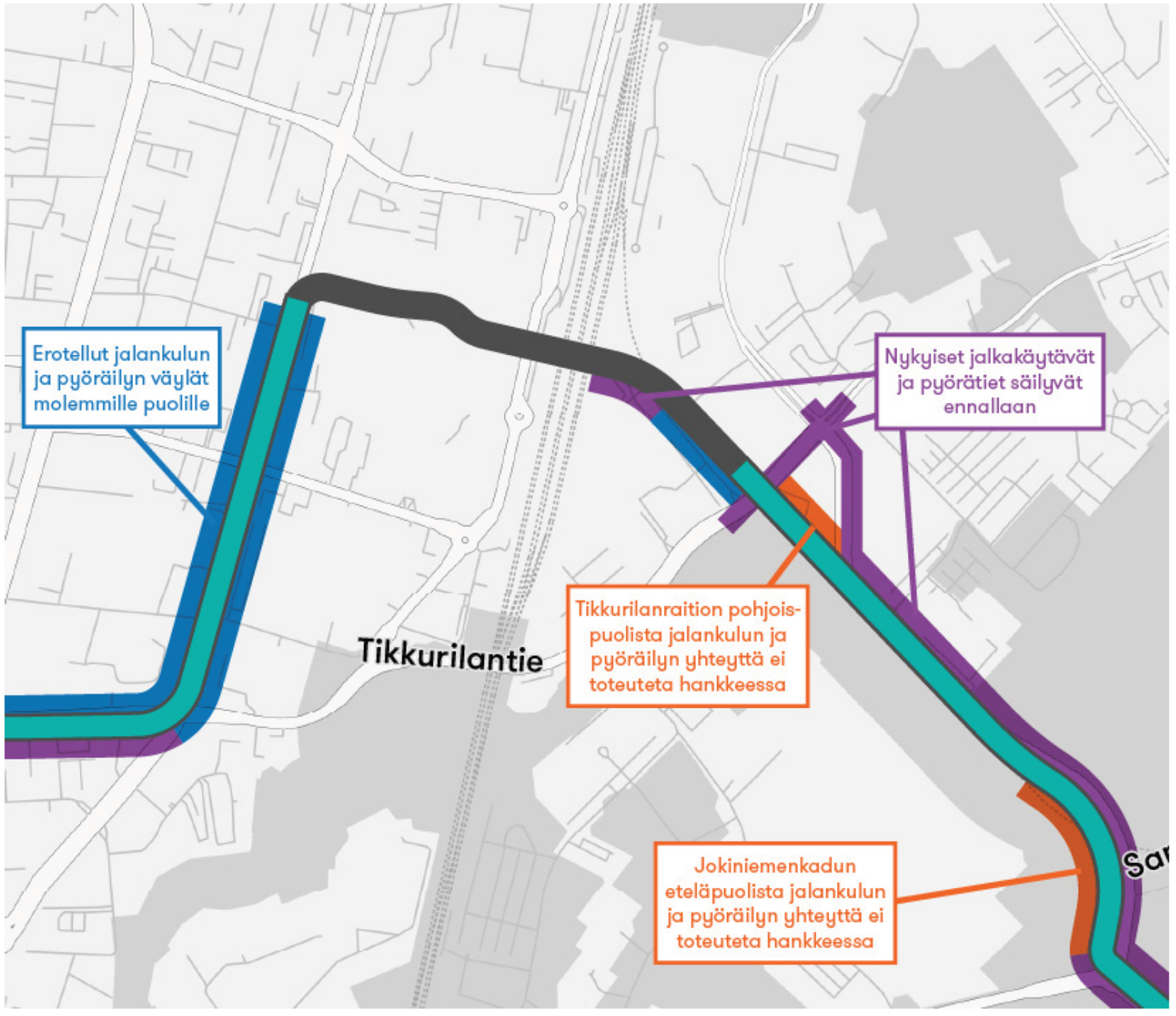


Kuva 2.14 Raitiotielinjan suuntaiset yhteydet Tikkurilan alueella.

Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Väritehtaankadun osuudella kulkee yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä kadun pohjoispuolella.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Tikkurilantien suuntaisia jalankulun ja pyöräilyn parannuksia toteutetaan vain Väritehtaankadun, Teatteripolun, Tikkurilanraition, Santaradan ja Tikkurilantien liittymän alueella raitiotien rakentamisen vaatimassa laajuudessa. Ratikan itäpuolella Tikkurilantien ja Jokiniemenkadun välillä ei hankkeen yhteydessä toteuteta kävelyn ja pyöräliikenteen väylää, mutta sille jätetään tilavaraus ja tarvittava huoltoyhteys ratikan vaihteelle rakennetaan.

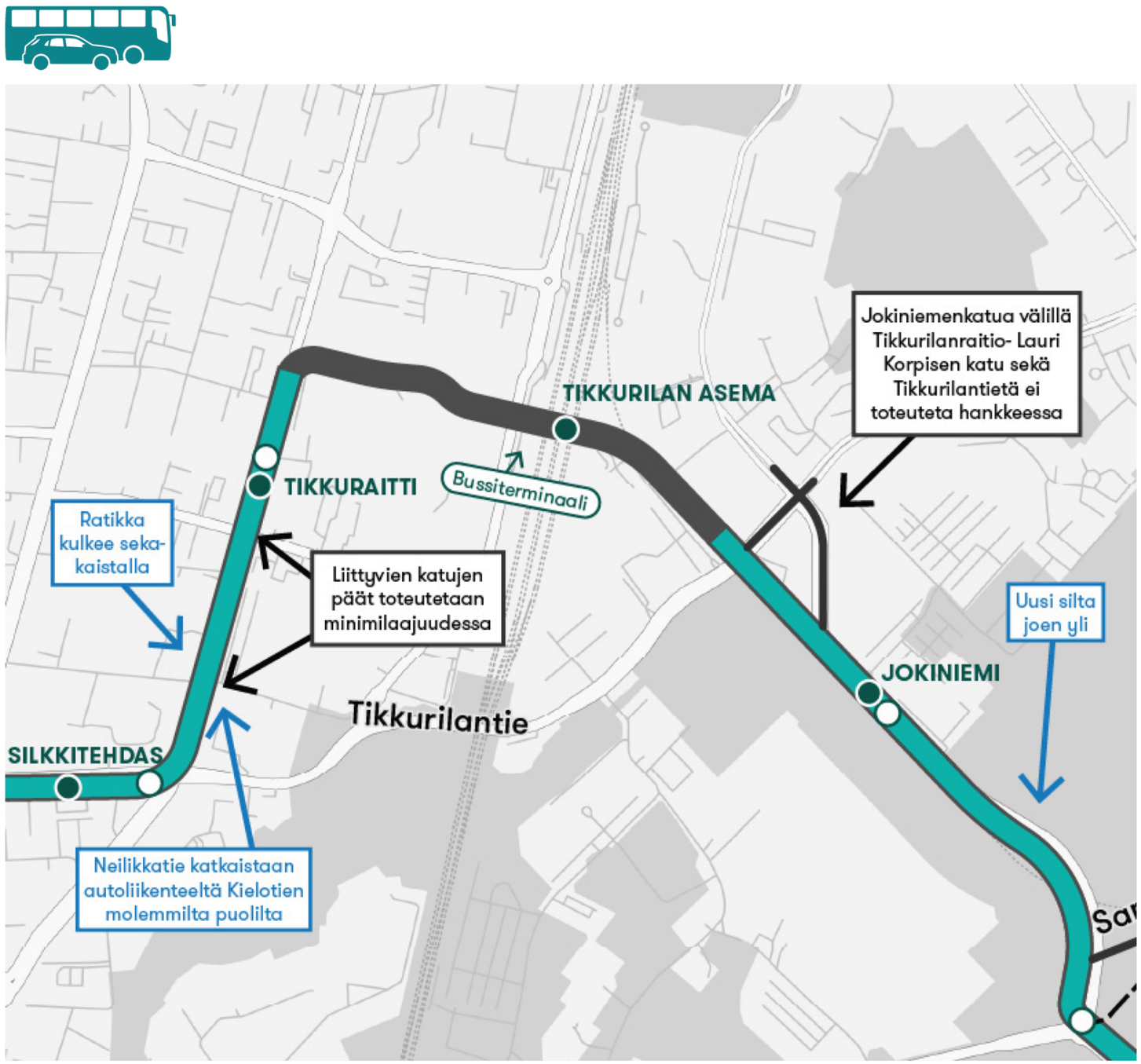


Kuva 2.15 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Tikkurilan alueella.

Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Osa Tikkuparkin nykyisistä huoltotiloista puretaan ja rakennetaan uuteen sijaintiin hieman lännempänä. Dixin bussiterminaalista poistuu kolme pysäkkitaskua. Alue ennallistetaan nykyisten periaatteiden mukaisesti.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ratatien katujärjestelyjen saneeraus toteutetaan tunnelin rakentamisen tarvitsemassa laajuudessa, joka on pienempi kuin hankesuunnitelmassa oli esitetty. Tikkurilantien ja Jokiniemenkadun liittymän sekä Tikkurilantien bussipysäkkien muutoksia ei toteuteta. Santaradantien linjaus säilyy nykyisellään.



Kuva 2.16 Joukkoliikenteen ja autoliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Tikkurilan alueella.

Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Tikkurilanraition pysäkki sijaitsee maan alla Tikkurilan ratapihan alapuolella. Pysäkkiosuudella raitiotien pinta on luonnonkiveä, muuten tunneliosuudella raitiotie on betonipintainen. Tunnelin pysäkin laiturialue on myös kivetty. Esteettömyys on huomioitu pysäkkialueen reunalla sekä hisseille, portaille ja suojateille johtavilla ura- ja varoituslaatoilla. Radan ylittävillä suojateillä on liikennevalot ja äänitunnisteet. Pysäkkialueelle sijoitetaan kalusteita, opasteita ja varusteita.

Itäisen tunnelikatoksen länsipäätyyn on esitetty oleskelualue. Kulku oleskelualueelle tapahtuu Teatteripolun kautta kivettyä polkua pitkin.

Tunnelikatos-Tikkurilantie välinen raideosuus on asfalttipintainen.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Aseman pysäkin arkkitehtisuunnitelmiin on tehty vähäisiä muutoksia. Esteettömyysratkaisuja on selkeytetty.



Kuva 2.17 Havainnekuva Tikkurilan aseman pysäkiltä tunnelin länsipäästä.



Kuva 2.18 Havainnekuva Tikkurilan asemalta, jossa näkyvissä tunnelin liukuporras- ja hissirakennukset.

Jokiniemenkatu

Liikenne



Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Jokiniemenkadulla ratikka kulkee kadun eteläpuolella ajoratojen ja Santaradan välissä, kunnes ratikka risteää Santaradan kanssa samassa tasossa. Santaradan risteämisen jälkeen ratikka jatkaa kulkuaan Jokiniemenkadun länsipuolella. Ratikalle rakennetaan uusi silta Keravanjoen yli. Raitiotien pinta on viherrataa muualla kuin vaihdepaikalla sekä pysäkkialueilla ja Keravanjoen sillalla, joissa raitiotien pinta on asfaltoitu. Jokiniemenkadulta ratikka jatkaa Kyytitielle valo-ohjatussa risteyksessä, joka korvaa nykyisen kiertoliittymän.

Jokiniemen pysäkki on Jokiniemenkadulla Jokiniemenkujan kohdalla. Lisäksi Jokiniemenkadulla on pysäkkivaraus Heidehofintien pohjoispuolella. Tätä pysäkkiä ei toteuteta ennen kuin ympäristön maankäyttö kehittyy.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Santaradantietä ei siirretä ratikkahankkeen yhteydessä.



Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Jokiniemenkadun pohjoispuolella on yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Nykyiset jalkakäytävät ja pyörätiet säilyvät ennallaan Jokiniemenkadun pohjoispuolella. Jokiniemenkadun eteläpuolista jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä ei toteuteta hankkeessa.



Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Jokiniemenkadun, Tikkurilantien ja Jokiniemenkujan liittymät toteutetaan liikennevaloliittyminä. Ajokaistat perusparannetaan koko osuudella. Nykyiset linja-autopysäkit Jokiniemenkadun ja Tikkurilantien liittymän molemmin puolin säilyvät ja pysäkkiratkaisuja parannetaan. Nykyinen linja-autopysäkki Jokiniemenkujan itäpuolelta poistuu.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Raitiotien rakentamisen yhteydessä ei toteuteta Tikkurilantien ja Jokiniemenkadun liittymäalueen liikennejärjestelyjä, ja ajokaistoja ei perusparanneta välillä Lauri Korpisen katu - Tikkurilanraitio.

Keravanjoen itäpuolella ei toteuteta uusia liikennejärjestelyjä. Santaradantien erikoiskuljetusreittiä varten selvitetään ja toteutetaan tarvittavat järjestelyt.



Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Raideosuus on asfalttia tai viherraidetta. Santarata on sepelipäällysteinen. Raitiotien kasvitettavat reunat toteutetaan kukkivana niittynä tai matalilla pensailla. Raitiotiepysäkit ovat kivettyjä ja niiden katokset viherkattoa. Saarekkeet, ajoratojen reunat ja raitiotien ylityskohdat kivetään.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Jokiniemenkadun bussipysäkkiä ei toteuteta tässä vaiheessa. Tikkurilantien ja Tikkurilanraition välinen osuus Jokiniemenkadusta säilyy nykyisellään.

Kyytitie

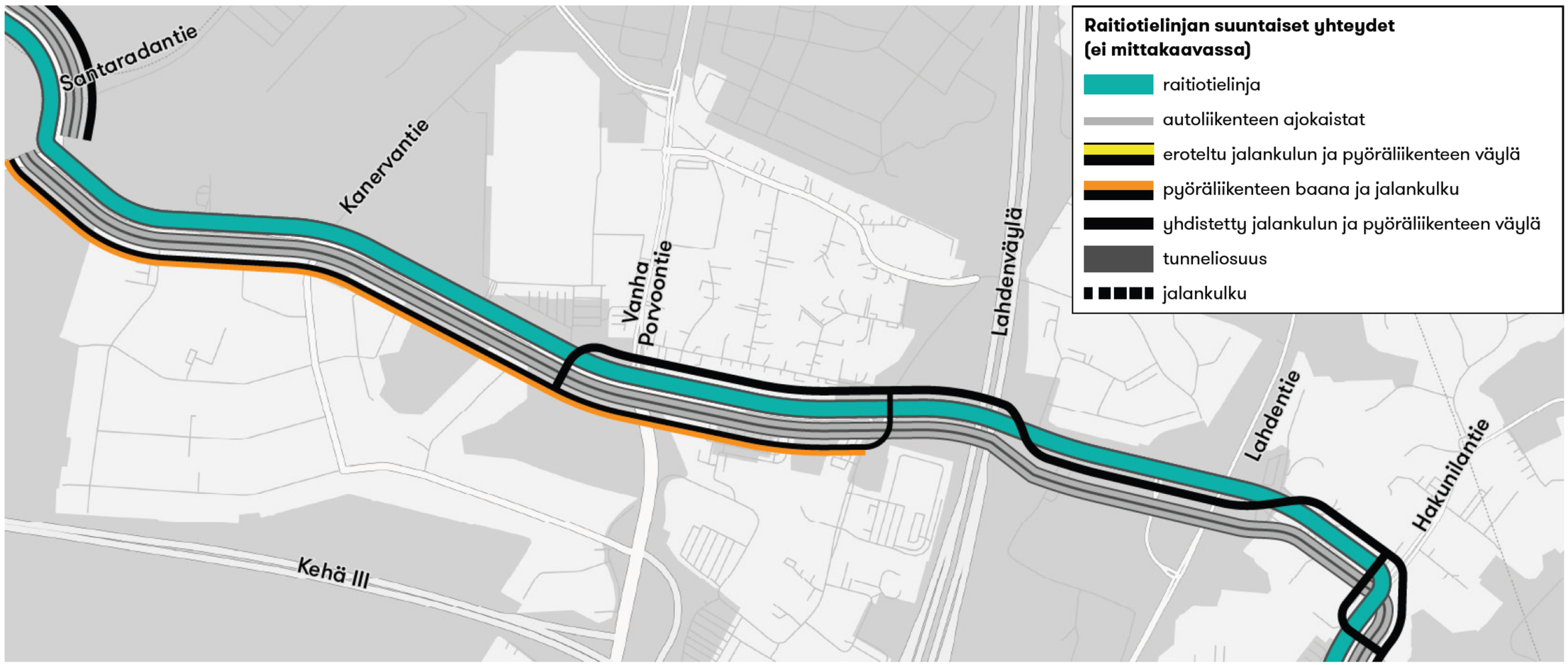
Liikenne

Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Kyytitiellä ratikka kulkee tien pohjoisreunassa koko kadun pituudella Jokiniemenkadulta Hakunilantielle. Raitiotie on pääosin viherrataa koko katuosuudella, ja raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla.

Kuusikon pysäkki on Kanervantien itäpuolella, Lahdenväylän pysäkki Pelto-ojantien länsipuolella ja Kaskelan pysäkki Lahdentien liittymän länsipuolella. Lahdentien kohdalla nykyinen silta säilytetään, ja raitiotie kulkee sillan pohjoispuolella omalla sillallaan.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Lahdenväylän pysäkki on siirretty Pelto-ojan tien itäpuolelta länsipuolelle. Lahdentien siirtoa ei tässä vaiheessa toteuteta, vaan ratikalle suunnitellaan oma erillinen silta Lahdentien yli ja muut kulkumuodot jäävät nykyiselle sillalle. Lahdentien siirto on ollut jo aiemmissa vaiheissa ratikasta erillinen hanke, josta ratikan rahoituksella olisi toteutettu vain raitiotien vaatima osuus Kyytitiellä.



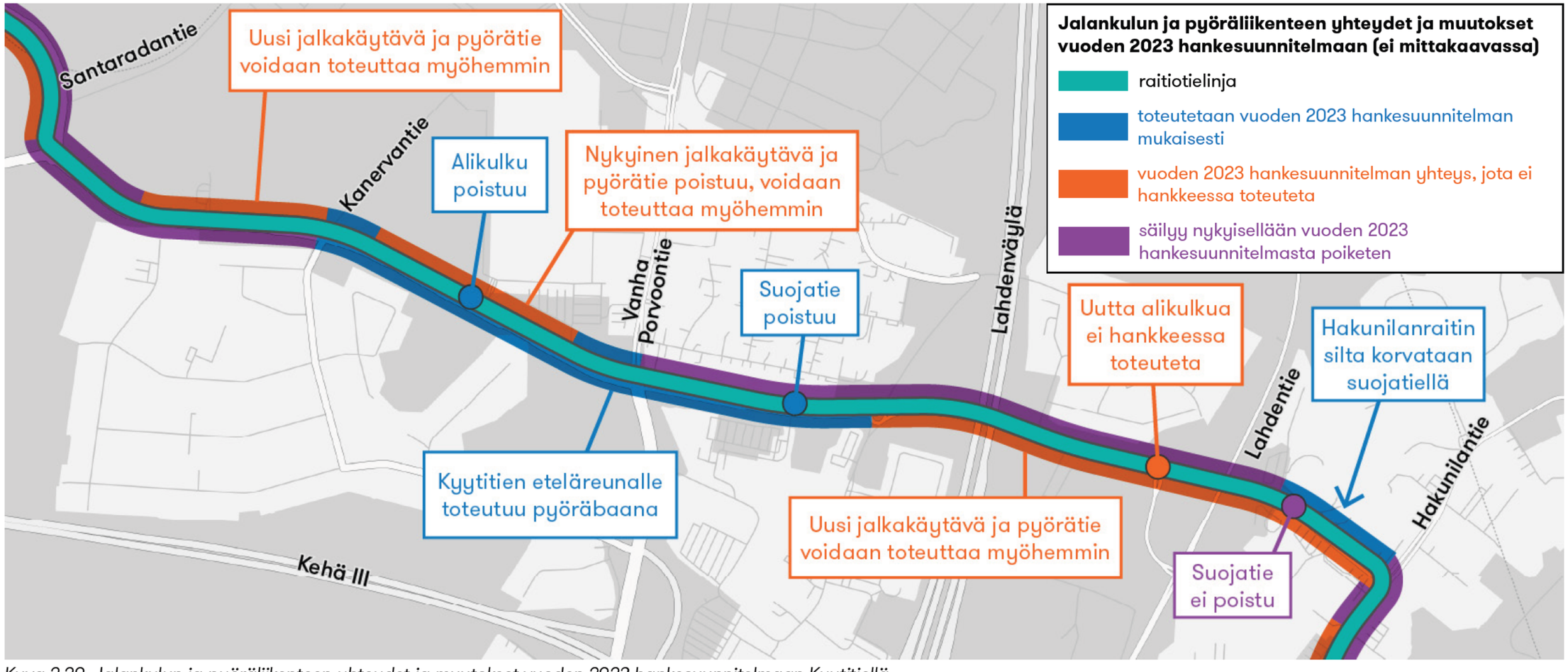
Kuva 2.19 Raitiotielinjan suuntaiset yhteydet Kyytitiellä.

Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Kyytitien eteläreunalle toteutetaan baanatasoinen yhteys Jokiniemenkadulta Porttisuontielle kadun eteläreunaan. Muilta osin baanalle jätetään eteläreunalle tilavaraus mahdollista myöhempää toteutusta varten. Jalankululle ja pyöräliikenteelle ei toteuteta yhteyttä Kyytitien eteläreunaan Porttisuontien ja Hakunilantien välille, mutta myös sille jätetään tilavaraus.

Kyytitien pohjoisreunalle toteutuu nykyisen kaltainen yhteys Jokiniemenkadulta virkistysreitin alikululle saakka. Noin 240 metriä Kanervantien itäpuolella oleva nykyinen alikulku poistetaan. Siitä Vanhalle Porvoontielle asti toteutetaan eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Vanhasta Porvoontiestä itään säilyy nykyinen yhdistetty väylä Hakunilantielle saakka, joka voidaan tulevaisuudessa leventää erotelluksi väyläksi. Salpakujan kohdalta poistetaan nykyinen suojatieyhteys. Hakunilanraitin silta Kyytitien yli poistetaan ja korvataan suojatiellä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Eteläreunan jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteyksiä Porttisuontien ja Hakunilantien välillä ei toteuteta. Pohjoisreunan yhteyksiä ei toteuteta kadun länsipään virkistysreitin alikululta itään Keskon itäiselle ajoliittymälle saakka. Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä ei paranneta ja levennetä Vanhalta Porvoontieltä Hakunilantielle, vaan ne säilyvät nykyisen kaltaisina. Kyytitien ja Lahdentien liittymän länsipuolelle ei rakenneta uutta alikulkua kävelylle ja pyöräliikenteelle. Lahdentien ja Kyytitien liittymän muutosta eritasoliittymästä tasoliittymäksi ei toteuteta, jonka takia jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet säilyvät nykyisellä Lahdentien ylittävällä sillalla. Liinakkokujan kohdalle saadaan toteutettua hankesuunnitelmassa poistunut suojatie Kyytitien yli.



Kuva 2.20 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Kyytitiellä.

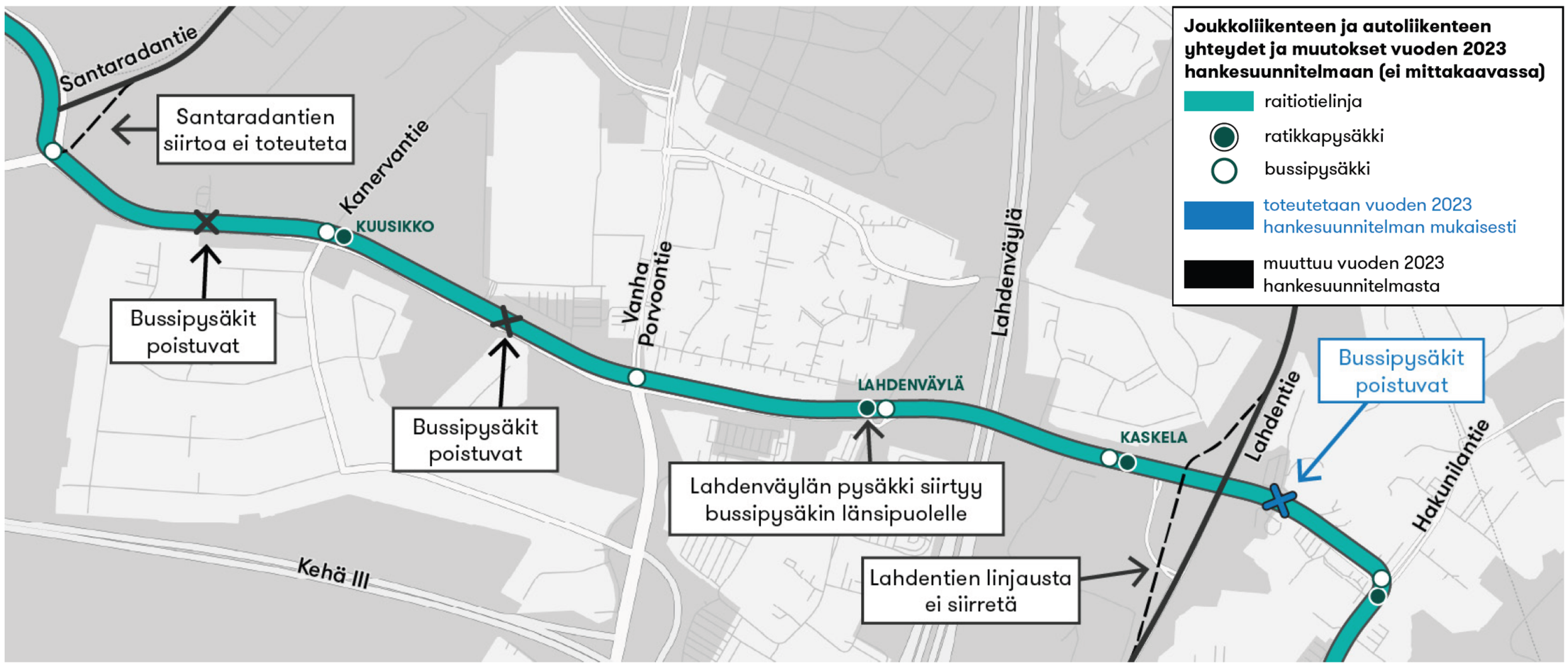
Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Kyytitien ja Jokiniemenkadun liittymä toteutetaan liikennevaloliittymänä ja nykyinen kiertoliittymä puretaan. Ajokaistat perusparannetaan lähes koko osuudella. Bussipysäkit osuudella sijaitsevat Jokiniemenkadun liittymässä, Kanervantien liittymässä, Vanhan Porvoontien liittymässä ja Porttisuontien liittymässä. Pelto-ojan tien liittymän nykyinen kiertoliittymä korvataan valo-ohjatulla risteyksellä. Liinakkokujan bussipysäkit poistuvat.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Lahdentien ja Kyytitien liittymän muutosta eritasoliittymästä tasoliittymäksi ei toteuteta, vaan nykyinen ajoneuvoliikenteen silta ja eritasoratkaisu säilytetään. Ajokaistoja ei perusparanneta kadun länsipäässä Tukkukaupankujan kohdalla sekä Pitkäsentien ja Liinakkokujan välissä.

Keskon ajoliittymän bussipysäkit poistetaan, ja Tukkukaupankujan kohdalla kadun eteläpuolella oleva bussipysäkki siirretään aiempiin suunnitelmiin nähden itään Kanervantien kohdalle. Lahdenväylän bussipysäkit siirretään länteen Porttisuontien liittymän yhteyteen.

Vaihtopysäkkejä Lahdenväylälle ei toteuteta, sillä ne ovat valtion hanke, joka ei ole saanut rahoitusta toteuttamiselle raitiotiehankkeen yhteydessä. Lahdentietä ei siirretä, ja siksi Lahdentien bussipysäkit jäävät nykyisille paikoilleen Lahdentielle, ja Kyytitiellä ratikkapysäkit sijoittuvat Kaskelan asuinalueen kohdalle palvellen siihen liittyvää maankäyttöä.



Kuva 2.21 Joukkoliikenteen ja autoliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Kyytitiellä.

Kuva 2.22 Havainnekuva Kyytitien pohjoispuolelta Kanervantien liittymään.

Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Katuosuudelta kaadetaan suurin osa katupuista. Uusi raitiotien ja ajoradan välinen puurivi toteutetaan välillä Tukkukaupankuja – Pelto-ojantie sekä välillä Liinakkokuja - Säkäkuja. Raitiotien ympäristöstä tulee reunapuuston ja katupuiden kaatamisen jälkeen nykyistä avoimempaa. Pääosa välikaistoista ja reuna-alueista toteutetaan monilajisina niittynä, ruderaattina, väliaikaisina istutuksina (esim. paju) tai avoimina murskepintoina. Kadun hulevedet ohjataan ympäröiville viheralueille. Kyytitien pohjoispuolelle Kaskelan pysäkin länsipuolinen viheralue säilyy tai ennallistetaan nykyisen kaltaiseksi.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Raitiotien ympärille suunniteltuja puurivejä ja muita istutuksia toteutetaan alkuperäiseen hankesuunnitelmaan verraten vähemmän koko katuosuudella. Raitiotien ja pohjoisen jalankulun ja pyöräliikenteen väylän välinen puurivi jätetään toteuttamatta kauttaaltaan, kun jalankulun ja pyöräliikenteen väylä jätetään rakentamatta, ja Kyytitien eteläpuolelle suunniteltuja puita ei toteuteta lainkaan säilyvän kuusikon täydennysistutuksia lukuun ottamatta. Välillä Kanervantie – Vanha Porvoontie nykyisiä katupuita pyritään säilyttämään aiempaa suunnitelmaa enemmän kadun eteläreunalla.

Raidealuetta ympäröivälle katualueelle suunniteltuja vehreitä ja monimuotoisia istutuksia jätetään hankkeessa toteuttamatta, ja ne korvataan väliaikaisilla, yksinkertaisemmilla ratkaisuilla. Lisäksi ajoradan välittömään läheisyyteen suunniteltuja monilajisia hulevesipainanteita ja Kaskelan uutta hulevesiaihetta ja puistoaluetta ei toteuteta tässä vaiheessa. Kaikki katuosuuden köynnöspylväät jätetään toteuttamatta. Kuusikon ja Kaskelan pysäkien ympäristöt jäävät alkuperäistä hankesuunnitelmaa vaatimattomammiksi.

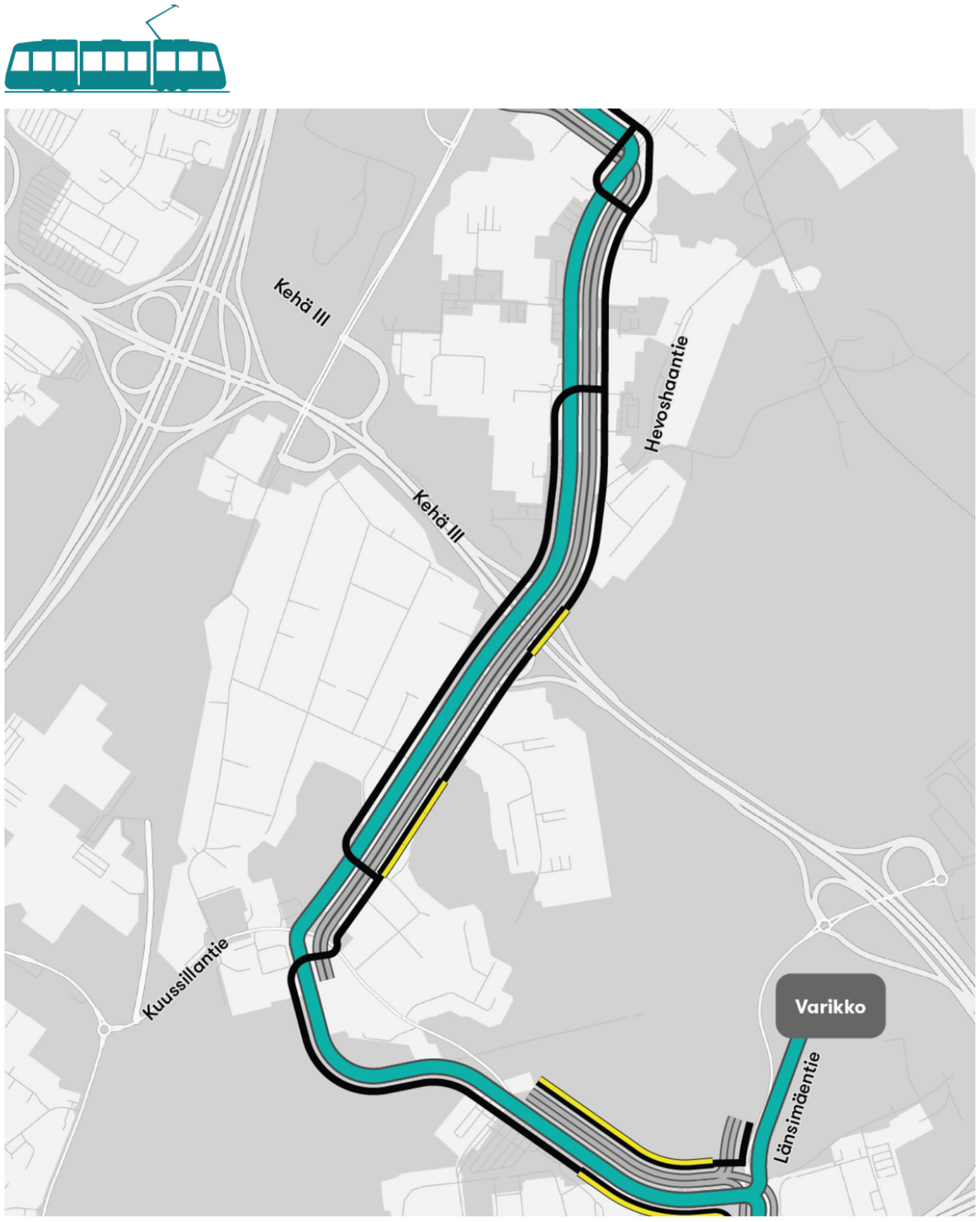
Hakunilantie

Liikenne

Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Hakunilantiellä ratikka kulkee kadun länsilaidassa koko kadun pituudella Kyytitieltä Kuussillantielle. Raitiotie on pääosin viherrataa koko katuosuudella, ja raitiotien pinta on kivetty, betonoitu tai asfaltoitu liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla. Hakunilan pysäkki on Kyytitien eteläpuolella. Hepokujan pysäkki on Hepokujan pohjoispuolella. Vaaralan pysäkki on Lähdepuistontien pohjoispuolella.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Raitiotie on siirretty kadun keskeltä kadun länsireunaan. Ratikka kulkee kadun länsilaidassa koko kadun pituudelta Kyytitieltä Kuussillantielle. Pysäkit säilyvät pääpiirteittäin samoissa sijainneissa, mutta kadun länsireunassa.



Kuva 2.23 Raitiotielinjan suuntaiset yhteydet Hakunilantiellä.

Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Hakunilantien varrella jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet säilyvät pääosin nykyisinä. Yhteys kadun länsilaidalla aivan Hakunilantien eteläpäässä mahdollisesti poistuu. Hakunilantien itälaidan Kehä III:n ylittävän sillan osuus levennetään erotelluksi jalankulun ja pyöräliikenteen väyläksi.

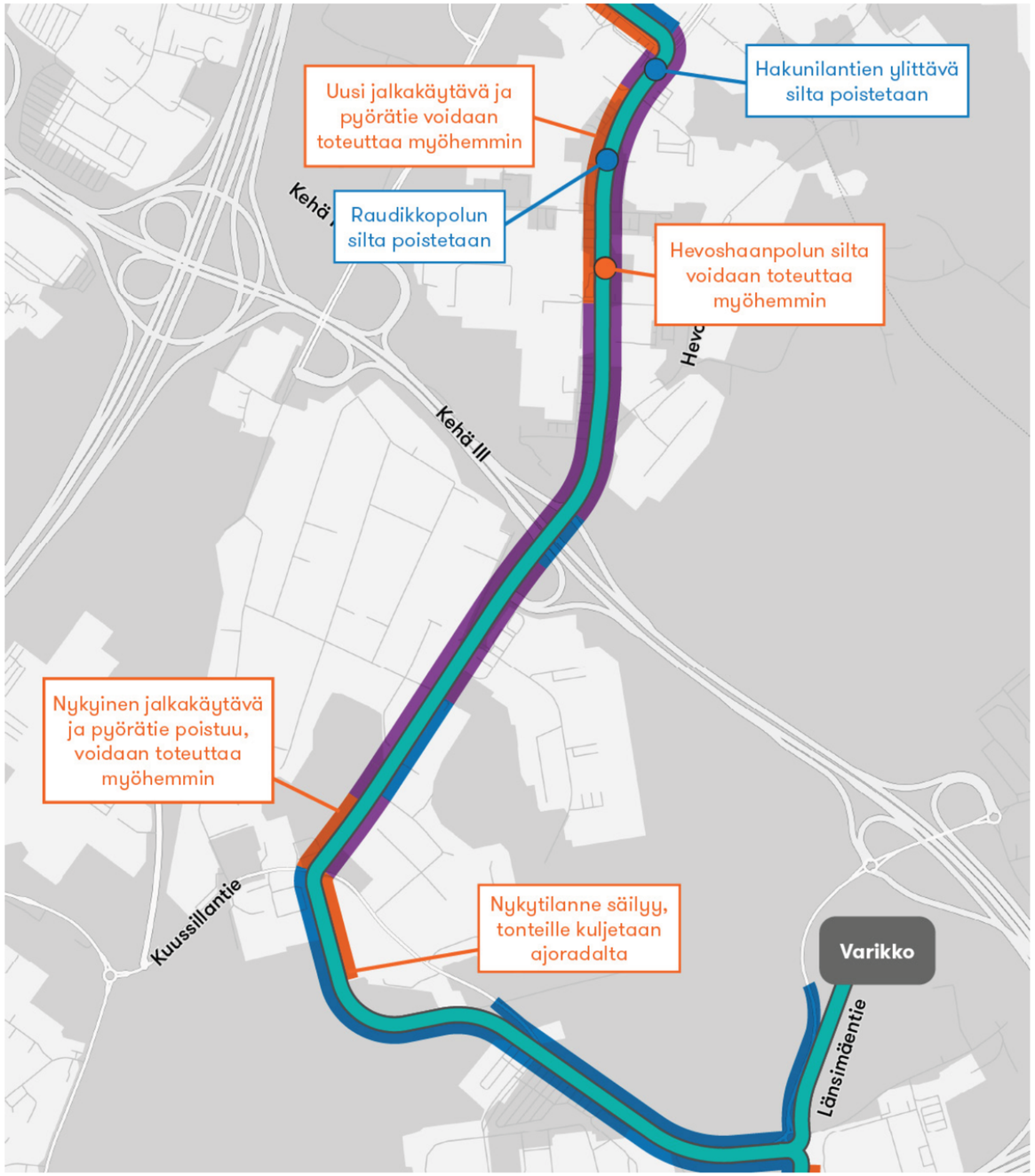
Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Kadun itälaidalla reitit säilyvät nykyisinä lukuun ottamatta Kehä III:n ylittävää siltaa, jossa toteutetaan eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Muita osuuksia ei levennetä, vaan ne säilyvät nykyisinä yhdistettyinä väylinä.

Hakunilantien länsilaidalla jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet säilyvät nykytilan mukaisina, eli Hakunilan ostoskeskuksen jälkeen yhteyttä ei kadun länsilaidalla ole ennen Heporinteen liittymää. Kirkkokujan ja Kuussillantien välistä poistuu nykyinen jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys kadun itälaidalta. Molemmat yhteydet voidaan toteuttaa tarvittaessa myöhemmin.

Hakunilantien yli kulkeva silta ostoskeskuksen kohdalta poistetaan hankesuunnitelman mukaisesti, jonka lisäksi Hevoshaanpolun silta puretaan ja uutta ei tässä hankelaajuudessa rakenneta. Yhteys korvataan suojatiellä Hakunilantien yli, mikä pidentää jalankulkijoiden yhteyttä. Vaaralan Talkootien ja Kirkkokujan välillä nykyinen Vaaralankuja poistuu autoliikenteeltä, ja jää jalankulun ja pyöräliikenteen käyttöön.

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan (ei mittakaavassa)

- raitiotielinja
- toteutetaan vuoden 2023 hankesuunnitelman mukaisesti
- vuoden 2023 hankesuunnitelman yhteys, jota ei hankkeessa toteuteta
- säilyy nykyisellään vuoden 2023 hankesuunnitelmasta poiketen



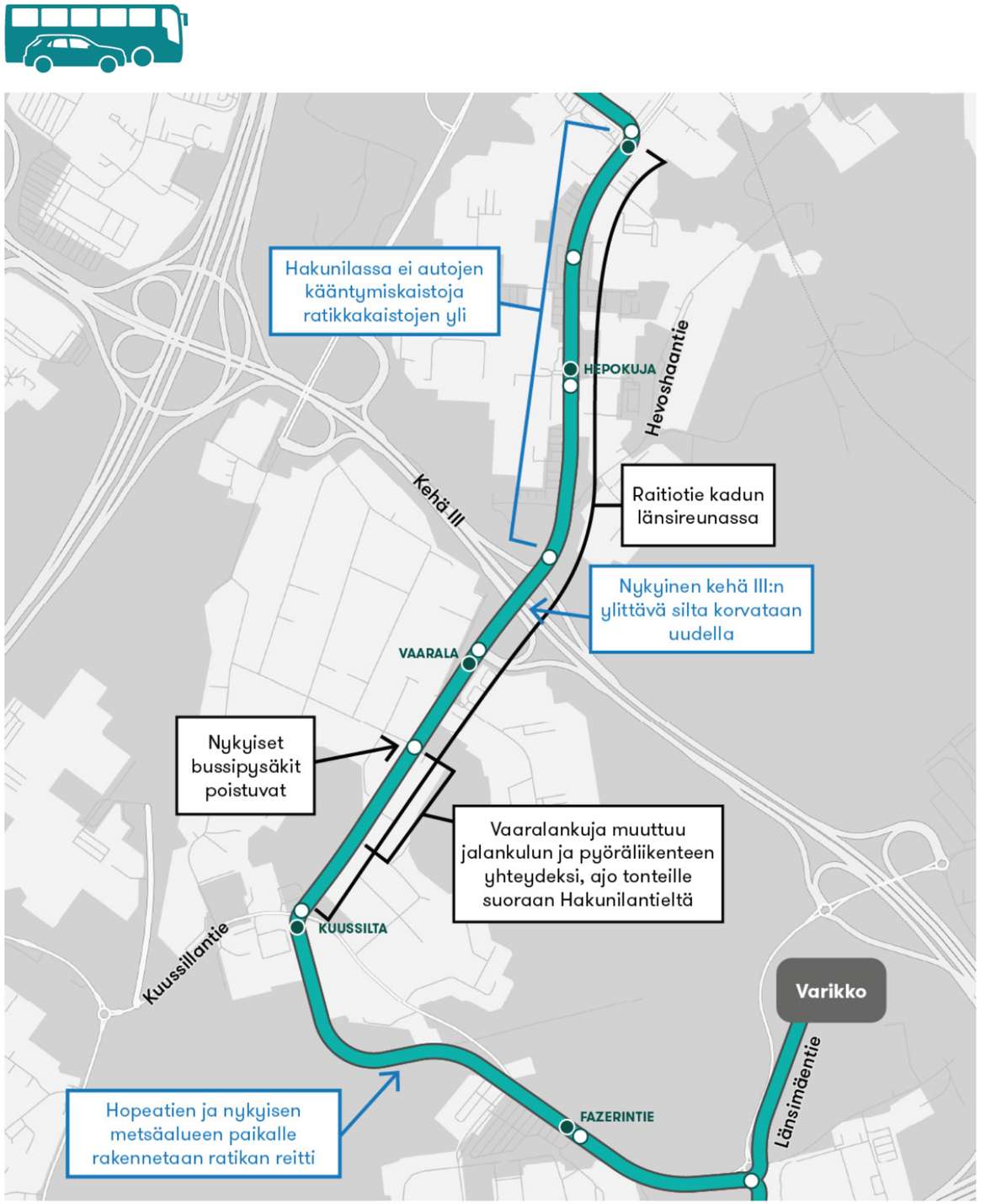
Kuva 2.24 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset 2023 hankesuunnitelmaan Hakunilantiellä ja Fazerintiellä.

Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Hakunilantiellä autokaistat sijoittuvat kadun itälaitaan, ja osa bussipysäkeistä on ajoratapysäkkejä eli bussit pysähtyvät ajokaistoille. Hankesuunnitelman mukaisesti Hakunilantielle ei mahdu toteuttamaan kääntymiskaistoja raitiotien yli, joka johtaa ajoneuvoliikenteen viiveisiin liikennevaloissa. Tavoitteena onkin ollut vähentää läpikulkevaa autoliikennettä Hakunilantieltä, ja ohjata sitä kulkemaan Lahdentien kautta. Tämä tavoite säilyy, vaikka Lahdentien suunnitelmien muutosten myötä sen saavuttaminen on vaikeampaa.

Ajokaistat perusparannetaan koko Hakunilantien matkalta. Bussipysäkit säilyvät hankesuunnitelman mukaisissa sijainneissa, pois lukien Vaaralan Talkootien kohdalla Hakunilantiellä olevat bussipysäkit, jotka poistuvat. Hakunilantien eteläpäähän toteutetaan kiertoliittymä, jonka läpi ratikka jatkaa Tilustielle.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Autokaistat on siirretty raitiotien molemmilta puolilta kadun itäreunaan. Osa bussipysäkeistä siirtyy tämän myötä hieman vuoden 2023 hankesuunnitelmaan verrattuna. Muutos lisää auto- ja bussiliikenteen sujuvuutta poikkeustilanteissa, kun vastasuunnan kaistaa voidaan käyttää ajoneuvojen ohittamiseen. Vaaralan Talkootien kohdan bussipysäkkiä ei toteuteta lyhyen pysäkkivälin johdosta.



Joukkoliikenteen ja autoliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan (ei mittakaavassa)

- raitiotielinja
- ratikkapysäkki
- bussipysäkki
- toteutetaan vuoden 2023 hankesuunnitelman mukaisesti
- muuttuu vuoden 2023 hankesuunnitelmasta

Kuva 2.25 Joukkoliikenteen ja autoliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Hakunilantiellä ja Fazerintiellä.



Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Rakennustöiden yhteydessä nykyisiä katupuita joudutaan poistamaan ja missä kadun reuna-alueet säilyvät toiminnallisesti nykyisellään, siellä olevia puita pyritään säästämään. Samalla näiden kaistojen olemassa oleva muu kasvillisuus jää tai ennallistetaan nykyiselleen. Välillä Kyytitie-Kehä III osatoteutuksessa rakennettavien liikennealueiden väliset viherkaistat toteutetaan monilajisina pensas- ja puuistutuksina. Toteutuvien luiskien verhous ja kasvillisuus rakennetaan pääosin suunnitelmien mukaan. Välillä Kehä III – Kuussillantie Hakunilantien itäpuoli sekä osatoteutuksessa rakennettavien liikennealueiden väliset viherkaistat toteutetaan monilajisina pensas- ja puuistutuksina. Sähkönsyöttöasemien ympärille sekä Kehä III liittymän pohjoispuolelle toteutetaan monilajiset istutukset. Korkeuniitynojaan laskeva luiska tehdään katuympäristösuunnitelman mukaan hulevesien hallinnan lähtökohdat ja periaatteet huomioiden.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Raitiotien linjauksen muututtua katuympäristösuunnitelma muuttuu merkittävästi. Todennäköisesti köynnösrakenteet ja puuistutukset vähenevät aiempaan suunnitelmaan verrattuna tai niitä ei toteuta täysimääräisesti. Kyytitien ja Hakunilantien risteyksen perennaistutuksia ei toteuteta. Siellä missä reuna-alueet säilytetään nykyisellään, ei tehdä uusia pensas- tai puuistutuksia. Hakunilantien pysäkin pintamateriaalit muuttuvat suunnitellusta luonnonkivestä edullisempaan ratkaisuun. Hakunilantien eteläosa toteutetaan mahdollisesti osittain avoviherraiteena.

Tilustie ja Rivieranraitio

Liikenne



Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Tilustiellä ratikka kulkee ajoradan länsipuolella. Tilustien eteläosassa raitiotien pinta on viherrataa. Tilustien eteläpäästä ratikka jatkaa hankesuunnitelman mukaisesti Rivieranraitio-kadulla Fazerintielle. Rivieranraitiolla raitiotien pinta on viherrataa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Kuussillan pysäkki on edelleen Kuussillantien eteläpuolella, mutta keskilaituri on muutettu reunalaitureiksi. Pysäkin suunnittelussa on edelleen varauduttu siihen, että pysäkki toimisi Helsingistä Jakomäen suunnasta liikennöitävän raitiolinjan päätepysäkkinä, mutta päätepysäkkiä ei tässä hankkeessa toteuteta.



Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Tilustien länsipuolelle toteutetaan yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä Fazerintielle saakka kivituhkapäällysteisenä. Itäpuolelle Tilustietä ei toteuteta uutta yhteyttä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Tilustien itälaidan jalkakäytävää ei toteuteta hankkeessa, vaan yhteydet kadun varren taloihin ovat nykytilan mukaisesti ajoradalta. Hankesuunnitelman mukaista yhteyttä Vaaralan lampien suuntaan ei toteuteta tässä hankkeessa, vaan yhteys jää kaupungin myöhemmin toteutettavaksi.



Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Tilustien ajoneuvoliikenteen yhteydet säilyvät nykytilan mukaisina, jonka lisäksi toteutetaan pysäköintipaikat kadun päähän.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.



Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Rakennustöiden yhteydessä Tilustien ympäristön puita joudutaan poistamaan ja niiden määrä vähenee, ja Rivieranraition tieltä kaadetaan metsää. Tilustien välikaistat toteutetaan monilajisina avoimina niittypintoina ja Rivieranraitiolla niittynä, ruderaattina tai metsityksenä. Rivieranraitiolla uusia katu-/puistopuuistutuksia toteutetaan ekologisen yhteyden kohdalle.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Tilustien raidepoikkileikkauksen kaventamisen myötä erotuskaistoista tulee leveämpiä, ja ne voidaan toteuttaa viherpintaisina. Rivieranraitio toteutetaan myös alkuperäistä hankesuunnitelmaa kapeampana, jolloin nykyistä metsänreunaa pyritään säästämään aiempaa enemmän. Raitiotien varrelle toteutetaan kuitenkin vähemmän uusia puuistutuksia.

Fazerintie

Liikenne



Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Fazerintiellä ratikka kulkee kadun eteläreunassa. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla ja ylityspaikoilla. Fazerintieltä ratikka haarautuu varikolle johtaviin raiteisiin Länsimäentietä pohjoiseen, ja linjaraiteisiin Mellunmäkeen Länsimäentietä etelään. Fazerilan pysäkki on Fazerilan liittymän itäpuolella.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.



Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Kadun molemmilla puolille toteutetaan hankesuunnitelman mukaisesti kävelyn ja pyöräliikenteen väylät, jotka ovat yhdistettyjä Fazerintien eteläpuolella Fazerilan pysäkistä länteen. Muilta osin ne ovat eroteltuja.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.



Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Fazerintien ja Länsimäentien kiertoliittymä korvataan valo-ohjatulla liittymällä. Ratikan pysäkkilaituri lännen suuntaan on myös itään suuntaavien bussien pysäkkilaituri. Länsimäentien liittymän länsihaaralle toteutetaan kadun pohjoisreunaan nykytilaan verrattuna uusi bussipysäkki.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ei muutoksia.



Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Raitiotie on pääosin viherrataa koko katuosuudella. Rakennustöiden yhteydessä Fazerintien molemmilta puolilta joudutaan poistamaan metsänreunan puita. Uusia katupuita istutetaan ajoradan keskikaistalle sekä ajoradan ja raitiotien väliin. Osa välikaistoista toteutetaan monilajisilla pensasistutuksilla, ja osa monilajisina niittypintoina. Fazerin vierailukeskuksen pohjoispuolinen tukimuuri säästetään. Reuna-alueet toteutetaan niittynä, ruderaattina tai metsityksenä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Fazerintien poikkileikkaus on alkuperäistä kapeampi, jolloin reunapuustoa pyritään säilyttämään enemmän. Kadulle istutetaan merkittävästi vähemmän uusia katupuita kuin alkuperäisessä hankesuunnitelmassa, ja samassa yhteydessä kaikkia monilajia pensasistutuksia ja hulevesipainanteita ei toteuteta. Osa pensasistutuksista korvataan yksinkertaisemmilla ratkaisuilla kuten niityllä, eikä köynnösistutuksia tukimuuriin toteuteta.

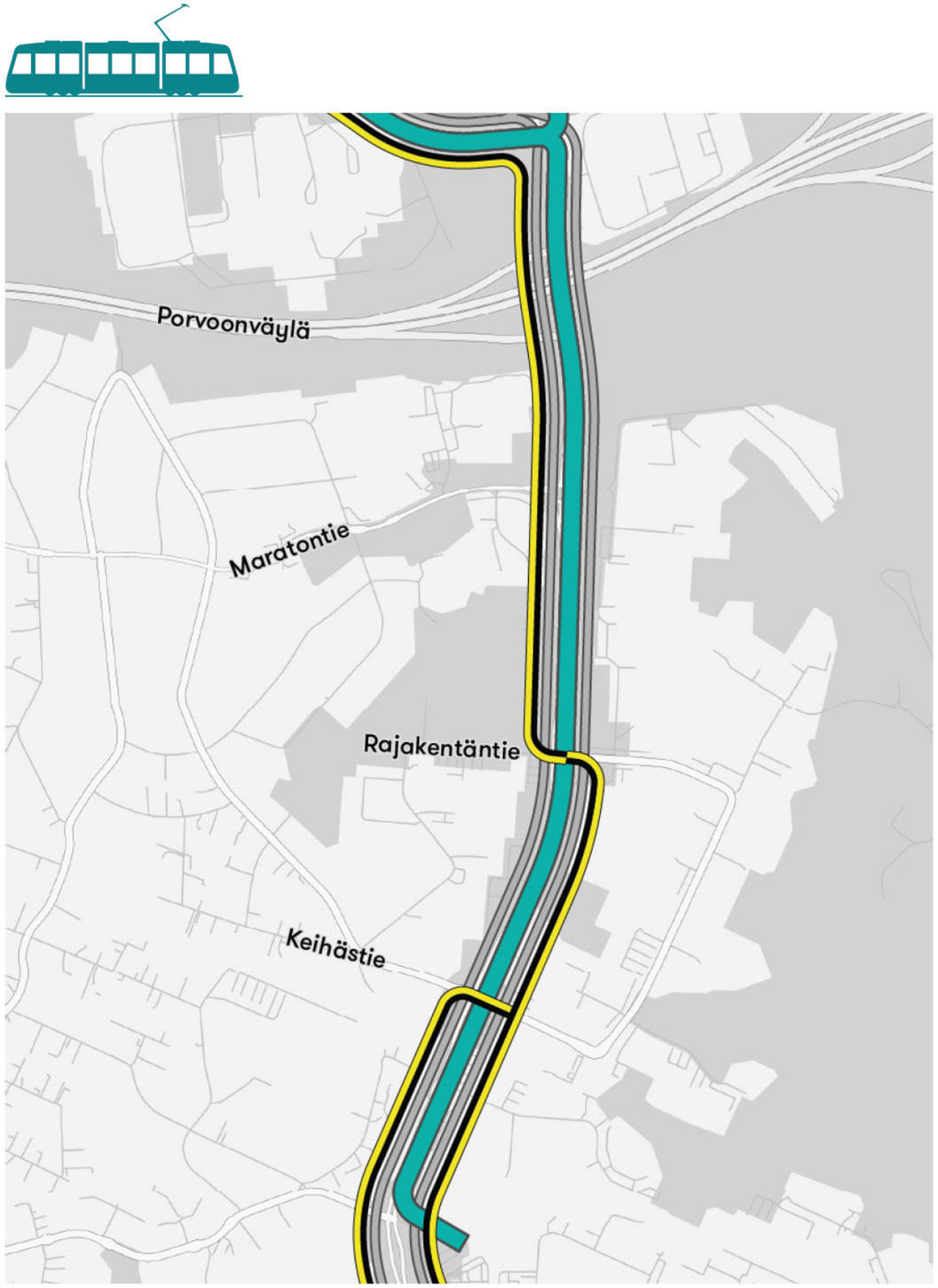
Länsimäentie

Liikenne

Raitiotie

Suunnitelmaratkaisu: Länsimäentiellä ratikka on kadun keskellä. Raitiotie on pääosin viherrataa koko katuosuudella. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla. Länsimäen pysäkki on edelleen Kuulakujan eteläpuolella, ja Mellunmäen päätepysäkki sijoittuu Mellunmäen metroaseman länsipuolelle. Helsinki valmistelee parhaillaan kaupunkikehitystä Mellunmäen metroaseman ympäristössä, mikä saattaa vaikuttaa Vantaan raitiotiehen myöhemmin.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Rajakylän pysäkki on siirretty Maratontien liittymän pohjoispuolelta sen eteläpuolelle, jossa asukkaat saavuttavat sen paremmin. Toisaalta kävelyetäisyys Länsimäen kaavarungon suunnitellulle uudelle asuinalueelle Porvoonväylän eteläpuolella pitenee. Pysäkki siirtyy noin 70 metriä etelään, jolloin kävelymatka mahdollisille Porvoonväylän vaihtopysäkeille on noin 370 metriä.



Kuva 2.26 Raitiotielinjan suuntaiset yhteydet Länsimäentiellä.

Jalankulku ja pyöräliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Länsimäentien itälaidalle Fazerintien pohjoispuolelle toteutetaan nykyisen kaltainen jalankulun ja pyöräliikenteen yhdistetty väylä kohti pohjoista. Fazerintietä etelään nykyiset jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet parannetaan erotelluiksi väyliksi. Yhteys toteutuu kadun länsilaidalla Fazerintiestä Rajakentäntielle, ja itälaidalla Rajankentäntieltä Mellunmäkeen saakka. Keihästiestä etelään toteutetaan uusi eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys Mellunmäkeen.

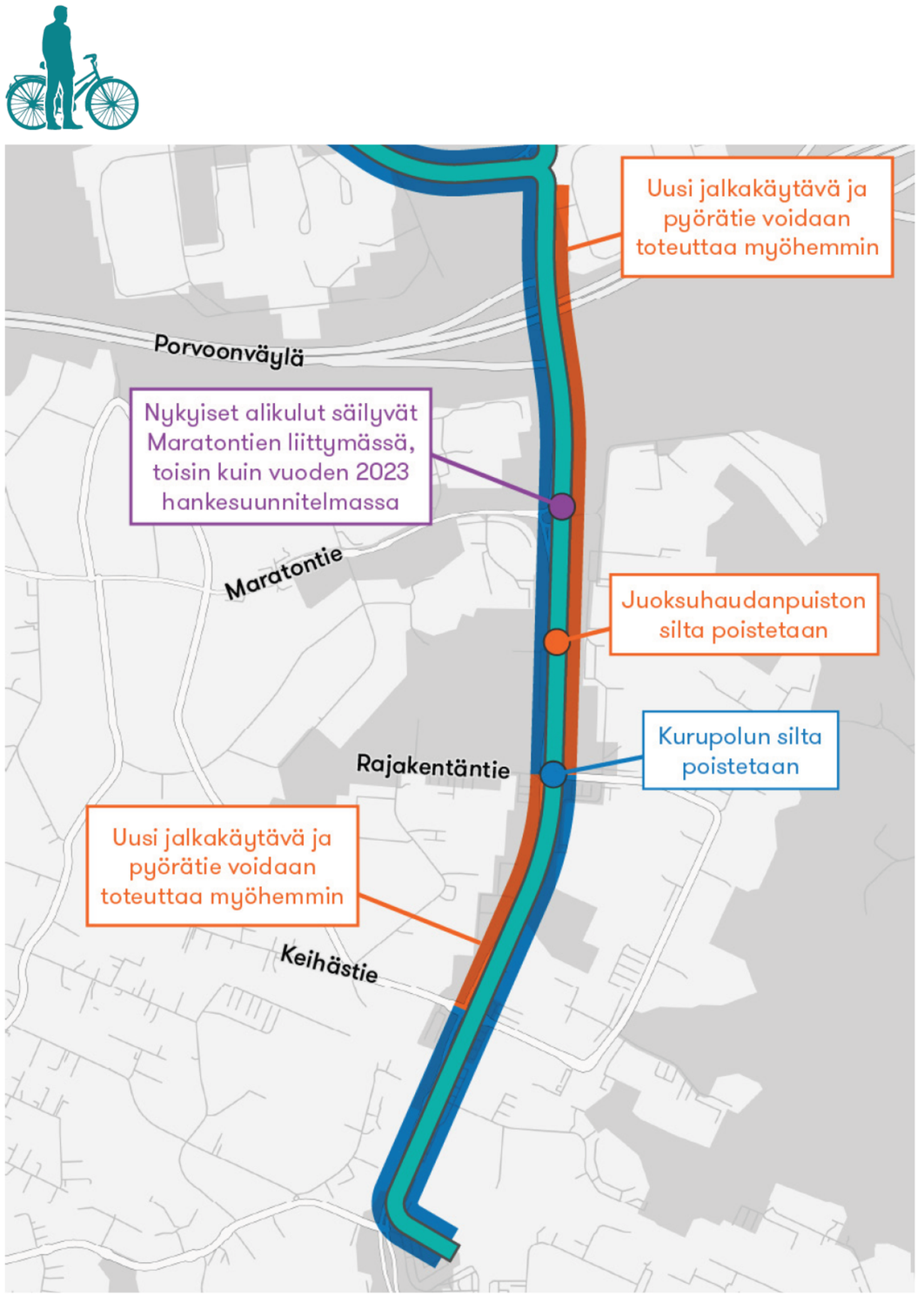
Rajakentäntien pohjoispuolella oleva kävelyn ja pyöräliikenteen silta poistetaan. Maratontien kiertoliittymän alikulkusillat pyritään säilyttämään tai uusimaan nykyiselle paikalleen.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Länsimäentien itälaidalle ei toteuteta hankesuunnitelman mukaista jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyttä Fazerintieltä etelään, eikä länsilaidalle Rajakentäntiestä Keihästielle. Yhteyksille jätetään tilavaraus, jotta ne voidaan toteuttaa tarpeen mukaan myöhemmin.

Juoksuhaudantien puiston ylikulkusiltaa ei uusita, vaan se korvataan suojatieyhteydellä. Maratontien kiertoliittymään ei toteuteta jalankulun ja pyöräliikenteen suojatieylityksiä, vaan yhteydet säilyvät alikulkuina.

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan (ei mittakaavassa)

- raitiotielinja
- toteutetaan vuoden 2023 hankesuunnitelman mukaisesti
- vuoden 2023 hankesuunnitelman yhteys, jota ei hankkeessa toteuteta
- säilyy nykyisellään vuoden 2023 hankesuunnitelmasta poiketen

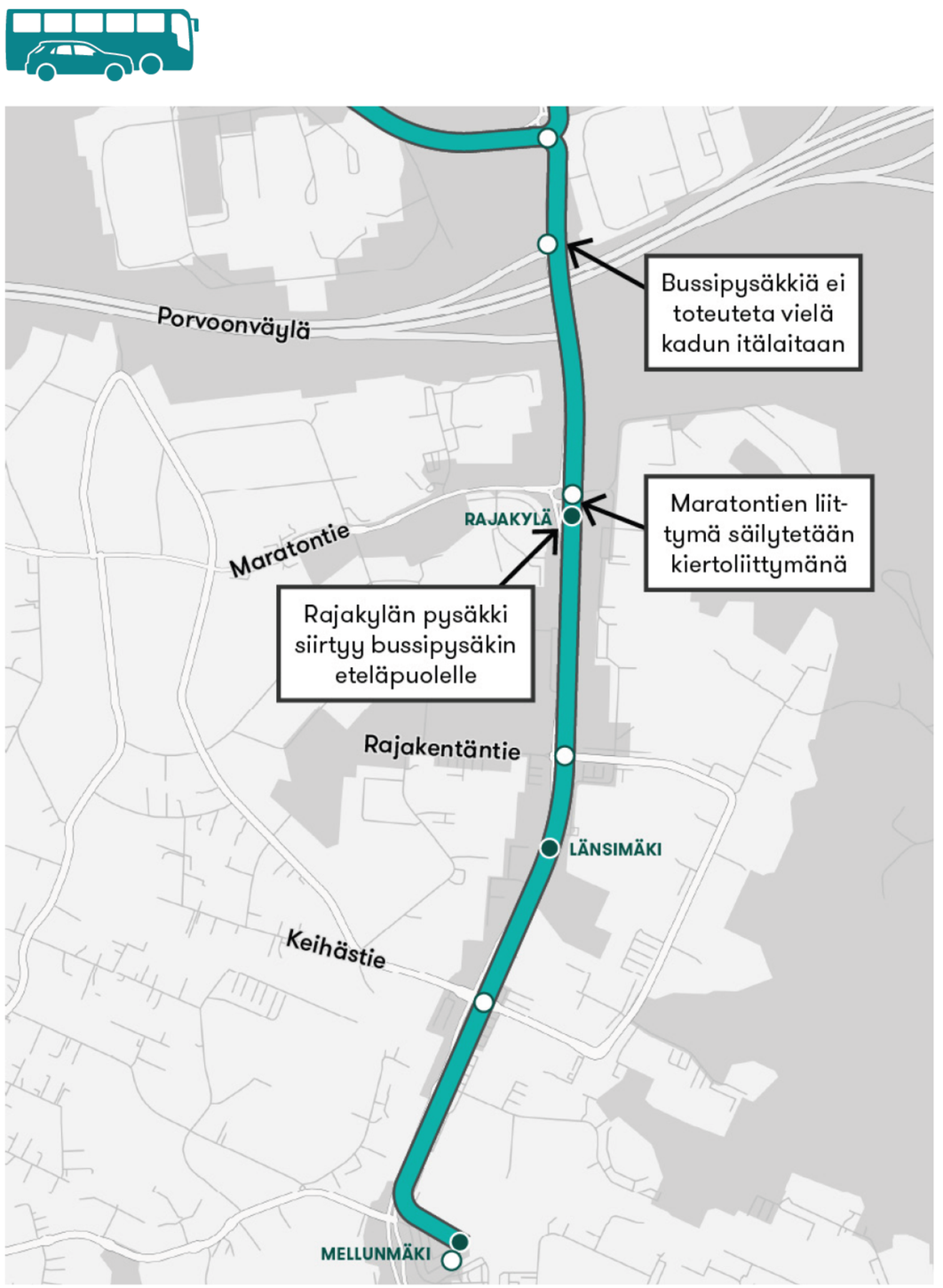


Kuva 2.27 Raitiotielinjan suuntaiset yhteydet Länsimäentiellä.

Auto- ja bussiliikenne

Suunnitelmaratkaisu: Ajokaistat sijoittuvat raitiotien molemmille puolille. Maratontien liittymän nykyisen kiertoliittymän rakenteita säästetään, eikä sen tilalle toteuteta valo-ohjattua nelihaaraliittymää. Kiertoliittymään toteutetaan valo-ohjaus, joka on käytössä silloin, kun raitiotie ylittää liittymän. Bussipysäkeistä etelän suunnan pysäkki sijoittuu Porvoonväylän pohjoispuolelle, ja pysäkkiparit Maratontien, Rajakentäntien ja Keihästien liittymiin.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Bussipysäkkiä Porvoonväylän pohjoispuolelle pohjoisen suuntaan ei hankkeessa toteuteta, sillä pysäkki oli yhteys Porvoonväylän vaihtopysäkeille, joille valtio ei ole löytänyt rahoitusta. Maratontien pohjoinen pysäkki siirtyy hankesuunnitelman ratkaisuun nähden hieman pohjoisemmaksi.



Kuva 2.28 Joukkoliikenteen ja autoliikenteen yhteydet ja muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan Länsimäentiellä.

Katuympäristö

Suunnitelmaratkaisu: Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan. Välillä Fazerintie – Rajakentäntie suurin osa raitiotien länsipuolelle suunnitelluista katupuista toteutetaan edelleen ja välillä Kuulapolku – Mellunmäen metroasema toteutetaan edelleen lähes kaikki suunnittelut katupuut. Välikaistat sekä kadun reuna-alueet toteutetaan edelleen pääasiassa avoimina monilajisina niittypintoina.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Uusien istutettavien puiden määrä vähenee kauttaaltaan Länsimäentiellä. Erityisesti välillä Fazerintie – Rajakentäntie raitiotien itäpuolelle ei toteuteta uusia katupuita, ja välillä Rajakentäntie – Kuulapolku ei istuteta yhtään uusia katupuita tai muita monilajisia istuksia. Sen sijaan, kun hankelaajuudesta jää pois jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien rakentamista, voidaan reunapuustoa pyrkiä säilyttämään enemmän työmaajärjestelyjen tilantarpeesta riippuen. Välikaistoille suunniteltuja hulevesipainanteita tai pysäkkien yhteyteen suunniteltuja köynnöspergoloita ei toteuteta.



Kuva 2.29 Havainnekuva Länsimäentieltä, kuvakulma Rajakentäntien kohdalta kohti etelää. Välillä Rajakentäntie - Kuulapolku kadun kummallekaan laidalle ei toteuteta kuvan mukaisia ajoradan ja jalankulku sekä pyöräliikenteen väylän välisiä puuistutuksia.



Kuva 2.30 Havainnekuva Länsimäentieltä, kuvakulma Maratontien liittymän pohjoispuolelta etelään.

2.3 Muut muutokset

Pysäkkien liikkumispalvelut

Liikkumispalvelut sisältävät liittyvän liikenteen palvelut, joilla ratikka voidaan ottaa sujuvasti mukaan erilaisiin matkaketjuihin.

Suunnitelmaratkaisu: Suunnittelun tavoitteena on ollut, että jokaisella ratikkapysäkillä on pyöräpysäköintiä, kaupunkipyöräasema ja tilaa sähköpotkulaudoille. Lisäksi laadukas opastus ja matkustajainformaatio sekä sujuvat kävely- ja pyöräliikenneyhteydet lähiympäristöön ja vaihtopysäkeille ovat tärkeitä. Raitiotiepysäkkien yhteyteen ei toteuteta hankkeen yhteydessä pyörähuoltopalveluita, saatto- tai yhteiskäyttöautopysäköintiä, taksiasemia tai liityntäpysäköintipaikkoja autoille.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Pyöräpysäköintiä, kaupunkipyöräasemia ja sähköpotkulautaparkkeja sijoitettiin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa raitiotiepysäkkien yhteyteen monin paikoin niin paljon kuin niitä alueelle mahtui. Nyt hankkeessa tavoitellaan toteutettavaksi 20 pyöräpysäköintipaikkaa ja 20 kaupunkipyöräpaikkaa per raitiotien pysäkkipari, ja 40 kumpaakin keskusta-alueiden pysäkeille, joita ovat Aviapolis etelä, Flamingo, Silkkitehdas, Hakunila ja Länsimäki. Tikkurilan asemalla pyöräpysäköintiä on jo runsaasti nykyisen aseman yhteydessä. Sähköpotkulaudoille hankkeessa pyritään toteuttamaan pysäköintiä vähintään 12 potkulaudalle per raitiotien pysäkkipari. Pysäköinnin toteutuvat määrät tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Taide

Suunnitelmaratkaisu: Vantaan ratikan varrelle on suunniteltu toteutettavan erilaista julkista taidetta. Vantaan ratikan taiteen yleissuunnitelman (FCG 2023) periaatteiden mukaisesti on edelleen tarkoitus toteuttaa Vantaan ratikan varrelle ratikan reittiin ja käyttöön kytkeytyvä teoskokonaisuus, jossa vaihtelevat erilaiset taidelajit. Teosmäärä asetetaan vastaamaan ratikan julkiselle taiteelle alun perin varattua 3 miljoonan euron budjettia.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Taidekokonaisuus rahoitetaan kaupungin raitiotiehankkeesta erillisellä rahoituksella, eikä se kuulu raitiotiehankkeeseen. Julkisen taiteen ratkaisut yhteensovitetaan ratikan suunnitelmien kanssa. Ratikan suppeampi toteutuslaajuus saattaa vähentää merkittävästi ratikan yhteydessä toteutettavan julkisen taiteen teospaikkojen vaihtoehtoja ja teosten kokoon liittyvää näyttävyyttä katutilassa.

Voimalinjat

Vantaan ratikan reitin varrelle sijoittuu voimalinjoja useissa kohdissa. Kun raitiotie ja ilmajohtona toteutettu voimalinja risteävät, on raitiotien suunnittelussa otettu huomioon etäisyysvaatimukset raitiotien ajolankojen ja voimalinjojen välillä. Risteyskohtien lisäksi Vantaan ratikan reitillä on kaksi kohtaa, joissa voimalinja kulkee raitiotien vierellä. Näissä tilanteissa voimalinjoista voi mahdollisesti sekä induktiivisesti että kapasitiivisesti kytkeytyä raitiotien kiskoon ja ajojohtimeen hyvinkin suuria jänniteitä.

Suunnitelmaratkaisu

Raitiotien ja voimalinjojen risteämiskohdat on suunnittelussa ratkaistu toteuttamalla riittävät etäisyydet voimalinjojen ja raitiotien välille. Voimalinjojen kulkiessa raitiotien vierellä voi syntyä enemmän haasteita, joita aiemmissa vaiheissa on ratkottu raitiovaunujen akkukäyttöisyydellä. Näitä kohtia on Pakkalassa sekä Länsimäentien varrella.

Pakkalassa Tasetien ja Väinö Tannerin tien eteläpuolelle sijoittuu sekä 400 kV voimajohto, että kaksi 110 kV voimajohtoa. Kadun keskellä oleva 110 kV voimajohto on suunniteltu maakaapeloitavaksi toiseen sijaintiin. Toinen 110 kV linja sijoittuu 400 kV voimajohtoa kauemmas ja on jännitteiltään pienempi, jolloin 400 kV voimajohdon aiheuttamat induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyvät jännitteet ovat tässä kohdassa merkityksellisimmät.

Allianssi on selvittänyt akkuratikasta luopumisen edellytyksiä. Kiskoon indusoituva jännite alittaa selvitysten mukaan sähköstandardeissa asetetut raja-arvot, eli vaaraa henkilöille tai omaisuudelle ei ole. Kiskon ja virtajohtimen välisen etäisyyden tulee olla vähintään 10 metriä. Pakkalassa ratkaisuksi on linjattu raitiotietä hieman pohjoisemmaksi Tasetiellä. Väinö Tannerin tiellä raitiotie on vuoden 2023 hankesuunnitelman mukaisessa sijainnissa. Raitiotiepylväiden läheisyyteen asennetaan reduktiojohtimia pienentämään 400kV:n johdosta aiheutuvia vaikutuksia. Reduktiojohtimilla vähennetään ajojohtimeen siirtyvää jännitettä.

Myös Länsimäentien varren 110 kV voimajohtojen induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyvät jännitteet ovat hallittavissa teknisillä ratkaisuilla. Raitiotie on sijoitettu kauemmas voimajohdoista keskelle katua ja ajolankojen molemmin puolin sijoitetaan reduktiojohtimia.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Vaunujen akkukäyttöisyydestä pyritään luopumaan siten, että raitiotietä siirretään Tasetiellä hieman pohjoisemmaksi ja raitiotiepylväiden läheisyyteen toteutetaan reduktiojohtimia. Länsimäentiellä ratkaisu säilyy vuoden 2023 hankesuunnitelman mukaisena.

Varikko

Suunnitelmaratkaisu: Vantaan ratikan varikko sijaitsee Vaaralassa. Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy on teettänyt varikosta erillisen hankesuunnitelman vuonna 2023 (Vaaralan raitiovaunuvarikko, Arkkitehtityöhuone APRT, WSP Finland Oy, Ramboll Finland oy, Ratatek oy, Boost Brothers Oy). Varikko on osa pääkaupunkiseudun raitioteiden varikkokokonaisuutta. Kyseessä on raitiovaunuvarikkorakennus, johon keskitetään vantaan raitiovaunujen säilytys- ja huoltotoiminta. Vaunujen ajo varikolle tapahtuu linjaraiteilta Länsimäentieltä tontin lounaiskulmasta. Autojen ajoyhteys järjestetään Länsimäentieltä, tontin länsireunalta.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Varikon suunnittelun edetessä ratkaisuja kehitetään. Käynnissä on ehdotussuunnittelu, jonka tuloksena varikon suunnitelmia ja kustannusarviota tarkennetaan.

Liikennöinti

Suunnitelmaratkaisu: Vantaan ratikka liikennöi enimmäkseen omilla kaistoilla tai omilla väylillä ohittaen muun liikenteen aiheuttamat häiriöt. Tämän ansiosta ratikan liikennöinti on hyvin sujuvaa ja luotettavaa ja se kulkee täsmällisesti aikataulujen mukaan. Vantaan ratikan nopeus on hankesuunnitelmassa 2023 arvioitu OpenTrack-simuloinneilla, joissa on otettu huomioon linjan pituus, kaarteet, pystygeometria, pysäkkien sijainnit, pysäkkipysähdysten kesto ja nopeusrajoitukset. Lisäksi ratikan liittymäviiveitä on arvioitu Vissim-simuloinneilla.

Simulointeja ei ole päivitetty vielä allianssien toimesta, sillä suunnitelmia on kehitetty jatkuvasti. Suunnitelmamuutokset ratikan reitin varrella ovat kuitenkin luonteeltaan sellaisia, että niillä on pääosin vähäinen vaikutus ratikan matka-aikaan koko linjan pituudella. Hankesuunnitelmassa 2023 tunnistetut mahdollisuudet lyhentää matka-aikaa hyödynnetään allianssissa. Matka-ajaksi päätepysäkkien välillä arvioidaan 50 minuuttia, ja keskinopeudeksi 22 km/h.

Suunnitteluratkaisut mahdollistavat 5 minuutin välein tapahtuvan liikennöinnin. Ratikkaa on suunniteltu liikennöitävän 7,5 minuutin vuorovälillä ruuhka-aikoina. Päivällä ja iltaisin linjaa liikennöidään 10 minuutin vuorovälillä. Linjan liikennöinti arkisin on suunniteltu alkavan varhain aamulla puoli viideltä ja päättyvän myöhään yöllä puoli kahdelta. Viikonloppuisin linjan liikennöinti on suunniteltu alkavan puoli kuudelta. Viikonloppuiltaisin linja voi liikennöidä pidempään. Linjan lopulliset liikennöintiajat, vuorovälit ja aikataulut päättää HSL. Ratikan kokonaisvaunumäärä varavaunuineen on 17 vaunua.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Ratikan matka-aika päätepysäkkien välillä lyhentyy 50 minuuttiin 54 minuutista linjan lyhentyessä. Hankkeen keskinopeus on edelleen 22 km/h.

Ratikkalinjan lyhentyminen pienentää linjan kalustotarvetta. Mellunmäen ja Aviapolis pohjoisen välisen linjan liikennöinti tarvitsee yhden raitiovaunun vähemmän (liikenteellinen tarve 15 vaunua + 2 varavaunua) kuin Mellunmäen ja Lentoaseman välinen linja (liikenteellinen tarve 16 vaunua + 2 varavaunua). Käynnissä olevaa kalustohankintaa, josta vastaa Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, ei kuitenkaan ehditty pienentää vastaavasti. Ensimmäiset linjaukset linjan lyhentämisestä tehtiin kalustohankinnan tarjouspyynnön julkaisun jälkeen. Kalustohankinnan ”ylimääräinen” vaunu, jota ei tarvitakaan Vantaalle, osoitetaan Helsingin kasvavalle raitiotieverkolle ja jätetään huomioimatta tämän hankesuunnitelman kustannuslaskelmissa.

Muutosten myötä arvio ratikan vuosittaisista liikennöintisuoritteista on pienentynyt 1 500 000 linjakilometristä 1 400 000 linjakilometriin, 79 000 linjatunnista 75 000 linjatuntiin ja 5 000 vaunupäivästä 4 700 vaunupäivään. Tämän vaikutusta liikennöintikustannuksiin on käsitelty luvussa 4.3.

Bussilinjasto

Suunnitelmaratkaisu: Vantaan ratikan toteutuessa bussilinjasto muuttuu vain maltillisesti. Muutoksia on suunniteltu yhdessä joukkoliikenteestä vastaavan HSL:n kanssa. Arvioidut muutokset bussilinjastoon ovat pieniä lukuun ottamatta linjan 570 poistumista. Muutokset varmistuvat vasta HSL:n linjastosuunnittelun myötä muutama vuosi ennen ratikan liikennöinnin aloittamista.

Ratikka korvaa runkobussilinjan 570. Niillä alueilla, joilla ratikka ei kulje linjan 570 reittiä, joukkoliikenteen palvelutaso varmistetaan muilla bussilinjoilla. Näitä muita bussilinjoja voivat olla nykyiset bussilinjat, nykyiset bussilinjat muutettuina tai kokonaan uudet bussilinjat.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna: Raitiolinja päättyy Aviapolis pohjoinen -pysäkille. Bussiyhteydet varmistavat joukkoliikenneyhteydet Lentoasemalta Aviapolikseen ja Pakkalaan sekä siten myös ratikan varteen. Matkoihin sisältyy aina vaihto ratikasta bussiin, toisin kuin aikaisemmassa hankesuunnitelmassa. Tämä ei edellytä korvaavaa bussiyhteyttä, sillä lentoaseman ja Aviapoliksen välillä on vilkkaasti muuta bussiliikennettä. Lentoasemalta liikennöi Aviapoliksen ja Pakkalan suuntiin runkobussilinja 600 ja muutamia muita bussilinjoja. Runkobussilinja 600 liikennöi läpi vuorokauden vähintään puolen tunnin välein ja ruuhka-aikoina tiheimmillään 10 minuutin välein.

Ratikan uusi päätepysäkki sijoittuu katuosuudelle, jota on suunniteltu joukkoliikennekaduksi, jossa ratikalla ja busseilla on yhteiset kaistat. Katuosuuden käyttö ratikan päätepysäkkinä estää bussien kulun Aviabulevardin läpi. Aviapoliksen keskustan ja Lentoaseman väliset bussiyhteydet siirretään kiertoreitille Aviakujan ja Turbiinitien kautta, mikä pidentää niiden matka-aikaa noin puolella minuutilla. Nykyinen Mekaanikontien bussipysäkkipari korvataan Turbiinitielle toteutettavalla pysäkkiparilla. Bussiliikenne palaa Aviabulevardille, jos ratikkaa jatketaan lentoaseman suuntaan.

3.VAIKUTUSTEN MUUTOSTEN KUVAUS

Tässä luvussa kuvataan raitiotiehankkeen vaikutuksia, sekä muutosta verrattuna vuoden 2023 hankesuunnitelmaan. Vaikutuksia on kuvattu nykytilaan verrattuna otsikon ”Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna” alla, ja muutosta otsikon ”Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna” alla.

3.1 Kaupunkikehitys

Kaupunkirakenne, maankäyttö

Vantaan ratikka luo ensisijaisesti varmuutta sille, että koko ratikkakäytävä kehittyy yleiskaavan ja ratikan kaavarungon tavoitteiden mukaisesti. Ratikan vaikutukset voidaan kiteyttää kolmen kohdan alle.

1. Ratikka lisää asuntojen ja työpaikkojen toteutumista

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikan kaavarungon arvioiden mukaan alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen noin 124 000 asukkaaseen vuonna 2050. Samoin työpaikkamäärä kasvaa arviossa pitkällä aikavälillä, ja alueella on ennusteiden mukaan noin 83 000 työpaikkaa vuonna 2050. Ratikka vaikuttaa asuinrakentamisen kysyntään koko ratikkakäytävällä, mutta erityisesti heikommin saavutettavilla alueilla kaupunkikeskustojen välillä kuten Kyytitien varrella Hakunilassa, Vaaralassa ja Kaskelassa. Näillä alueilla saavutettavuuden muutos on merkittävintä, mikä johtaa suurempaan kysyntään myös maankäytön tehokkuudessa. Myös Pakkalassa ja Veromiehen alueella asuinrakentamisen määrän on arvioitu kasvavan huomattavasti ratikan myötä. Työpaikkojen osalta ratikka vaikuttaa keskeisesti Aviapoliksen ja Pakkalan työpaikkamäärän kehittymiseen, sekä myös Tikkurilan suuralueen itäpuoleisiin alueisiin.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Arvioitu asukasmäärä tasaantuu noin 122 500 asukkaaseen, ja työpaikkamäärä jää noin 82 500 työpaikkaan, eli muutos on 1500 asukasta vähemmän ja 500 työpaikkaa vähemmän suhteessa vuoden 2023 hankesuunnitelmaan. Hankesuunnitelmaan nähden muutokset kaupunkikehitykseen ovat linjan länsipäässä Lentoaseman seudulla sekä Lahdentien kohdalla. Lännessä raitiotien päätepysäkki on lentoaseman sijaan Aviapolis pohjoinen. Tämän myötä raitiotien aiheuttaman kaupunkikehitysvaikutuksen arvioidaan poistuvan Lentoasemantien itäpuolelta Ilmakehän ympäristöstä. Vaikutuksen on arvioitu olevan noin 28 500 kerrosneliömetriä, eli noin 510 työpaikkaa hankesuunnitelman tilannetta vähemmän. Alueelle ei ole suunniteltu asumista. Ratikkalinjan lyhentäminen päättymään pysäkille Aviapolis pohjoinen vähentää ratikan rakentamiskustannuksia noin 35 miljoonaa euroa.

Lahdentien kohdalla hankkeessa ei enää toteuteta Lahdentien siirtoa ja muutosta eritasoliittymästä tasoliittymäksi. Tämän myötä maa-alueita ei vapaudu kaupunkikehitykseen, jonka takia noin 73 000 kerrosneliömetriä rakentamista on arvioitu poistuvan. Tämä tarkoittaa noin 1 500 asukasta vähemmän. Lisäksi muutos voi vaikuttaa Kyytitien eteläpuolisen muun alueen toteuttamiskelpoisuuteen, kun aluetta ei voida enää kehittää yhtenä suurempana kokonaisuutena. Lisäksi rampilla on estevaikutus alueella. Lahdentien siirron ja tasoliittymäratkaisun poisjääntä vähentää ratikan rakentamiskustannuksia noin 30 miljoonaa euroa.

Uusia mahdollisuuksia kaupunkikehitykselle on avautunut Santaradan ja Hakkilan kuormausalueen poistumisen ja näiden alueiden Vantaan kaupungille luovuttamisen myötä osana MAL-sopimusta. Näiden alueiden kehittämisen tarkempaa suunnittelua ei ole vielä käynnistetty, mutta alueet luovat paljon mahdollisuuksia uusille asunnoille ja työpaikoille.

2. Kaupunkirakenne monipuolistuu ja mahdollistaa jalankulku- ja pyöräilykaupungin syntymisen

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikan kaavarungon vaikutusarvion mukaan kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneemmaksi ratikan reitin varrella paremman saavutettavuuden ja investoinnin pysyvyyden ansiosta. Samalla asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalveluiden saavutettavuutta. Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoliikenne vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä. Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi.

Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, pyöräliikenteen baanat ja pääreitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Lähes koko kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Pyöräliikenteen baanoja ja yhteyksien parannuksia sekä katuympäristön laadun kehittämistä toteutetaan vähemmän kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa, jolloin saavutettavat pyöräily- ja jalankulkuyhteydet ovat vähemmän laadukkaat. Tämä ei kuitenkaan vaikuta kaupunkirakenteen monipuolistumisen tuomaan kehitykseen, jossa palvelut ovat pääsääntöisesti paremmin kävely- tai pyörämatkan päässä. Pyöräyhteyksiä voidaan jatkossa parantaa muissa ratikan varren hankkeissa ei rahoituksella.

3. Alueet vahvistuvat ja vahvistavat toisiaan

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle. Ratikka parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta. Ratikka lyhentää vaikutusalueellaan matka-aikoja bussiin verrattuna, ja parantaa siten keskusten ja pysäkkiympäristöjen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Ratikan kilpailukykyä lisäävät matkustusmukavuus, täsmällinen ja tiheä liikennöinti sekä pysäkkien sijainti toimintojen ytimessä.

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunkoratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat rautatie- ja metroasemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.

Lisäksi vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa). Kaavarungossa merkittäviä vaihtopysäkkejä ovat mm. Lentoasema, Tikkurilan asema, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Porvoonväylä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Vaihtoyhteyksiä ei toteudu ratikasta lentoasemalla, Lahdenväylällä eikä Porvoonväylällä, jolla on vaikutusta erityisesti pitkämatkaiseen liikenteeseen. Kahden viimeisen osalta yhteydet eivät toteudu, sillä valtiolla ei ole ollut osoittaa rahaa vaihtopysäkkien toteutukseen väylilleen. Aviapoliksessa, ratikan päätepysäkillä, on kuitenkin vaihtoyhteys Kehäratataan, aivan kuten Lentoasemallakin olisi ollut.

Sosiaaliset vaikutukset (eriytyminen)

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Vantaan ratikan on arvioitu olevan tärkeä osa pitkäaikaista alueiden kehittämistä, jolla on merkityksellinen vaikutus alueellisten erojen kasvun hidastamiseen ja tasapainottamiseen. Suuri osa eriytymiskehitystä hidastavasta vaikutuksesta syntyy raitiotien myötä alueiden välisen saavutettavuuden paranemisesta, eli esimerkiksi matkoilla, jotka suuntautuvat Hakunilasta Tikkurilaan. Paikallisen saavutettavuuden kasvu kävellen ja polkupyörällä tiivistyvän kaupunkirakenteen myötä, esimerkiksi Hakunilan sisällä, ei ole kuitenkaan suuri tekijä eriytymiskehityksen hidastamisessa. Sen sijaan yksi osa ratikan vaikutusta on katuympäristön laatutason kehittäminen ja sen myötä alueiden houkuttelevuuden lisääminen eri väestöryhmille, millä taas on merkitystä eriytymiskehitykseen.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Katuja ja katuympäristöä ei kehitetä kaikilta osin hankesuunnitelman tasolla, minkä myötä myös positiiviset sosiaaliset vaikutukset pienentyvät. Hankkeen muutoksilla on vaikutusta erityisesti Itä-Vantaan nykyisten asukkaiden olosuhteisiin, mikä ei vastaa aiemmin suunnitellulla laajuudella kaupungin alueiden eriytymisen hidastamisen tavoitteisiin. Lahdentien siirto jätetään toteuttamatta, jolloin maa-alaa ei vapaudu rakentamiselle aiempien suunnitelmien mukaisesti. Tämän myötä alueelle suunniteltu maankäytön kehitys voi toteutua suunniteltua suppeampana ja näyttäytyä vähemmän kiinnostavana rakennuttajille. Tämä voi vaikuttaa siihen, toteutuuko alueen asuminen hallintamuodoiltaan sekoittuneena, vai lähinnä vuokra-asumisena. Tällä taas on vaikutusta alueen eriytymiskehitykseen.

Vetovoima, elinvoima, imago

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Vantaan ratikka lisää kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla investointeja, yrityksiä ja työpaikkoja hankkeen muutoksista huolimatta. Raidejärjestelmä on pitkäikäinen investointi, ja antaa ennakoitavuutta, jota sijoittajat ja yritykset arvostavat. Lisäksi raitiotien rakentamisella on merkittäviä vaikutuksia työllisyyteen. Rakennusteollisuus RT ry:n julkaiseman tiedon mukaan (lähteenä Tilastokeskus ja VTT) miljoonan euron investointi luo infrarakentamisessa yhteensä 11 henkilötyövuoden kysynnän. Tämä sisältää itse rakentamisen lisäksi rakennuttamisen, suunnittelun, muut tarvittavat palvelut sekä työmaalle ostettavien tuotteiden kautta syntyvän työn. Näin ollen 750 miljoonan euron raitiotieinvestointi luo kysyntää yhteensä 8 250 henkilötyövuoden verran.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Hankkeen muutokset eivät isossa kuvassa muuta hankesuunnitelmassa arvioituja vetovoima-, elinvoima- ja imagovaikutuksia. Katujen laatutason karsinta kuitenkin kehittää hieman vähemmän kaupunkikuvaa, ja sen kautta alueiden vetovoimaa ja imagoa hankesuunnitelmaan verrattuna. Lisäksi Lahdentien siirron toteuttamatta jättäminen ei vapauta eritasoliittymien purun kautta maa-alaa, ja maankäyttöä ei voida kehittää alueella aiemmin suunnitellussa mittakaavassa. Tämä voi vaikuttaa Hakunilan keskustan vetovoimaan ja imagoon, kun uusia alueita Lahdenväylän itäpuolella ei voida yhdistää maankäytöllä nykyiseen keskustaan. Lisäksi se, että ratikalla ei pääse ensivaiheissa lentoaseman terminaalille saakka voi vaikuttaa hankkeen imagoon.

Elinkeinoelämä, kaupan rakenne, palvelujen saatavuus

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikka mahdollistaa Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja lisärakentamisesta ja luo huomattavia investointimahdollisuuksia Vantaalle. Yritysten ja toimitilojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee, mikä parantaa yritysten liiketoimintamahdollisuuksia ja houkuttelevuutta. Liike- ja toimitilarakentaminen mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle. Asuinrakentamisen myötä tarve julkisten palveluiden (päiväkodit, koulut) alueelliselle rakentamiselle kasvaa, mikä synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Vaikutukset työpaikkarakentamiseen ovat suurimmat Tietotien pysäkin puuttumisen myötä Lentoasemantien itäpuoleisella alueella Ilmakehän ympäristössä, mistä raitiotie poistuu kokonaan ja siihen liittyvä työpaikkarakentaminen ei toteudu. Lentoaseman alue jää hankkeen muutosten jälkeenkin erinomaisen juna- ja bussiliikenteen palvelutason piiriin.

Kaupunkikuva

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikka mahdollistaa merkittävät kaupunkikuvalliset muutokset. Ratikka on itsessään uusi elementti kaupunkikuvassa, ja tuo ympäristöönsä kaupunkimaista tunnelmaa. Myös ratikan ympärillä kehittyvä kaupunkirakenne on merkittävä muutos kaupunkikuvaan. Suurimmat muutokset keskittyvät ratikkakäytävän länsiosaan, missä nykyisiä teollisuus- ja pienteollisuusalueita on osoitettu keskustamaisen alueen ja asumisen merkinnöillä, mutta myös idässä on merkittäviä kaupunkikuvallisia muutoksia. Ratikalla ja sen mahdollistamalla ratikan kaavarungolla tavoitellaan kaupunkikuvan tilojen jäsentymistä, liikenteellisiä solmukohtia, ympäristöä jäsentäviä ja mieleen jääviä, alueen identiteettiä vahvistavia maamerkkejä ja alueen kävely-ympäristöjen houkuttelevuuden lisäämistä.

Ratikka muovaa kaupunkikuvaa sekä pysäkkiympäristöissä että ratikkalinjalla. Kaikissa pysäkkiympäristöissä kaavarunkoluonnos kuitenkin mahdollistaa kaupunkikuvallisia muutoksia ratikan luodessa paineita kaupunkirakenteen tiivistymiseen. Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkikuvaa, mutta luo samalla mahdollisuuksia kaupunkikuvan kehittämiseen ja jäsentämiseen.

Ratikan rakentamisen myötä katukuva muuttuu kasvillisuuden poistuessa avoimemmaksi. Toisaalta ratasähköpylväiden, meluseinien, muuntajien ym. rakenteiden vuoksi uusia kaupunkikuvallisia elementtejä tulee lisää. Joitakin kaupunkikuvallisesti arvokkaita olevia katuympäristön puita poistetaan.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Kaupunkitilan kehittyminen joiltakin osin hidastuu tai vaikeutuu. Keskeisiä uusia identiteettipaikkoja, Muuran ja Ilmailumuseon pysäkkien aukioita, ei toteuteta lopulliseen laajuuteen, ja alueiden houkuttelevuus jää vähäisemmäksi ympäristön keskeneräisyyden ja materiaalien muutoksien vuoksi. Hakunilan alueen kaupunkikuva ei kehity aikaisemman suunnitelman mukaiselle tasolle. Tämä johtuu Lahdentien siirtämättä jättämisestä, Kyytitien ja Hakunilantien suunnitteluratkaisujen muutoksista sekä Hakunilan keskustan laajennuksen rakentamisen viivästymisestä.

Kaupunkikuva ratikan yhteydessä toteutettavilla kaduilla jää paikoin keskeneräiseksi ja jäsentymättömäksi mm. puiden poistamisen ja katupintojen, siltaratkaisuien ja meluaitojen muutoksien takia, mikä voi heikentää alueen houkuttelevuutta ja viihtyvyyttä. Toisaalta nykyisen kaupunki-infrastruktuurin saneeraustarpeen takia osa kaupunkirakenteen uudistumisesta voi toteutua, vaikka sitä ei raitiotien rakentamisen yhteydessä toteuttaisikaan. Silloin uusi katuympäristö valmistuu viiveellä radan valmistumiseen nähden. Päivittyneen meluselvityksen myötä kaikkia aiemmin suunniteltuja meluseiniä ei tarvitse toteuttaa, mikä mahdollistaa monipuolisemman kaupunkikuvan luomisen meluseinien tilalle.

Kulttuuriympäristö ja maisema

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikan rakentamisen myötä kulttuuriympäristön arvokohteet eivät vaarannu, vaikka tiivistymisen myötä kohteiden ympäristö voi muuttua. Merkittävin vaikutus alueen maisemaan on itse ratikan ja sen pysäkkiympäristöjen rakentuminen, mutta muutos on merkittävä vain silloin kun ratikka sijoittuu aiemmin harvaan rakennettuun tai rakentamattomaan ympäristöön.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Ei muutoksia verrattuna vuoden 2023 hankesuunnitelmaan.

Virkistys, viihtyisyys ja vapaa-aika

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikka mahdollistaa nykyistä monipuolisemman kaupunkitilan kehittymisen, jossa on mahdollisuuksia kohtaamiseen ja oleskeluun. Kaupunkikehitys lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille. Lisäksi ratikka mahdollistaa virkistyskohteiden nykyistä paremman saavutettavuuden kestävillä kulkumuodoilla. Ratikka parantaa yhteyksiä muun muassa Jumbolle, Tikkurilan palveluihin, Fazerilan vierailukeskukseen, Hakunilan urheilupuistoon sekä Keravanjoen ulkoilualueelle.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Hankesuunnitelman alkuperäisestä tavoitteesta poiketen liikkumisympäristön viihtyisyyttä ei kaikkialla paranneta, vaan joidenkin katujen luonne, erityisesti raitiolinjan itäisellä osuudella, säilyy nykyisenlaisena, tai nykyistä jäsentymättömämmäksi. Virkistyskohteiden saavutettavuus jalan tai pyörällä ei parane yhtä paljon kuin hankesuunnitelmavaiheessa, kun jalankulku- ja pyöräyhteyksiä jätetään toteuttamatta.

3.2 Liikkuminen ja liikenne

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikan tärkein liikenteellinen vaikutus on parannus joukkoliikenteen palvelutasossa ja saavutettavuudessa. Tämä vaikuttaa tehtyjen matkojen kulkutapajakaumaan sekä välillisesti liikenneturvallisuuteen ja liikenteestä aiheutuviin päästöihin. Joukkoliikenteen lisäksi ratikan rakentaminen muuttaa myös muiden kulkutapojen (kävely, pyöräliikenne, ajoneuvoliikenne) olosuhteita.

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnin ensisijaisena työvälineenä on vuoden 2023 hankesuunnitelmassa käytetty Helsingin seudun liikenne-ennustemallia (Helmet 4.1), jonka avulla on laadittu Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet vuosille 2030, 2040 ja 2050 (WSP 2022).

Liikennemallin tarkastelualue kattaa koko Helsingin seudun, mutta tässä työssä sitä on tarkennettu Vantaan ja erityisesti ratikkakäytävän osalta. Aikaisemmissa ennusteissa on huomioitu Covid-19 pandemian ennakoituja pitkäaikaisvaikutuksia HSL:n tekemän selvityksen mukaisesti (HSL 2021). HSL:n selvityksen mukaan henkilöiden päivittäinen matkamäärä pysyy samana, mutta painottuu työ- ja opiskelumatkoista enemmän vapaa-ajan matkoihin sekä ostos- ja asiointimatkoihin.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Liikennemallia on päivitetty kesäkuussa 2025 hankkeen merkittävimmillä muutoksilla niin, että raitiotien reitti päättyy Aviapolis pohjoinen -pysäkille. Lisäksi mallista on vähennetty maankäyttöä luvussa 3.1 esitetyn mukaisesti Aviapoliksesta ja Lahdentien varrelta, ja raitiotiepysäkkejä siirretty suunnitelmamuutosten mukaisesti Tuusulanväylällä, Lahdenväylällä ja Rajakylässä.

Liikennemallia päivitettiin niin, että koronan pitkäaikaisvaikutuksia ei oteta erikseen huomioon. Koronapandemian pitkäaikaisvaikutukset liikenteelle ovat jääneet arvioitua pienemmiksi, eikä tätä lisäoletusta enää liikenne-ennusteissa käytetä. Päivityksellä mallin tulokset vastaavat paremmin odotettua kehitystä vuosille 2030 – 2050.

Ratikan matkustajamääräennuste

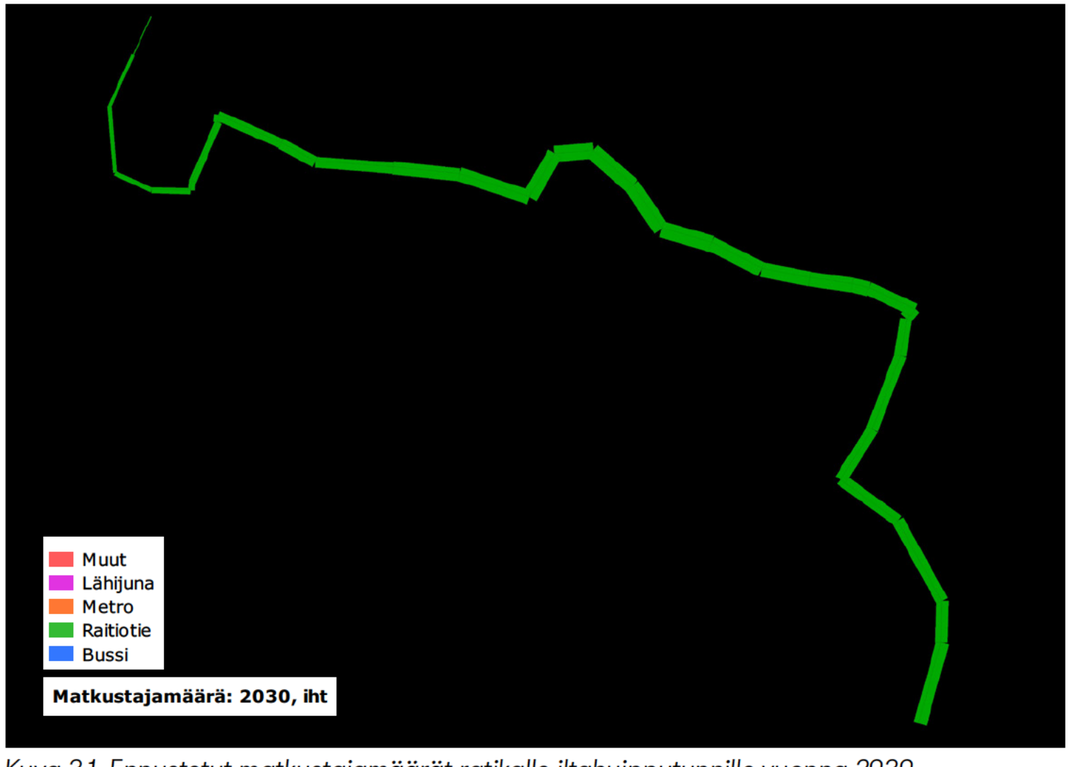
Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikan matkustajamääräennuste on noin 31 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2030, ja noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2050. Ratikan kuormitus on ennusteessa vuonna 2050 korkeimmillaan noin 1220 matkustajaa iltapäivän vilkkaimman tunnin aikana, mikä tarkoittaisi noin 150 matkustajaa vuoroa kohden.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Hankkeen päivityksen yhteydessä mallinnuksesta poistettiin koronan pitkäaikaisvaikutukset, minkä myötä ratikan matkustajamäärät ovat kasvaneet noin 8 % sekä 2023 hankesuunnitelman mukaisessa lentokentälle asti menevässä linjauksessa, että nykyisessä Aviapolis pohjoinen -pysäkille päättyvässä linjauksessa. Koronan vaikutuksen poisto ei kuitenkaan varsinaisesti näy alla ilmoitetuissa muutoksissa, koska koronan vaikutus on poistettu sekä hanke- että vertailuvaihtoehdosta, jolloin alla ilmoitettu muutos kuvaa linjan lyhentämisen vaikutuksia.

Matkustajat vähenevät linjan lyhentämisen takia 2700 matkustajalla vuorokaudessa vuonna 2030 suhteessa hankesuunnitelmaan 2023, ja 3700 matkustajalla vuorokaudessa vuonna 2050 suhteessa hankesuunnitelmaan 2023. Kuormitus huipputuntina vuonna 2050 väheni 60 matkustajalla, eli 10 matkustajalla per vuoro vilkkaimman tunnin aikana.



Kuva 3.1 Ennustetut matkustajamäärät ratikalle iltahuipputunnille vuonna 2030.



Kuva 3.2 Ennustettu matkustajamäärien muutos iltahuipputunnille vuonna 2030 verrattuna hankesuunnitelmaan 2023.



Kuva 3.3 Ennustetut matkustajamäärät iltahuipputunnille vuonna 2050.



Kuva 3.4 Ennustettu matkustajamäärien muutos iltahuipputunnille vuonna 2050 verrattuna hankesuunnitelmaan 2023.

Kulkutapajakauma

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikan myötä matkat ratikan varrella painottuvat kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Kävelyn ja pyöräilyn osuudet tehdyistä matkoista kasvavat maankäytön tiivistyessä, koska useammalle matkalle on tarjolla kohteita lähellä kotia tai työpaikkaa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa edelleen palvelutason parantuessa. Kulkutapaosuuksien muutos on nähtävissä kuvassa 3.5.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Hankkeen muutokset ovat kulkutapajakaumaan prosentin sadasosia, eivätkä ne muuta vuoden 2023 hankesuunnitelman arvioita kulkutapajakaumasta.



Kuva 3.5 Ratikan kaavarunkoalueen (noin 800 m etäisyydellä linjauksesta) matkojen kulkutavat. Matkoihin sisältyvät tarkastelussa kaikki kaavarungon alueelta lähtevät ja muualta Helsingin seudulta saapuvat matkat.

Saavutettavuus

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Saavutettavuus paranee nykytilaan nähden hankkeen myötä sekä maankäytön tiivistymisen kautta että raitiotien tarjoamien parempien yhteyksien ja palvelutason kautta. Toimintojen sekoittuneisuus ja erilaisten palveluiden määrän kasvu parantaa saavutettavuutta. Tiivistyminen, hyvät liikenneyhteydet ja laadukas ympäristö yhdessä mahdollistavat enemmän erilaisia toimintoja lähelle. Työvoiman saavutettavuus kasvaa; raitiotien myötä joukkoliikenne on luotettavampaa ja nopeampaa, minkä vuoksi työmatka-ajat lyhenevät ja yritykset voivat saada työntekijöitä laajemmalta maantieteelliseltä alueelta. Työvoimasaavutettavuuden parantuminen on merkittävä tekijä erityisesti työvoimaintensiivisten alojen näkökulmasta. Raitiotien tuottamilla hyödyillä on siten vaikutusta raitiotiekäytävän vetovoimaisuuteen yritystoiminnan sijaintipaikkana suhteessa muuhun Helsingin seutuun.

Joukkoliikenteen palvelutason ja yhteyksien näkökulmasta raitiotie parantaa erityisesti joukkoliikenteen matka-aikaa, liikennöinnin luotettavuutta ja kapasiteettia. Samalla raitiotie pidentää kävelymatkoja pysäkille siellä, missä pysäkkivälit harvenevat. Suurin matka-aikahyöty syntyy Tikkurilassa, jossa tunneli säästää noin 5 minuuttia matka-ajassa nykytilaan verrattuna. Suurimmat saavutettavuushyödyt taas saadaan niillä alueilla, jotka jäävät raskaan raideliikenteen pysäkkien väliin. Näillä alueilla raitiotieliikenteen nopeus ja parantunut täsmällisyys helpottavat erityisesti vaihdollisten matkojen tekemistä, ja mahdollistavat yhä useampien eri kohteiden saavuttamisen joukkoliikenteellä. Saavutettavuutta on kuvattu tarkemmin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Vaikutukset saavutettavuuteen ovat suurimmat Tietotiellä, jossa raitiotiepysäkki jää aiempaa kauemmas, sekä lentoaseman alueella, mistä raitiotie poistuu kokonaan. Raitiotien käyttö on kuitenkin liikenne-ennusteen perusteella näillä alueilla muita alueita vähäisempää, vaikka alueen olikin arvioitu kehittyvän ratikan vaikutuksesta voimakkaasti. Saavutettavuus lentokentälle, joka on tärkeä kohde myös kansallisella tasolla, heikkenee ratikan poistumisen myötä. Tietotie ja lentoaseman alue jäävät hankkeen muutosten jälkeenkin kuitenkin erinomaisen juna- ja bussiliikenteen palvelutason piiriin.

Hakunilassa Langiksennitty (ent. bussivarikon alue) jää edelleen muusta kaupunkirakenteesta eriytyneeksi Lahdentien siirron jäädessä toteutuksesta pois. Nykyinen Lahdentie ramppeineen ja Kyytitien silta muodostavat estevaikutuksen alueen ja Hakunilan keskustan välille.

Rajakylän pysäkin siirto Maratontien eteläpuolelle parantaa pysäkin saavutettavuutta nykyisiltä asuinalueilta. Tuusulanväylän pysäkin siirto parantaa saavutettavuutta viereisille asuin- ja työpaikka-alueille. Toisaalta Tuusulanväylän pysäkkien siirto sekä Lahdenväylän ja Porvoonväylän vaihtopysäkkien jääminen ilman valtion budjettia ja toteutusta heikentää seudullista kytkeytyvyyttä ja matkoja kehyskunnista ratikan alueelle. Kokonaisuudessaan saavutettavuuden painopisteet muuttuvat pysäkkien siirtojen myötä, jolloin pysäkit ovat lähempänä osaa asuinalueista ja kauempana muista asuinalueista.

Vaihdot

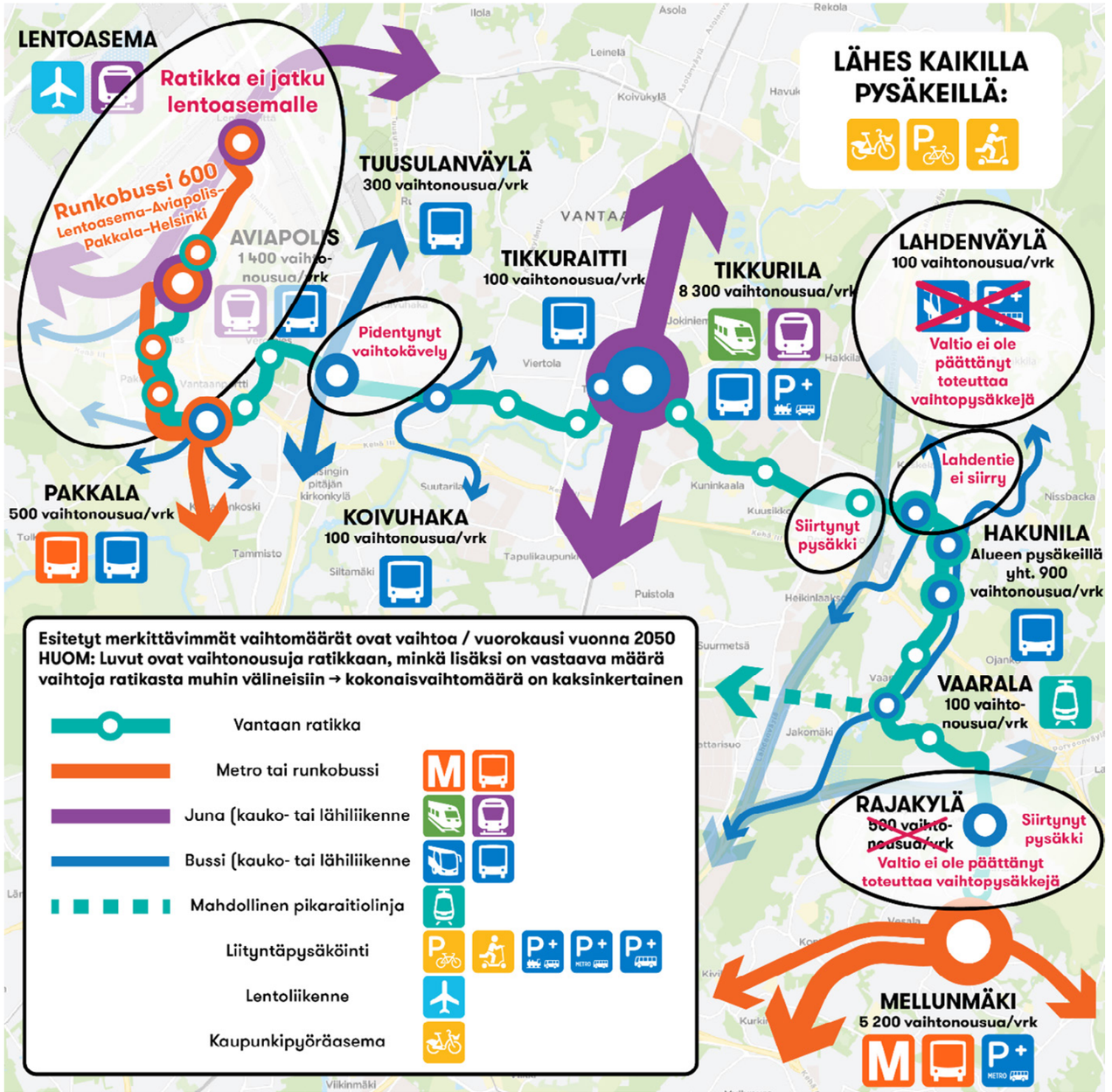
Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikalla tehtävistä matkoista noin 40 % on liikennemallinnuksen mukaan vaihdollisia. Mallinnuksen perusteella raitiotien myötä joukkoliikenteen matkustus painottuu ratikan alueella suorista bussiyhteyksistä enemmän vaihdollisiin matkoihin, sillä matkustajat pääsevät kätevämmin kohteeseensa vaihtamalla kulkuvälinettä kuin käyttämällä suoraa bussiyhteyttä. Vaikka vaihdot tuottavat pientä haittaa matkustajille, runkoyhteyksien ja niiden välillä tapahtuvien vaihtojen kautta voidaan tarjota kattavammin palveleva joukkoliikenteen verkosto kuin yksittäisillä suorilla bussiyhteyksillä. Tässä kokonaisuudessa vaihtosolmujen merkitys osana liikenneverkon toimintaa korostuu aiempaa enemmän.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Matkustamisen helppous ratikalla heikentyy hieman lentoaseman vaihtosolmun jäädessä pois ja muutamien vaihtokävelyetäisyyksien pidentyessä. Toisaalta muutokset osuvat pienen käyttäjämäärän vaihtoyhteyksiin. Ratikka ei hankemuutoksen myötä vie matkustajia lentokentälle asti, vaan lentokentälle suuntaaville ratikan alueelta matkaan tulee väistämättä lisävaihto verrattuna aikaisempaan suunnitelmaan. Ratikkamatkoilla tehtävistä vaihdoista edelleen suurimman osan arvioidaan tapahtuvan Tikkurilassa, Mellunmäessä, Aviapoliksessa ja Pakkalassa, joissa on edelleen erinomaiset puitteet vaihdoille. Vaihtojen määrää muilta kulkuvälineiltä ratikkaan ja vaihtopaikkojen muutoksia hankkeen muutosten myötä on kuvattu kuvassa 3.6.

Matkat lentoaseman ja raitiotien pysäkkien välillä edellyttävät vaihtoa lentoasemalle suuntautuvaan bussiliikenteeseen, esimerkiksi runkobussilinjaan 600. Runkobussilinja 600 kulkee ratikan rinnalla Pakkalasta Aviapoliksen keskustaan.



Kuva 3.6 Merkittävimmät vaihtomäärät muista joukkoliikenneyhteyksistä ratikkaan vuonna 2050, sekä ympyröitynä muutokset vaihtoyhteyksiin verrattuna hankesuunnitelmaan.

Tuusulanväylän ratikkapysäkki siirtyy Tuusulanväylän päältä sen itäpuolelle. Muutos pidentää kävelymatkaa Tuusulanväylän länsipuolella olevalle eteläsuunnan bussipysäkille noin 50 metriä ja lyhentää matkaa Koivuhaan työpaikka-alueille vastaavan metrimäärän. Tuusulanväylän pysäkin siirto mahdollistaa ratikkahankkeen edullisemmat toteutuskustannukset.

Lahdenväylän ratikkapysäkki siirtyy noin 100 metriä länteen. Pysäkin siirto mahdollistaa paremman palvelun Porttipuiston ja Hakkilankallion alueille, joilla on suurempi käyttäjäpotentiaali kuin mahdollisella bussivaihtoyhteydellä. Muutos pidentäisi kävelymatkaa mahdollisille Lahdenväylän bussipysäkeille, jos ne päätetään toteuttaa. Lahdenväylän bussipysäkit ovat valtion hanke, joka ei ole saanut rahoitusta toteuttamiselle raitiotiehankkeen yhteydessä.

Lahdentietä ei siirretä, ja siksi Lahdentien bussipysäkit jäävät nykyisille paikoilleen Lahdentielle, ja Kyytitiellä ratikkapysäkit sijoittuvat Kaskelan asuinalueen kohdalle palvellen siihen liittyvää maankäyttöä. Tämä pidentää vaihtomatkaa Kyytitien suuntaisilta linjoilta Lahdentien suuntaisille. Vaihtoyhteys pitenee hankesuunnitelman mukaisesta 50 – 70 metristä vaihtosuunnasta riippuen 330 – 480 metriin. Myös vaihdot ratikasta Lahdentien suuntaisiin busseihin pitenevät samassa suhteessa.

Rajakylän pysäkki, joka on Porvoonväylää lähin ratikkapysäkki, on päätetty siirtää noin 150 metriä etelään. Pysäkin siirto mahdollistaa paremman palvelun Länsimäen ja Rajakylän alueille, joilla on suurempi käyttäjäpotentiaali kuin bussivaihtoyhteydellä. Muutos pidentäisi kävelymatkaa mahdollisille Porvoonväylän bussipysäkeille, jos ne päätetään toteuttaa myöhemmin. Muutos pidentää myös kävelyetäisyyttä Länsimäen kaavarungossa suunnitellulle uudelle asuinalueelle Porvoonväylät bussipysäkit ovat valtion hanke, joka ei ole saanut rahoitusta toteuttamiselle raitiotiehankkeen yhteydessä.

Liikkumisen turvallisuus ja esteettömyys

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Hankkeella on laajoja positiivisia vaikutuksia liikkumisen turvallisuuteen, kun pyöräliikenteen ja jalankulun olosuhteita kehitetään ja kulkumuotojen erottelua parannetaan. Ratikan myötä suojatieylitysten turvallisuus paranee, kun ajoneuvoliikenteen nopeuksia hillitsevien keskisaarekkeiden ja kavennusten määrä suojateillä lisääntyy. Liikennevalo-ohjattujen risteysten määrä lisääntyy ratikan myötä. Liikennevalo-ohjaus on suunniteltu lähes kaikkiin sellaisiin risteyksiin, joissa raitiotie risteää autotien kanssa, mikä vähentää liikenneonnettomuuksien riskiä. Liikennevalo-ohjatut suojatiet tulevat myös jokaisen ratikkapysäkin yhteyteen.

Liikennemallinnuksen mukaan ratikan rakentaminen vähentää ajoneuvoliikenteen määrää seudullisesti verrattuna tilanteeseen ilman ratikkaa ja siirtää sitä vähemmän onnettomuusherkille väylätyypeille, jonka myötä myös liikenneonnettomuuksien määrää vähenee. Onnettomuuksien määrä vähenee ennusteiden mukaan noin 0,5 onnettomuudella vuodessa vuonna 2030 ja 3,5 onnettomuudella vuodessa vuonna 2050. Määrät perustuvat Helmet-liikenne-ennustemallilla arvioituun ajoneuvoliikennemäärän pienenemiseen. Ajoneuvoliikenteen määrän väheneminen vähentää myös terveydelle haitallisia ajoneuvoliikenteen päästöjä. Nämä hyödyt myös jakautuvat seudullisesti, sillä itse ratikkakäytävässä asukasmäärä ja sitä myötä automatkat lisääntyvät.

Ratikka parantaa liikkumisen esteettömyyttä, kun pysäkit ja niiden läheisyydessä olevat bussipysäkit ja suojatiet rakennetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti. Liikuntarajoitteisille ja esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kulkeville ratikkaan siirtyminen ja ratikasta poistuminen on helpompaa kuin bussiin nouseminen tai sieltä poistuminen. Ratikka pysähtyy aivan reunakiven viereen, jolloin siihen on aidosti esteetön kulku.

Ratikan ympäristö paranee muiltakin osin, kun ympäristöä rakennetaan laajemminkin nykyisten esteettömyyskriteerien mukaisesti. Näköesteiset huomioidaan ääniopasteilla ja pysäkeillä kulkua ohjaavilla raidoilla ja pysäkkialueen reunasta varoittavilla betonikiviraidoilla. Ratikka siis edistää edelleen useiden ihmisryhmien itsenäistä liikkumista julkisilla kulkuvälineillä ja parantaa kaupunkilaisten yhdenvertaisia liikkumismahdollisuuksia. Ratikan pysäkkikuulutukset, jokaiselle pysäkille suunnitellut aikataulunäytöt ja solmu- ja keskushubien pysäkkien yhteyteen suunnitellut vaihtoaikataulunäytöt helpottavat ratikalla matkustusta ja lisäävät esteettömyyttä. Lisäksi ratikkapysäkit ovat helposti havaittavia, ja ratikan reitti selkeä ja helposti hahmotettava.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Nyt hankkeeseen tehdyt muutokset pienentävät positiivisia turvallisuusvaikutuksia. Muutokset ovat alueellisesti erilaisia, eli joillakin alueilla on päivitetyssäkin hankesuunnitelmassa erinomaiset yhteydet, kun taas toisilla niitä on karsittu enemmän. Hankkeen laajuutta supistetaan niin, että olosuhteita kehitetään vähemmän, jolloin kulkumuotojen erittelyä on vähemmän ja kulkureitit risteävät useammin ajoradan tai raitiotien kanssa. Tällä on vaikutusta erityisesti niihin ihmisryhmiin, joilla on liikkumisen haasteita. Kaikki hankesuunnitelman 2023 mukaiset yhteydet ja parannukset on kuitenkin mahdollista toteuttaa myöhemmin, vaikka niitä ei tämän hankkeen yhteydessä toteutettaisi. Näille ratikkahankkeesta erillisille kokonaisuuksille ei kuitenkaan ole laskettu kustannuksia.

Ajoneuvoliikenteen turvallisuutta lisäävä vaikutus pienenee liikennemallinnuksen mukaan hankkeen muutosten takia noin 0,4 onnettomuudella vuodessa vuonna 2030 ja 0,5 onnettomuudella vuodessa vuonna 2050. Tämä johtuu pienemmästä siirtymästä autoilusta muihin turvallisempiin kulkumuotoihin sekä maankäytön muutoksen vaikutuksesta: kun asutus on vähemmän keskittynyttä, kasvaa autoilun suorite.

Seuraavilla osuuksilla on tunnistettavissa heikennyksiä liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen verrattuna vuoden 2023 hankesuunnitelmaan:

- **Tietotie ja Aviabulevardi:** Yhteyksiä Turbiinitiestä pohjoiseen ei kehitetä. Aviabulevardin länsireunan yhteydet säilyvät nykyisinä ja erottelua jalankulun ja pyöräliikenteen välillä ei tehdä.
- **Muura ja Pakkala:** Muuranraition itäpuolen ja Väinö Tannerin tien eteläpuolen yhteydet toteutetaan yhdistettyinä jalankulun ja pyöräliikenteen väylänä. Tasetien eteläpuolelle ei toteuteta uutta jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyttä.
- **Rälssitie ja Tikkurilantie:** Rälssitien länsilaita Äyritiestä pohjoiseen säilyy nykyisenä yhdistettynä jalankulun ja pyöräliikenteen väylänä. Tikkurilantien eteläpuolella jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys säilyy nykyisenä, ja pohjoispuolelle toteutetaan hankesuunnitelman mukainen yhdistetty jalankulun ja pyöräliikenteen väylä.
- **Tikkurilan keskusta:** Ratikan itäpuolella Tikkurilantien ja Jokiniemenkadun välillä ei hankkeen yhteydessä toteuteta kävelyn ja pyöräliikenteen väyliä, vaan nykyiset yhteydet säilyvät ennallaan.
- **Kyytitie:** Kyytitien pohjoislaidan länsiosassa säilyy nykyinen yhteys ulkoilureitin alikululle. Ulkoilureitin alikululta lähes Vanhalle Porvoontielle saakka Kyytitien pohjoispuolen yhteyksiä ei toteuteta, ja nykyinen yhteys Kanervantien ja Vanhan Porvoontien välillä poistuu. Tämä lisää ylitystarpeita ajokaistojen ja raitiotien yli. Vanha Porvoontie – Liinakkokuja -väli jää Kyytitien pohjoisreunalla nykyiselle tasolle.
- **Hakunilantie:** Yhteyttä Hakunilantien länsipuolelle ostoskeskukselta Hepokujalle ei toteuteta. Tämä lisää ylitystarpeita ajokaistojen ja raitiotien yli. Hakunilantien länsipuolelle toteutetaan vain lyhyille osuuksille eroteltua jalankulun ja pyöräliikenteen väylää. Hakunilantien länsipuolen eteläpäässä nykyinen yhteys poistuu, joka lisää ylitystarpeita ajokaistojen ja raitiotien yli. Hakunilantien itäpuolella säilytetään pääosin nykyistä jalankulun ja pyöräliikenteen väylää.
- **Tilustie ja Länsimäentie:** Tilustien itälaidan yhteyttä ei toteuteta, eli nykytila säilyy. Uutta yhteyttä ei toteuteta kadun itäpuolelle Fazerintiestä Rajakentäntielle, ja länsipuolelle Rajakentäntiestä Keihästielle. Yhteyksien puuttuminen lisää ylitystarpeita ajokaistojen ja raitiotien yli. Maratontien eteläpuolen ylikulkusilta poistetaan.

Pyöräliikenne ja kävely

Pyöräliikenteen yhteydet

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Maankäytön kehittyminen ratikkakäytävän varrella entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina luo edellytykset kävellen ja pyörällä tehtävien matkojen lisääntymiselle sekä parantaa lähipalveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyörällä. Hankkeessa toteutetaan uusia baanayhteyksiä sekä pyöräliikenteen tavoiteverkon parannuksia.

Pyöräliikenteen baanaa toteutuu Toisellesavulle, Osuustielle ja Kyytitielle välille Heidehofintie – Porttisuontie. Baanaa toteutetaan hankkeessa yhteensä 2,3 kilometriä. Baanojen lisäksi ratikan myötä toteutuu tavoiteverkossa määritettyjä pääpyöräreittejä I ja II, jotka ovat myös laadultaan korkeatasoisia ja käyttäjämääriltään suhteellisen korkeita pyöräliikenteen reittejä. Ratikan myötä rakennettavat tai parannettavat pääpyöräreitit I ja II sijaitsevat Rälssitiellä, Kielotiellä, Jokiniemenkadulla, Fazerintiellä sekä Länsimäentiellä Rajakentäntieltä etelään. Näille reiteille eroteltua pyörätietä ja jalkakäytävää rakentuu noin 2,7 km ja yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää noin 0,5 km. Fazerintien pohjoisreuna on näistä uusi yhteys, ja kaikki muut ovat laatutasoltaan parannettavia, jo olemassa olevia yhteyksiä.

Eroteltuja jalankulun ja pyöräliikenteen osuuksia toteutetaan Toisellesavulle ja Osuustielle, Rälssitielle, Kielotielle, Kyytitielle Jokiniemenkadun ja Porttisuontien välille, pienille osuuksille Hakunilantietä, Fazerintielle ja Länsimäentielle. Näistä Kielotielle ja Fazerintielle toteutetaan erotellut väylät molemmille puolille katua, ja muilla osuuksilla vain toiselle puolelle.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Osa pyöräliikenteen ja kävelyn yhteyksistä jää erikseen toteutettavaksi. Pyöräliikenteen ja kävelyn yhteyksiä jätetään hankkeessa toteuttamatta niin, että hankesuunnitelman mukaiset vaikutukset eivät pyöräliikenteen ja kävelyn osalta koko laajuudessaan toteudu. Muutokset heikentävät pyörällä liikkumisen sujuvuutta sekä kävelyn turvallisuutta ja miellyttävyyttä. Osa reiteistä jää katkonaisiksi, eikä hankkeella saavuteta aikaisemmin suunniteltuja yhtenäisiä pyöräilyreittejä. Valtio ei MAL-sopimusneuvotteluissa hyväksynyt 12 miljoonan euron edestä hankesuunnitelman kustannuksia pyöräliikenteen baanoihin ja taiteeseen liittyen. Osa suunnitelmaratkaisuihin tehdyistä muutoksista siis suoraan johdu allianssin säästötoimista.

Pyöräliikenteen baanaa ei toteuteta hankkeessa Tietotielle, Tikkurilantielle eikä Kyytitielle välille Porttisuontie - Hakunilantie. Tämä vähentää siirtää baanaverkoston toteutusta tulevaisuuteen noin 5,8 kilometrillä vuoden 2023 hankesuunnitelmaan verrattuna. Kyytitien eteläpuolella ei ole nykytilassakaan pyörätietä välillä Porttisuontie-Lahdentie, eli 600 metrin osuus kadun toisella laidalla jää kokonaan ilman pyöräily-yhteyttä, kun baanaa ei toteuteta.

Baanojen lisäksi hankesuunnitelman mukaisia muita pääpyöräreittejä ei toteuteta Väinö Tannerin tiellä, Tasetiellä, Hakunilantiellä, Kuussillantiellä eikä Länsimäentiellä välillä Fazerintie-Rajakentäntie. Näistä Tasetien eteläpuoli, Kyytitien eteläpuoli sekä Länsimäentien itäpuoli ovat osuuksia, joilla ei nykyään ole yhteyttä, ja joille sitä ei hankkeen myötä toteuteta. Tämä siirtää baanojen lisäksi pääpyöräverkoston toteutusta tulevaisuuteen noin 8,6 kilometrillä vuoden 2023 hankesuunnitelmaan verrattuna.

Nykyisistä pyöräliikenteen ja jalankulun yhteyksistä poistuvat hankkeen toteutuksen myötä Kyytitien pohjoispuolen yhteys Kanervantien ja Keskon itäisen ajoliittymän välillä, sekä Hakunilantien länsipuolen yhteys Kirkkokujan ja Kuussillantien välillä. Molemmat yhteydet voidaan palauttaa myöhemmin. Kyytitien osalta syynä yhteyden poistolle on Keskon ajoliittymä, jossa on vilkasta tavaraliikennettä. Raitiotien toteutuksen myötä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys siirtyisi lähemmäs Keskon porttia, jolloin kuorma-autot voivat välillä jäädä odottamaan portista pääsyä pyörätielle aiheuttaen mahdollista kulkua raitiokiskojen yli ja liikenneturvallisuusriskin.

Pyöräpysäköinti, kaupunkipyörät ja sähköpotkulautojen pysäköintialueet

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Lähes jokaiselle ratikan pysäkille muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta on suunniteltu pyöräpysäköintipaikkoja, kaupunkipyöräasema sekä sähköpotkulautojen pysäköintialue. Hankkeessa on määritelty, että jokaisen raitiotiepysäkin yhteyteen pyritään toteuttamaan pysäköintitilat 20 polkupyörälle, 20 kaupunkipyörälle sekä vähintään 12 potkulaudalle.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Pysäköintiä toteutetaan vähemmän. Kaikkea vuoden 2023 hankesuunnitelmassa esitettyä pysäköintiä ei ole järkevä toteuttaa ennen kuin ympäristön maankäyttö on kehittynyt. Osalle pysäkeistä pysäköinnin toteuttaminen ei todennäköisesti ole tilan tai kustannusten takia mahdollista, ja pysäköintipaikat jäävät kaupungin suunniteltavaksi ja toteutettavaksi myöhemmin. Pysäköinti voidaan tilan salliessa suunnitella jatkossa myös risteäville kaduille. Tämä tarkentuu suunnittelun edetessä.

Maankäytön kehittyessä pysäkkien ympärillä on syytä varmistaa riittävät tilat pyöräpysäköinnille ja liikkumisen palveluille. Hankesuunnitelmaa pienemmän pysäköintipaikkamäärän vaikutuksena voi olla matkaketjujen heikentyminen siellä missä pysäköintitilat eivät riitä, pysäkin vaikutusalueen pieneneminen jos esim. pyöräpysäköinnin riittävyyteen ei voi kauempaa tullessa luottaa, sekä liikenneturvallisuusongelmat, kun polkupyöriä ja potkulautoja pysäköidään esimerkiksi pyöräteille. Osaltaan toimivat matkaketjut myös mahdollistavat maankäytön kehittymisen, jolloin pyöräpysäköintiä voi olla mielekästä toteuttaa myös ennen sen tarpeen realisoitumista.

Ajoneuvoliikenne

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ajoneuvoliikenteen osalta raitiotien vaikutukset johtuvat liikennejärjestelyiden muutoksista ja autoliikenteen matkamäärien sekä ruuhkautumisen muutoksista. Raitiotie sijoittuu edelleen pääsääntöisesti omille kaistoilleen, jolloin autot ja ratikat kulkevat toisistaan erillään. Sekaliikennekaistat autojen kanssa toteutetaan Osuustielle, Rälssitielle ja Kielotielle. Bussipysäkkien parantaminen ratikkapysäkkien rinnalla luo laadukkaampia ja esteettömämpiä bussipysäkkejä.

Autoliikenteen järjestelyt muuttuvat nykytilaan nähden vähäisesti. Autoliikenteen kaistamäärät säilyvät pääosin nykyisellään. Poikkeuksia ovat Kielotie Lummekujan ja Tikkurilantien välillä sekä Tikkurilantie Osmankäämintien ja Kielotien välillä, jotka kaventuvat nykyisestä 2+2-kaistasta 1+1-kaistaan. Joissakin paikoissa autoliikenteen reitit muuttuvat. Henkilöautoliikenteen läpiajo kielletään Aviabulevardin pohjois- ja eteläosassa, Toinen savu -kadun eteläosassa sekä Tasetieltä pohjoiseen Rälssitielle. Puutarhatie katkaistaan autoliikenteeltä Tikkurilantien eteläpuolella ja Neilikkatie katkaistaan Kielotien molemmilta puolilta. Liikennevalojen määrä ratikan varrella kasvaa nykyisestä, kun ratikkareitin liittymät ovat pääsääntöisesti valo-ohjattuja. Hakunilantien autoliikenteen kaistat kapenevat Kehä III:n pohjoispuolella.

Autoliikenteen matkamäärien ja ruuhkautumisen osalta raitiotien vaikutukset riippuvat valitusta tarkastelualueesta. Vantaalla ja ratikkakäytävällä asukas- ja työpaikkamäärien oletetaan kasvavan raitiotien myötä, mikä kasvattaa samalla autoliikenteen kokonaismääriä kulkutapasiirtymistä huolimatta. Sen sijaan liikennemallinnuksen mukaan seudullisesti autoilu vähenee verrattuna tilanteeseen ilman ratikkaa, mikä johtuu mm. kaupunkirakenteen tiivistymisestä, jolloin matkat suuntautuvat lähemmäs. Automatkojen määrän kasvu aiheuttaa autoliikenteen vähäistä ruuhkautumista. Ajonopeudet laskevat hieman iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana. Ruuhkautuminen kattaa vain hyvin pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat näillä rajatulla alueella ilmenevillä ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi. Autoliikenteen paikallinen ruuhkautuminen vaikuttaa myös bussien matka-aikaan ruuhkatunteina.

Helsingin seudun laajemmassa tarkastelussa ratikka vaikuttaa ajoneuvoliikenteen kulkutapaosuuteen ja sitä kautta ruuhkien vähenemiseen. Tämä johtuu kaupunkirakenteen tiivistymisestä ja joukkoliikenteen palvelutason paranemisesta. Seudullisella tasolla autoliikenteen suorite pienenee vuodessa 4,2 miljoonaa ajoneuvokilometriä vuonna 2050 ja automatkoja tehdään vuorokausitasolla noin 1300 matkaa vähemmän, jolloin myös autoliikenteen ruuhkautuminen on vähäisempää.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Liikennemallinnuksen mukaan henkilöautoliikenne ei vähene niin paljon kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa. Ajoneuvosuoritteen vähenemä vuonna 2050 on 0,8 miljoonaa kilometriä vuodessa pienempi kuin hankesuunnitelmassa 2023 verrattuna tilanteeseen ilman ratikkaa. Vuorokaudessa automatkoja on vuonna 2050 noin 100 enemmän kuin hankesuunnitelmassa 2023 verrattuna tilanteeseen ilman ratikkaa.

Lisäksi ajoneuvoliikenteelle aiheutuu seuraavassa kuvattuja vaikutuksia verrattuna 2023 hankesuunnitelmaan. Vaikutukset on tehty asiantuntija-arvioina, eikä esimerkiksi liikennemallin perusteella.

- Liikenne sujuvoituu Tietotiellä ja Teletiellä, kun raitiotien linjan lyhentämisen myötä kadulle ei toteuteta lisää liikennevaloja. Toisaalta liikenteen sujuvuus sivukaduilta voi tämän myötä heiketä.
- Tikkurilantien ja Aviabulevardin liittymään toteutetaan nelihaaraliittymä kiertoliittymän sijaan. Muutos ei vaikuta liittymän toimivuuteen.
- Tikkurilantiellä Tuusulanväylän itäpuolella autokaistoihin tulee nykyistä enemmän mutkia raitiotielinjan siirtyessä kadun puolelta toiselle.
- Plootukadun varren pysäköintipaikkoja ei toteuteta hankkeessa, mutta ne voidaan toteuttaa muulla rahoituksella myöhemmin.
- Tikkurilantiellä ajoneuvoliikenteelle aiheutuu hidastusta siitä, kun raitiotie siirtyy lännestä tullessa kadun pohjoisreunasta keskelle Ohtolankadun liittymässä, ja siitä eteläreunaan Niittytien liittymässä. Tällä on vaikutusta myös erikoiskuljetuksiin.
- Lahdentien siirtoa ja siihen liittyvää uutta valo-ohjausta ei toteuteta. Tämä johtaa viiveisiin Kyytitietä suoraan kulkevilla, kun kääntymiskaistoja Lahdentien suuntaan ei toteuta, ja viiveisiin kääntyvillä suunnilla idästä ja etelästä. Nämä viiveet voivat vaikuttaa myös Hakunilantiellä liikennettä lisäävästi, kun yhteys Kehä III:lle Hakunilan pohjoisosista ei ole sujuvin Lahdentien kautta vaan Hakunilantietä etelään. Lahdentietä suoraan kulkeva ajoneuvoliikenne on sujuvampaa, kun tasoliittymää Kyytitien kanssa ei toteuteta. Liikenteen ohjaaminen esimerkiksi Hakunilantieltä on vaikeampaa, kun Lahdentien muutokset eivät toteudu. Lahdentien siirto voidaan toteuttaa myöhemmin kaupungin muulla rahoituksella.
- Hakunilantiellä autoliikenne voi sujuvoitua vuoden 2023 hankesuunnitelmaan nähden, kun ajokaistat on sijoitettu vierekkäin ja raitiotie kadun reunaan. Tällöin esimerkiksi ajoratapysäkille jäävien bussien ohittaminen on helpompaa.
- Hankesuunnitelman mukaisessa ratikkahankkeessa perusparannettiin kaikki ratikkakadut. Hankkeen muutosten mukaan joitain osuuksia ei paranneta, joka johtaa uusiin työmaihin ja työnaikaisiin viiveisiin tulevaisuudessa, kun katujen perusparannus on tarpeen.

- Länsimäentien ja Maratontien kiertoliittymä pyritään säilyttämään, eikä sen tilalle toteuteta valo-ohjattua nelihaaraliittymää kuten vuoden 2023 hankesuunnitelmassa. Muutos voi sujuvoittaa ajoneuvoliikennettä etenkin niinä aikoina, kun liittymää ei suljeta valoin raitiovaunun kulkiessa liittymän läpi.
- Autoliikenteen liityntäpysäköintiä suunniteltiin hankkeen ulkopuolella Lahdenväylälle suunniteltujen vaihtopysäkkien yhteyteen, mutta tällä hetkellä vaihtopysäkit ja pysäköinti eivät ole toteutumassa.

Bussiliikenteelle asiantuntija-arvioina aiheutuvia vaikutuksia ovat edellä kuvattujen lisäksi:

- Lentoaseman bussiterminaalin toimivuus ei häiriinny raitiotien rakennustöistä.
- Bussit kiertävät matkalla lentoasemalle Turbiinitien kautta heikentäen palvelutasoa.
- Tuusulanväylän bussipysäkkien vaihtoyhteys ratikkapysäkille pidentyy hieman.
- Kyytitiellä Keskon ajoliittymän bussipysäkit poistetaan, ja Tukkukaupankujan kohdalla kadun eteläpuolella oleva bussipysäkki siirretään aiempiin suunnitelmiin nähden itään Kanervantien kohdalle. Keskon ajoliittymän pysäkit ovat vähäkäyttöisiä ja niiden maankäytön saavutettavuus on heikko, jonka myötä pysäkkien poiston vaikutus on liikenteellisesti pieni. Keskon alueen saavuttaa hyvin myös Vanhan Porvoontien liittymän pysäkeiltä. Tukkukaupankujan pysäkin siirto Kanervantien itäpuolelle kokoaa alueen bussipysäkit samaan paikkaan selkeyttäen pysäkkien käyttöä ja helpottaen vaihtoja.
- Lahdenväylän länsipuolen bussipysäkit siirretään Porttisuontien liittymän länsi- ja itähaaroille, kun ne vuoden 2023 hankesuunnitelmassa olivat molemmat itähaaralla. Tämä sujuvoittaa bussiliikennettä, ja lyhentää kävelymatkaa pysäkille esim. Ikean suunnasta.
- Valtio ei ole osoittanut budjettia Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle suunnitelluille vaihtopysäkeille, joten niitä ei toistaiseksi toteuteta. Tämä heikentää vaihtoyhteyksiä ja seudullista joukkoliikenneverkostoa.
- Lahdentietä ei siirretä, jonka takia vaihtopysäkit säilyvät Lahdentien varrella. Nykyiset näitä pysäkkejä lähimmät pysäkit Kyytitiellä Liinakkokujan kohdalla poistuvat, joten vaihtoyhteys Lahdentielle toteutuu Kaskelan kohdan bussipysäkkien kautta. Vaihtoyhteys muodostuu nykyistä pidemmäksi.
- Bussipysäkkiä Länsimäentielle Porvoonväylän pohjoispuolelle ei hankkeessa toteuteta, sillä pysäkki oli yhteys Porvoonväylän vaihtopysäkeille, jotka eivät ole vielä toteutumassa.
- Länsimäentien ja Maratontien liittymän pohjoinen pysäkki siirtyy hankesuunnitelman ratkaisuun nähden hieman pohjoisemmaksi, jolla on pieni kävelymatkaa pidentävä vaikutus pysäkin käyttäjille.

Saavutettavuus ja sosiaalinen kestävyys

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Vantaan ratikan myötä kestävien kulkumuotojen saavutettavuus paranee sekä maankäytön muutosten että liikenneyhteyksien laadun paranemisen myötä. Kaupunkirakenne tiivistyy, jolloin muun muassa lähipalvelut ovat usein saavutettavissa helpommin kävellen. Vantaan ratikkakäytävällä esimerkiksi Hakunila, Veromies, Jokiniemi ja Länsimäki ovat alueita, joissa haavoittuvien ryhmien osuus on suuri ja saavutettavuusparannukset ovat merkittäviä. Haavoittuviksi ryhmiksi on Helsingin seudulla tunnistettu mm. vanhukset, lapset, pienituloiset, liikuntarajoitteiset ja autottomat kotitaloudet (Pakkanen 2020). Toisaalta joillain alueilla kävelymatkat ratikkapysäkeille pitenevät verrattuna kävelymatkoihin nykyisiin runkolinjapysäkkeihin, mikä heikentää saavutettavuutta paikallisesti. Bussipysäkkejä on kuitenkin pyritty suunnittelemaan ratikan varrelle siten, että joukkoliikenne on myös lyhyempien kävelymatkojen kautta saavutettavissa.

Luotettavamman joukkoliikennetarjonnan lisäksi myös kävelyn ja pyöräilyn laadullisia olosuhteita parannetaan katuhankkeiden yhteydessä. Kulkumuotojen erottelu ja parannukset esteettömyydessä parantavat turvallisuutta ja helpottavat paikallista liikkumista. Aktiivisten kulkumuotojen käytön lisääntyminen tuottaa terveyshyötyjä lisääntyvän arkiliikunnan myötä. Kävelyn ja pyöräilyn on laskettu lisäävän elinvuosia ja tuottavan hyvinvointia erityisesti nuorimmalle ikäryhmälle (Liikenteen terveysvaikutukset Suomessa ja suurimmissa kaupungeissa, SYKE 2021). Vantaan ratikka edistää liikkumismahdollisuuksien tasavertaisuutta ja tasoittaa väestöryhmien välisiä saavutettavuuseroja. Autoriippuvuus Vantaalla vähenee, ja liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranee ratikan päätavoitteiden mukaisesti. Ratikan myötä aktiivinen liikkuminen lisääntyy, mikä tukee kaupunkilaisten terveyttä, elinoloja ja viihtyisyyttä.

Ratikkahankkeella vähennetään pakokaasu- ja pienhiukkaspäästöjä sekä autoliikenteen vähenemisen myötä myös onnettomuuksia. Kokonaisuudessaan seudulla autoilun suorite vähenee verrattuna tilanteeseen ilman ratikkaa, vaikka se väestönkasvusta johtuen kasvaakin ratikkakäytävässä. Pienhiukkaspäästöjä syntyy renkaista ja katupölystä myös liikenteen sähköistyessä. Hyödyt päästövähenemässä kohdistuvat erityisesti hengitystievaikeuksista kärsiville. Hyödyt jakautuvat seudullisesti, ja ne eivät sijoitu ratikkakäytävään. Onnettomuuksia voivat vähentää myös nykyperiaattein suunnitellut turvallisemmat suunnitteluratkaisut. Onnettomuuksien vähenemähyödyt ovat merkittävimmät yli 64-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa liikennekuolemia tapahtuu eniten (Liikenneturva 2022).

Ratikkainvestointi osaltaan lisää paineita nostaa joukkoliikenteen lippuhintoja, millä olisi sosiaalisesta näkökulmasta negatiivisia vaikutuksia. Lippuhintojen muodostumiseen vaikuttaa kuitenkin myös hyvin moni muu asia, kuten niiden subventioaste. Päätökset lippuhinnoista tekee HSL:n hallitus.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Kävelyn ja pyöräilyn laadullisia olosuhteita kehitetään pienemmässä laajuudessa, kuin mitä on esitetty vuoden 2023 hankesuunnitelmassa. Muutokset on kuvattu luvussa 3.2 otsikoiden Liikkumisen turvallisuus ja esteettömyys sekä Pyöräliikenne ja kävely alla. Tällöin sosiaalinen kestävyys tai haavoittuvien ryhmien tai arkiliikunnan terveyshyödyt paranevat maltillisemmin kuin oli ajateltu vuoden 2023 hankesuunnitelmassa. Pieni osa yhteyksistä myös heikkenee nykyisestä.

3.3 Ympäristö

Katuympäristö

Katuympäristö käsittää kadun näkyvät elementit eli pintarakenteet ja katuvihreän. Katuympäristön eri elementtien valinnat ja sommittelu muodostavat kulkijalle kokemuksen tilasta ja paikasta. Hankkeen katuympäristömuutosten johdosta aihe on nostettu tähän raporttiin omaksi otsikokseen.

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikka muuttaa katuympäristöä huomattavasti. Raitiotie on uusi näkyvä elementti kadulla, ja katujen pintarakenteita uusitaan laajasti. Katuympäristön laatu raitiotien varrella tulee vaihtelemaan sen mukaan, miten laajasti aiemmin suunniteltuja ratkaisuja toteutetaan.

Tikkurilasta länteen ratikan katukuva kehittyy edelleen design manualissa määritetyn urbaanin sydämen vyöhykkeillä lisäten kaupunkimaista tunnelmaa. Jokiniemestä itään katuympäristö säilyy pääosin nykyisenlaisena. Ratikan reitin varrelle toteutetaan edelleen julkista taidetta kaupungin erillisenä, raitiotiealliansin ulkopuolisena investointina.

Raidealueille on suunniteltu kasvullinen viherpinta ja raiteiden varteen toteutetaan puurivejä mahdollisuuksien mukaan. Raidealueen monilajinen viherpinta tuo uuden viherelementin katutilaan. Kaikkiin ratikan pysäkkikatoksiin on suunniteltu kaltevat viherkatot, jotka näkyvät myös katutilaan, ja pysäkkien kalustus on ilmeeltään yhtenäistä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Katuympäristön ratkaisuilla voidaan vahvistaa alueiden paikallista ilmettä ja imagoa, sekä lisätä esimerkiksi jalankulun ja pyöräliikenteen viihtyisyyttä. Hankkeen muutokset vähentävät näitä vaikutuksia. Ratikan toteutuslaajuuden vaihdellessa katuympäristö jää paikoitellen vuoden 2023 hankesuunnitelman ratkaisua tai nykyistä tilannetta jäsentymättömämmäksi ja laatutaso kaduilla matalammaksi.

Vaihtelevan ja monipuolisen katuympäristön sijaan raitiotien välittömästä ympäristöstä tulee yksipuolisempaa, mikä heikentää paikkojen identiteetin vahvistamista sekä liikkumisen orientoituvuutta. Monien pysäkkien ympäriltä on karsittu köynnösrakennelmia ja istutuksia, mikä heikentää pysäkkien tunnistettavuutta ja pysäkkiympäristöissä odottamisen mielekkyyttä.

Alueilla, joilla katuympäristön toteutusta on karsittu, pyritään säilyttämään tulevaisuuden kehittämismahdollisuudet siten, että laadukkaaseen ympäristöön voidaan päästä myöhemmin kaupungin erillisin, ratikan allianssin ulkopuolisin investoinnein.

Luonto, ekologiset verkostot

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikan alueelle ei osu kohteita, jotka täyttävät luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin tai metsälain erityisen tärkeän elinympäristön kriteereitä. Luontovaikutuksia on arvioitu laajemmin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Ei muutoksia verrattuna hankesuunnitelmaan.

Ilmastovaikutukset

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Raitiotien rakentaminen aiheuttaa huomattavan määrän CO2 -päästöjä, kuten kaikki rakentaminen. Toisaalta ajoneuvoliikenteen suoritteet ja vastaavasti liikenteen lähipäästöt muuttuvat ratikan myötä maankäytön kasvusta ja kulkutapamuutoksista johtuen. Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen ja suoritteiden pienentyminen vähentävät päästöjä. Kaikkiaan päästöhyödyt jäävät ennustevuosina suhteellisen pieneksi auto- ja bussiliikenteen voimakkaan sähköistymisen myötä, jolloin ratikka ei verrannollisestä näytä yhtä vaikuttavalta.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Liikenteen lähipäästöihin hankkeen muutoksilla ei liikennemallinnuksen perusteella ole merkittävää vaikutusta, sillä hanke ei koko laajuudessaankaan vähennä autoilun päästöjä merkittävästi. Sen sijaan hankkeen muutokset vähentävät rakentamisen päästöjen määrää huomattavasti. Nykyisiä rakenteita säästämällä myös päästöjä vähennetään, kun vältetään purkamista ja esimerkiksi ajokaistojen uudelleen rakentamista. Toisaalta esimerkiksi jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien toteuttaminen myöhemmin hankkeesta erillään voi aiheuttaa enemmän päästöjä kuin silloin, jos ne toteutettaisiin hankkeen yhteydessä. Toisaalta kohteiden, joissa kadun perustusten paalulaattaa on muutettu edullisemmaksi stabiloinniksi, rakentaminen voi tuottaa aiempaa enemmän päästöjä. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita ei tässä hankelaajuudessa paranneta yhtä laajasti kuin hankesuunnitelmassa, joka vaikuttaa liikenteen ilmastovaikutuksiin.

Hankelaajuuden muutosten vuoksi ilmastonmuutoksen sopeutumiseen liittyviä ratkaisuja (katupuusto, istutukset, luontopohjainen hulevesien hallinta) toteutetaan vähemmän kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa. Tämä asettaa paineita muulle ympäristön katusuunnittelulle. Lisäksi näiden ratkaisujen väheneminen ratikan välittömässä läheisyydessä tuo mm. kuumuuden ja tulvimisen vuoksi riskejä tulevaisuuden raitioliikenteen käyttäjille. Hankelaajuuden muutosten jälkeen ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja luonnon monimuotoisuuteen liittyvät ratkaisut perustuvat ratikan toteutuksessa nykyisen kasvillisuuden (väliaikaiseen) säilyttämiseen. Ratkaisuja voidaan kuitenkin kehittää tulevaisuudessa hankesuunnitelman mukaisiksi kaupungin toimesta erikseen.

Esimerkkejä resurssiviisaista ja päästöjä säästävistä muutoksista hankkeeseen:

- Lentoaseman pään raitiotietä ja päätepysäkille suunniteltua siltaa ei toteuteta. Vaikutus resurssien käyttöön ja päästöihin on merkittävä.
- Tuusulanväylän ja Lahdentien ylittäviä siltoja ei pureta ja uusia ei rakenneta, mikä säästää merkittävän määrän materiaaleja ja vähentää päästöjä. Siltojen viereen toteutetaan ainoastaan uudet sillat raitiotielle.
- Tikkurilantiellä, Jokiniemenkadulla ja Kyytitiellä säästetään paljon nykyistä katurakennetta, jolloin vältetään purku ja uusien materiaalien käyttö rakentamisessa.
- Nykyistä puustoa säilytetään mahdollisimman paljon.
- Olemassa olevia materiaaleja hyödynnetään (esimerkiksi maamassat, reunakivet).

On kuitenkin hyvä huomioida, että joidenkin infrahankkeiden toteutuksen poistaminen tästä hankkeesta ei suoraan vähennä niiden päästöjä, koska hankkeet joudutaan saneeraustarpeen takia toteuttamaan joskus myöhemmin omina hankkeinaan. Näiden päästölaskelmista ei kuitenkaan ole tarkempia laskelmia.

Pohjavedet

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Nykyisellään Hopeatien ja varikon asemakaava-alueet ovat pääsääntöisesti rakentamatonta metsä- ja puisto-aluetta. Hopeatien alueelle suunniteltujen asuinrakennusten sekä varikolle suunniteltujen halli- ja piha-alueen myötä päällystetyn alueen pinta-alamäärä kasvaa. Tämä vähentää sadevesien luonnollista imeytymistä pohjavedeksi sekä lisää alueella syntyvien hulevesien määrää. Pohjavesivaikutukset muodostuvat lähinnä rakentamisen aikana. Pohjaveden muodostuminen pyritään säilyttämään nykyisen kaltaisena rakentamisesta huolimatta ensisijaisesti hulevesien imeytyksellä. Ratikkavarikon alueella tulee erityisesti kiinnittää huomioita imeytettävien hulevesien laatuun lähellä sijaitsevan vedenottamon vuoksi.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Luontopohjaisen hulevesienhallinnan määrää on vähennetty, mikä lisää tulvimisen ja vesistöjen laadun riskejä.

Luontokompensaatio

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Vantaan ratikan suunnittelussa ja toteutuksessa pyritään ensisijaisesti välttämään luontohaittojen aiheuttamista ja säilyttämään olemassa oleva luonto mahdollisimman laajasti. Vaikka ratikkalinja kulkee pääasiassa nykyisillä katualueilla, aiheutuu rakentamisesta väistämättä luontohaittoja linjan varrella oleville katupuille, viheralueille sekä metsäisille alueille, minkä vuoksi haittoja hyvitetään näitä osa-alueita tarkastellen.

Käytännössä rakentamisen haitta korvataan vahvistamalla luonnon monimuotoisuutta esimerkiksi ennallistamis- ja hoitotoimenpiteillä valituilla luontoalueilla Vantaalla. Ratikan varikkotontilla pyritään toteuttamaan luonnonsuojelulain mukaista ekologista kompensaatiota. Kaadettujen katu- ja puistopuiden tilalle istutetaan uusia puita vähintään samassa suhteessa, eli kunkin kaadetun puun tilalle istutetaan vähintään yksi uusi puu.

Luontohaittojen hyvittäminen toteutetaan kaupungin toimesta erillisenä, ratikkahankkeeseen liittyvänä hankkeena ja tiiviissä yhteistyössä allianssin kanssa. Ratikan luontohaittojen hyvittäminen on osa toimia, joilla Vantaan kaupunki tähtää luontopositiivisuuteen vuodesta 2030 alkaen.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Hankesuunnitelmavaiheessa 2023 luontohaittoja ei suunniteltu korvattavan, eli kaikki yllä kuvattu on positiivista muutosta aiempaan hankesuunnitelmaan verrattuna.

Melu

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Nykytilanteessa tie- ja katuliikenteen melutilanne on paikoin erittäin huono ja ohjearvot ylittyvät laajalti oleskelupihoilla. Erityisesti katujen, Tuusulanväylän ja Kehä III:n läheisyydessä sijaitsevat omakotitalo- ja rivitaloalueet ovat huonosti suojattuja melulta, koska matalat rakennusmassat eivät torju niin tehokkaasti melua kuin kerrostalomassat. Ennustetilanteessa raitioliikenteen keskiäänitasot ovat ulko-oleskelualeilla lähes kauttaaltaan alle melun raja-arvojen, ja ylittyvät vain alle 10 metrin päässä ratikasta. Vantaan ratikka muuttaa paikoin merkittävästi katulinjauksia, joten katuliikenteen melutilanne voi olennaisesti muuttua nykytilanteeseen verrattuna. Tie- ja katuliikenteen ja raitioliikenteen yhteismelu on huomioitu melunsuojaustarpeen arvioinnissa ja meluntorjunnan mitoituksessa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Vantaan ratikasta aiemmassa suunnitteluvaiheessa laadittuun melumalliin on päivitetty tarkentuneet raidegeometriat sekä pysäkkien ja vaihteiden sijainnit. Päivitetyn melunleviämislaskennan perusteella on tarkistettu melulta suojaamisen tarve. Lisäksi kohteissa, jotka on aiemmassa meluselvityksessä määritetty suojattavaksi sisämelun ohjearvon ylittymisriskin vuoksi, on suoritettu julkisivun ääneneristävyyden mittauksia. Mikäli suojattavaksi arvioidun kohteen julkisivun ääneneristys mittauksen perusteella riittää suojaamaan sisämelun ohjearvon ylittymiseltä, esitetään kohteen melusuojauksesta luopumista.

Melusuojauksen tarve arvioidaan hankkeessa edelleen samoin periaattein kuin aiemmissakin vaiheissa. Toteutuslaajuuden muutokset muuttavat raitioratahankkeessa toteutettavaa meluntorjuntaa siten, että mikäli osuuden autokaistojen muutoksia ei hankkeessa toteuteta, niistä johtuvaa autoliikenteen melun torjuntaa ei myöskään toteuteta hankkeessa.

Toteutettavien meluesteiden sijoittaminen yhteensovitetaan katusuunnittelussa meluntorjunnan lisäksi mm. liikenneturvallisuuden, kunnallistekniikan, kuivatuksen ja kunnossapidon näkökulmista, ja esteiden korkeus mitoitetaan lopuksi tarkan sijainnin perusteella.

Tärinä ja runkomelu

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Raitiovaunuliikenteen aiheuttama tärinä ylittää raja-arvot vain hyvin paikallisesti, ja näihin tilanteisiin voidaan puuttua vaimennustoimenpitein. Tarkemmin tärinä- ja runkomelusuojauksesta voi lukea vuoden 2023 hankesuunnitelmasta.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Ei muutoksia verrattuna hankesuunnitelmaan.

3.4 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Vantaan ratikan rakentamisen arvioitiin hankesuunnitelmassa kestävän noin viisi vuotta. Päivitetty arvio on noin neljä vuotta, josta ainoastaan tunneliosuuden rakentaminen kestää todennäköisesti koko rakentamisajan. Muilla osuuksilla rakentaminen kestää tyypillisesti muutaman vuoden.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Hankkeen laajuuden muutokset voivat vaikuttaa rakentamisen aikaisiin haittoihin vähentävästi. Aviapoliksessa ratikan päätepysäkin siirto lentoasemalta Aviapolis pohjoiseen poistaa haitat liikenteelle ja liikkumiselle lentoaseman alueella ja Tietotiellä. Tämä helpottaa suuresti etenkin lentoaseman bussiterminaalin toimintaa. Muilla osuuksilla hankkeessa nykyiselleen jäävät jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet voivat helpottaa työnaikaista kulkua, kun koko katua ei kaiveta auki reunasta reunaan. Toisaalta hankkeesta on irrotettu pienempiä infrakokonaisuuksia omiksi hankkeiksi toteuttavaksi omalla rahoituksellaan, jolloin paikoin rakentaminen voi pitkittyä, kun isojen kokonaisuuksien toteuttamisen sijaan alueella toteutuu useammin pienempiä työmaita.



3.5 Vantaan ratikan tavoitteiden toteutuminen

Vantaan ratikan tavoitteet ovat edelleen samat kuin hankkeen aiemmissa vaiheissa kuvan mukaisesti. Jatkossa on lyhyesti analysoitu näiden tavoitteiden toteutumista, sekä verrattu toteutumista vuoden 2023 hankesuunnitelmaan.



Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikka luo ensisijaisesti varmuutta sille, että koko ratikkakäytävä kehittyy yleiskaavan ja kaavarungon tavoitteiden mukaisesti. Ratikka mahdollistaa asuntojen ja työpaikkojen toteutumisen pitkällä aikavälillä. Ratikka lisää kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla investointeja, yrityksiä ja työpaikkoja. Ratikan yleissuunnitelmassa asetettiin kaupunginhallituksen määrittämille teemoille tavoitteiksi, että vuonna 2050 noin 800 metrin säteellä asemista asuu yli 100 000 asukasta ja on yli 85 000 työpaikkaa. Nämä tavoitteet toteutuvat päivitetyssä hankesuunnitelmassa edelleen samalla tasolla kuin edellisessäkin hankesuunnitelmassakin.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Tavoite toteutuu, mutta hieman heikommin kuin 2023 hankesuunnitelmassa. Ratikan kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen arviolta noin 122 500 asukkaaseen vuonna 2050. Työpaikkojen määrä kasvaa noin 82 500 työpaikkaan. Tämä tarkoittaa noin 1 500 asukasta ja 500 työpaikkaa vähemmän kuin alkuperäisessä hankesuunnitelmassa (Vantaan ratikan kaavarunko). Lisäksi katujen laatutason heikennyksillä voi olla vaikutusta tuleviin rakennus- ja kaavahankkeisiin ja alueiden kehittymiseen. Jos katujen laatu ei kehity riittävän voimakkaasti, saattaa tämä näkyä arvonnousun, investointien ja eriytymisen lieventymisenä, jolloin täysi potentiaali voi jäädä hyödyntämättä

Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Saavutettavuus paranee ratikan myötä kahdella tavalla. Ensimmäiseksi maankäytön tiivistyminen tarjoaa yhä useammalle asukkaalle ja työntekijälle palveluja lähietäisyydellä. Toiseksi ratikka parantaa joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä ja palvelutasoa, jolloin matkustaminen eri sijaintien välillä helpottuu. Ratikan myötä joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa palvelutason parantuessa. Myös kävelyn ja pyöräilyn osuus tehdyistä matkoista kasvaa maankäytön tiivistyessä, koska useammalle matkalle on tarjolla kohteita lähellä kotia. Ratikalla on myös positiivisia vaikutuksia liikkumisen helppouteen ja turvallisuuteen. Ratikka edistääkin useiden ihmisryhmien itsenäistä liikkumista julkisilla kulkuvälineillä. Ratikan liikennejärjestelyjen muutoksilla on pieniä heikentäviä vaikutuksia autolla ajamiseen Vantaalla.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Tavoite toteutuu, mutta hieman heikommin kuin 2023 hankesuunnitelmassa. Vaikutus liikkumisen helppouteen ja saavutettavuuteen ovat pienempiä, kun ylikulkusiltoja, uusia yhteyksiä ja eroteltuja jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä toteutetaan vähemmän. Tavoite ratikan vaihtoyhteydestä lentoasemalla ei toteudu, sillä raitiotielinja päättyy jo Aviapolis pohjoinen -pysäkille. Vaihtamisen helppous ei toteudu myöskään vt 7:n ja vt 4:n osalta, sillä valtio ei toteuta hankkeen yhteydessä vaihtopysäkkejä kyseisille väylille.

Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikalla on sekä tavoitetta edistäviä että tavoitettava heikentäviä vaikutuksia. Tavoitetta edistävät muun muassa kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen, mikä vähentää pidempimatkaista liikkumistarvetta. Kaikkiaan päästöhyödyt jäävät kuitenkin ennustevuosina suhteellisen pieneksi. Tavoitetta heikentää erityisesti rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys, sekä hulevesien hallintaa heikentävä rakennetun maa-alan lisääntyminen. Toisaalta katujen peruskorjaus aiheuttaa huomattavan määrän päästöjä myös ilman raitiotietä. Uusiomateriaalien, kuten betonimurskeen ja kierrätettyjen maa-ainesten ja kasvualustojen käytöllä voidaan kuitenkin rakentamisen päästöjä vähentää kaikissa kohteissa. Lisäksi Vantaan ratikassa noudatetaan valtakunnallista Green Deal -sopimusta, jonka mukaan työkoneissa ja kuljetuksissa ei käytetä fossiilisia polttoaineita.

Ratikan yleissuunnitelmassa vuonna 2019 asetettiin kaupunginhallituksen määrittämille teemoille tavoitteiksi, että vuonna 2050 ratikan ansiosta liikenteen kasvihuonepäästöjen vähenemä on yli 6 000 CO_2 -tonnia. Tavoitteesta jäädään kummassakin hankesuunnitelmassa huomattavasti johtuen muun muassa auto- ja bussiliikenteen voimakkaasta sähköistymisestä, jonka myötä ratikka ei korostu merkittävästi vähäpäästöisempänä kulkumuotona riippumatta sen linjan pituudesta.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Tavoite toteutuu hieman paremmin kuin 2023 hankesuunnitelmassa. Katujen peruskorjauksia tehdään vähemmän, ja esimerkiksi uusien siltojen rakentamista vähennetään hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna. Hankkeen päästövaikutukset ovat siten muutosten myötä selvästi pienemmät kuin aiemmin. Toisaalta päästöjä muodostuu myös näistä hankkeelta pois jätetyistä osuuksista, jos ne myöhemmin päätetään toteuttaa.

Hankkeen muutosten myötä raiteen nurmipintoja on muutettu niittypinnoiksi. Niittypintojen avulla voidaan tukea nurmipintoja paremmin monimuotoisuutta ja helpottaa katuvihreän kunnossapitoa. Kun katuja ei paranneta koko leveydeltään, voidaan osassa kohteista säästää olemassa olevaa puustoa, ottaen kuitenkin huomioon rakennustöiden vaatima tilantarve. Lisäksi poistettavat katupuut inventoidaan ja ne kompensoidaan Vantaan alueella ratikkahankkeesta erillisenä hankkeena, jos niitä ei voida istuttaa ratikkalinjalle. Toisaalta puurivejä, katuvihreää ja istutuksia toteutetaan huomattavasti vähemmän, minkä vuoksi katuympäristön laatu, lämpösaarekeilmiön hillitseminen ja hulevesien luontopohjainen hallinta toteutuvat heikommin. Tämän lisäksi erillisiä hulevesirakenteita jätetään toteuttamatta.

Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät

Hankkeen vaikutukset nykytilaan verrattuna:

Ratikka luo paremmat edellytykset alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle. Vaikka yksittäisten alueiden eriytyminen ei kokonaan käänny Vantaan ratikkahankkeen seurauksena, voidaan kehitystä hidastaa. Ratikkaa voidaankin pitää yhtenä tärkeänä osana pitkäaikaista alueiden kehittämistä, joilla on merkityksellinen vaikutus alueellisten erojen kasvun hidastamiseen ja tasapainottamiseen. Lähes koko ratikan kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Ajoneuvoliikenteen määrän väheneminen seudullisesti vähentää terveydelle haitallisia ajoneuvoliikenteen päästöjä samalla kun lisääntyvä kestävien liikkumismuotojen käyttö puolestaan lisää terveysvaikutuksia. Ratikan yleissuunnitelmassa 2019 on määritetty kaupunginhallituksen tavoitteeksi, että eriytyminen vähenee. Tavoite toteutuu osittain, sillä ratikan myötä eriytymiskehitystä saadaan hidastettua. Alueiden eriytyminen ei kuitenkaan pelkästään raitiotiehankkeen myötä vähene, vaan siihen tarvitaan lisäksi laaja kirjo muita toimia.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Tavoite toteutuu, mutta hieman heikommin kuin 2023 hankesuunnitelmassa. Hakunilan alueen kehitys ja laajeneminen hidastuvat hankesuunnitelmaan verrattuna, sillä Lahdentien siirrolta vapautuvaa maa-alaa ei voida kehittää. Tällä voi olla myös eriytymisen hidastamisen kannalta suuri paikallinen merkitys. Uusien työpaikkojen määrän arvioidaan laskevan Aviapoliksessa Lentoasemantien itäpuolella Ilmakehän ympäristössä. Lisäksi jalankulkuetäisyydet kasvavat siellä, missä uusia yhteyksiä toteutetaan vähemmän tai nykyisiä poistetaan suhteessa alkuperäiseen hankesuunnitelmaan. Ajoneuvoliikenteen määrä vähenee aiempaa hieman vähemmän. Ratikkakatujen viihtyisyyttä ei kaikin osin paranneta niin paljon kuin hankesuunnitelmassa oli esitetty. Liikkumisen viihtyisyys paraneekin vain osalla reitistä, kun ratikan yhteydessä toteuttavan katuvihreän määrä pienenee.

4. RATIKAN TALOUSVAIKUTUKSET

4.1 Ratikan investointikustannukset

Radan investointikustannukset

Hankkeen vaikutukset:

Tässä raportissa esitetyn hankelaajuuden toteuttamisen investointikustannukset on tuottanut Vantaan ratikan allianssi. Kustannuslaskenta perustuu vuoden 2025 hintatasoon. Raitiotiehankkeen investointikustannus on 750 miljoonaa euroa. Vantaan rahoitusosuus on 541 miljoonaa euroa, kun valtion MAL-rahoitus 144,1 miljoonaa euroa huomioidaan. Helsingin 15 miljoonaa euroa, ja HSY:n kustannus on Vantaalla noin 49 miljoonaa euroa sekä Helsingissä 4 miljoonaa euroa. HSY:n hallitus päättää HSY:n budjetin osuudesta. Radan investointikustannus ilman vesihuoltoa on 697 miljoonaa euroa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Vantaan ratikan radan ja katujen investointikustannukset laskettiin hankesuunnitelmavaiheessa Ihku-laskentapalvelussa. Kustannukset laskettiin rakennusosakohtaisesti, ja lisäksi määriteltiin riskivaraukset sekä työmaa- ja tilaajatehtävät. Kustannukset laskettiin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa elokuun 2022 hintatasossa, ja maanrakennuskustannusindeksin mukainen hintataso on noussut 2 % tuoreimpaan saatavilla olevaan indeksiin verrattuna (heinäkuu 2025). Raitiotiehankkeen investointikustannus oli noin 606 miljoonaa euroa, jakautuen Vantaan osuuteen (591 M€) ja Helsingin kaupungin osuuteen (15 M€). Lisäksi HSY:n kustannus oli Vantaalla noin 49 M€ ja Helsingissä 4 M€. Radan investointikustannus on siis noussut yhteensä 91 miljoonaa euroa.

Koska yleinen kustannustaso on merkittävästi noussut, hanketta ei voida enää toteuttaa hankesuunnitelman laajuudessa vuoden 2023 kustannusarviolla. Kustannusten nousun yksi pääsyistä on yleinen kustannustason nousu. Ihku-kustannusarvio on laadittu katukohtaisesti optimoiden pienemmän rakennuskohteen toteutuksen, ja tämä laskentatapa ei ota huomioon suuren hankkeen toteuttamiseen liittyviä erityispiirteitä. Tämä on johtanut erityisesti hankkeen yleiskustannusten ja riskien alihinnoitteluun. Myös lähtötiedot ja ratkaisut ovat tarkentuneet hankesuunnitelmavaiheesta tarkemman suunnittelutason edetessä. Maaperä- ja pohjatutkimusten sekä mittausten laajuutta on allianssivaiheessa kasvatettu ja tuloksia saatu lisää: suunnitelmat ovat muuttuneet ja tarkentuneet katusuunnitelmavaiheen jälkeen. Tarkentuneiden suunnitelmien myötä työnaikaisten järjestelyjen ja rakentamisen keston aiheuttamat kustannukset ovat kasvaneet toteutukseltaan tiiviissä kaupunkiympäristössä.

Hankkeen suurimmat kustannusnousujen kohteet ovat:

- Materiaalien kustannusnousu
- Aiemmassa hankesuunnitelman kustannuslaskelmassa ei ole huomioitu vaiheittaista rakentamista: tehot ja yksikköhinnat eivät vastaa tämän hetken hintatasoa
- Työnaikaiset liikennejärjestelyt arvioitu aiemmin yleispiirteisesti prosentteina rakentamiskustannuksista, nyt laadittu työnaikaisten järjestelyjen suunnitelmia ja kustannukset tarkentuneet ja nousseet.
- Siltojen ja taitorakenteiden materiaalit ja työn hinnat
- Kuljetuskustannukset ovat tarkentuneet huomattavasti vuoden 2023 arvioista, mikä näkyy niiden kasvuna.
- Yhteiskustannukset ovat huomattavasti suuremmat kuin alkuperäisessä hankesuunnitelmassa on arvioitu. Yhteiskustannukset kuitenkin vastaavat muiden allianssihankkeiden tasoa. Yhteiskustannuksia ovat työmaista syntyvät kustannukset, kuten esimerkiksi varastoalueet, työnjohtokustannukset, työmaan sisäiset kuljetukset ja työmaa-aitaukset.
- Tikkurilanraition tunnelissa raudoitusmäärä on kasvanut alkuperäisestä ja väliaikaiset tukirakenteet ovat alkuperäistä kustannusarviota huomattavasti kalliimmat
- Tunnelin työnaikaisen vedenhallinnan hinta on noussut alkuperäisestä arviosta
- Hankelaajuuteen lisätty kiskonvoitelujärjestelmä
- Pienjännite- ja keskijänniteliittymien hinnat nousseet verrattuna hankesuunnitelmaan
- Sähkönsyöttöasemien kojeistojen ja muuntajien hinnat nousseet
- Raitiotiejärjestelmä kokonaisuutena sekä sen rakentamiseen liittyvä käyttöönotto, joiden hinnoittelu Ihku-kustannuslaskentajärjestelmässä ei ole täysin kattava

Merkittävimpiä kustannussäästöjä on saatu seuraavissa asioissa:

- Päätepysäkkiä lännessä on siirretty Lentokentältä Aviapolis pohjoiseen, jolloin ratikkalinja on 1,4 kilometriä lyhyempi. Ratikkalinjan lyhentäminen päättymään pysäkille Aviapolis pohjoinen vähentää ratikan rakentamiskustannuksia noin 35 miljoonaa euroa.
- Vanhoja olemassa olevia katurakenteita on säästetty mahdollisimman paljon.
- Lahdentien siirron jättäminen pois toteutuksesta.
- Katujen poikkileikkausta on kavennettu.
- Tikkurilantiellä Tuusulanväylän ja Kyytitiellä Lahdentien ylittäviä siltoja ei uusita kokonaisuudessaan. Viereen rakennetaan uudet ratikkasillat.
- Edullisemmilla pintamateriaalivalinnoilla on saatu merkittävä säästö.
- Päätepysäkin ratkaisua on optimoitu idässä Mellunmäessä.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä jätetään erikseen kaupungin toteutettavaksi.
- Tikkurilantien laajempien hulevesialtaiden toteutus jätetään erikseen kaupungin toteutettavaksi.
- Raitiotien teknisten järjestelmien putkireitityksen ja kuitukaapelien rakentamisessa on saavutettu 20 kilometrin säästö
- Vaihteenohjaus- ja lämmitysjärjestelmiä on saatu vähennettyä vaihdealueiden poistamisella
- Ajojohtimen nostojärjestelmät erikoiskuljetusreiteillä on poistettu kustannustehottomana ratkaisuna. Yli 6 metriä korkeille erikoiskuljetuksille myönnettyjä lupapäätöksiä on todettu olevan vähän, jolloin tarve nostolaitteelle on hyvin satunnaista. Ajolanka puretaan ja rakennetaan takaisin erikoiskuljetuksen mentyä ohitse.
- Syöttöasemien muuntajamuutokset
- Sähköratapylväiden määrää on vähennetty sijoitussuunnittelun optimoinnilla

Ratikkalinjan välittömässä läheisyydessä toteutetaan merkittävä määrä liittyviä hankkeita kuten siltojen ja katujen uusimista, joiden toteutus ratikkahankkeen yhteydessä tuo synergiaetuja ja kustannussäästöjä Vantaan kaupungin muuhun infrarahoitukseen. Näiden töiden arvo allianssissa on noin 40 M€.

Katusuunnitelmien ratkaisuja ei toteuteta kaikin osin koko laajuudessaan, vaan osa kaduista ja katuosuuksien kustannuksista on rajattu ulos, koska ratikan toteuttaminen ei niitä edellytä. Nämä osuudet jäävät erillisinä hankkeina toteutettaviksi sitten, kun niille on kaupunkirakenteen kehittyessä tarvetta.

Varikon Investointikustannukset

Hankkeen vaikutukset:

Kaupunkiliikenne Oy on teettänyt varikosta erillisen hankesuunnitelman Vaaralan raitiovaunuvarikko (Arkkitehtityöhuone APRT, WSP Finland Oy, Ramboll Finland Oy, Ratatek Oy, Boost Brothers Oy 2023), jossa on laskettu varikon investointikustannukset. Varikon kustannuslaskenta on suoritettu tilapohjaisena ja sitä on tarkennettu tarvittavilta osin rakennusosapohjaisilla tarkasteluilla.

Varikon kokonaiskustannus on noin 79 M€ sisältäen vaunuvarikon, ratainfran, rahoituskulut ja riskivarauksen. Optiot ovat yhteensä noin 30 M€. Varikon investointikustannukset ovat HSL:n käytäntöjen mukaisesti osa liikennöintikustannuksia (pois lukien varikon raideinfra) lukujen 4.3-4.4 talouslaskelmissa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Varikosta on käynnissä ehdotussuunnittelu, jonka myötä kustannukset tulevaisuudessa päivittyvät.

4.2 Radan kunnossapitokustannukset ja varikon käyttökustannukset

Rata

Radan kunnossapidolla tarkoitetaan tässä yhteydessä ratainfrastruktuurin (ratarakenteet, järjestelmät sekä pysäkkirakenteet) hoitoa ja korjausta. Työt pitävät sisällään talvihoidon ja puhtaanapidon, rakenteiden hoidon ja korjauksen, varusteiden ja kalusteiden hoidon ja korjauksen, kasvillisuuden hoidon, sekä laitteiden ja järjestelmien hoidon ja korjauksen.

Hankkeen vaikutukset:

Radan kunnossapitokustannukset arvioitiin hankesuunnitelmassa karkealla tasolla Raide-Jokerin ja Tampereen raitiotien kunnossapitosopimusten perusteella, ja niitä on nyt päivitetty avoimen nurmiradan kunnossapitokustannusten osalta sekä toteutettavan radan pituuden vähenemisen johdosta. Vantaan ratikan kunnossapitokustannus on arviolta 190 000 euroa/km/vuosi, jonka lisäksi kunnossapitokustannuksista on vähennetty avonurmiradan myötä saatava säästö. Vuodessa kunnossapitokustannukset ovat noin 3,7 miljoonaa euroa. Radan kunnossapitokustannukset ovat 40 vuoden aikana yhteensä noin 148,3 miljoonaa euroa, eli noin 144,3 miljoonaa euroa Vantaalle ja noin 4 miljoonaa euroa Helsingille.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Raitiotielinjan lyheneminen 1,4 kilometrillä lentoaseman päästä vähentää kunnossapitokustannuksia noin 266 000 euroa vuodessa. 40 vuoden aikana tämä tarkoittaa noin 10,64 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa.

Kehitysvaiheessa on suunnitelmaratkaisuja kehitetty muuttamalla osa nurmiraiteesta avonurmiradaksi. Avonurmiradan kunnossapitokustannuksen on arvioitu olevan 49% prosenttia pienempi kuin suljettuun nurmirataan verrattuna (Raitiotien elinkaarikestävät laatutasomääritykset – raportti, Ramboll 2025). Vuosittainen kunnossapitokustannus on suljetulla nurmiradalla noin 2070 euroa per sata ratametriä, ja avoimella nurmiradalla noin 1400 euroa per ratametri. Koska avoviherrataa on suunniteltu toteutettavan noin 4,1 kilometriä, kunnossapitokustannus on noin 27 500 euroa edullisempi vuosittain. 40 vuoden tarkastelujaksolla tämä tarkoittaa 1,1 miljoonaa euroa vähemmän kunnossapitokustannuksia kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa.

Viherraiteen kunnossapitokustannuksiin voidaan vaikuttaa myös kasvilajivalinnoilla. Nurmikko on kunnossapidon kannalta kallis vaihtoehto, sillä se vaatii leikkuuta ja kastelua. Niittymäisillä, paahdetta kestävällä lajistolla voidaan jatkosuunnittelussa leikkuun ja kastelun tarvetta poistaa, jolloin kustannussäästö on merkittävä.

Yhteensä kunnossapitokustannukset vähenevät 11,7 miljoonaa euroa 40 vuoden aikana vuoden 2023 hankesuunnitelmaan verrattuna.

Varikko

Hankkeen vaikutukset:

Varikon raitiotieinfran käyttökustannukseksi on arvioitu vuonna 2023 noin 230 000 euroa vuodessa sisältäen ylläpidon, maanvuokran ja kiinteistöveron. Varikkorakennuksen käyttökustannukseksi arvioitiin noin 835 000 euroa vuodessa sisältäen ylläpidon, maanvuokran ja kiinteistöveron. Varikon raitiotieinfran käyttökustannusten vaikutus 40 vuoden aikana on noin 11,6 miljoonaa euroa, josta 11,3 miljoonaa kohdistuu Vantaalle ja 0,3 miljoonaa euroa Helsinkiin. Varikkorakennuksen käyttökustannus sisältyy raportissa seuraavaksi kuvattuihin liikennöintikustannuksiin.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Varikosta on käynnissä ehdotussuunnittelu, jonka myötä kustannukset tulevaisuudessa päivittyvät.

4.3 Liikennöintikustannukset

Liikennöintikustannukset ovat kokonaisuus, joka sisältää ratikkaliikenteen operoinnin kustannukset sisältäen kaluston ja varikon käyttökustannukset, kaluston investointikustannukset ja varikkorakennuksen sekä -laitteiston investointikustannukset. Liikennöintikustannukset eivät sisällä radan (linjaraiteet, yhdysrata ja varikon raiteisto) kunnossapitokustannuksia.

Vantaan ratikan liikennöintikustannusten laskentamalli perustuu ratikan tunti- ja kilometrisuoritteiden laskentaan ja niiden kertomiseen liikennöinnin yksikköhinnoilla. Ratikan kiinteät kustannukset on arvioitu erikseen kustannuserittäin. Liikennöintikustannuksiin on pyritty sisällyttämään kaikki raitiojärjestelmän aiheuttamat vuosittaiset kustannukset, pois lukien radan kunnossapitokustannukset.

Hankkeen vaikutukset:

Ratikan liikennöintikustannukset ovat vuonna 2030 noin 17,8 miljoonaa euroa, ja 40 vuoden aikana liikennöintikustannukset ovat noin 609,1 miljoonaa euroa. Pidemmällä aikavälillä vuosittaiset liikennöintikustannukset laskevat, kun varikon pääomakustannukset laskevat lainapääoman pienentyessä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Liikennöintikustannuslaskelman sisällä on tapahtunut sekä kustannuksia kasvattavia että pienentäviä muutoksia. Nämä erisuuntaiset muutokset ovat yhtä suuria, jolloin kokonaissumma ei ole muuttunut. Liikennöintikustannukset ovat kasvaneet, kun arviota raitiovaunun hankintahinnasta on päivitetty 3,5 miljoonasta eurosta per raitiovaunu 4,6 miljoonaan euroon. Uusin arvio perustuu Vantaan kaupunginhallituksen tammikuussa 2024 hyväksymään kalustohankinnan hankesuunnitelmaan. Liikennöintikustannukset ovat pienentyneet ratikkalinjan lyhentyessä (yksi vaunu vähemmän ja vähemmän suoritteita), sekä sen myötä että akkukäyttöisyyden on laskelmassa oletettu poistuvan.

4.4 Kaupunkitaloudelliset vaikutukset

Ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset on koottu kolmeen kokonaisuuteen: liikenteen pääomatalous, liikenteen käyttötalous ja muut vaikutukset, sisältäen kiinteistötalouden, verovaikutukset ja uusien asukkaiden palveluiden tuottamisen kustannukset. Liikenteen käyttötalous sisältää aiemmassa luvussa kuvattuja kustannuksia, kuten liikennöinti- ja kunnossapitokustannukset. Vantaan kaupunkitaloudellisista vaikutuksista on arvioitu kaikki erät, kun taas Helsingin osalta on arvioitu kattavasti vain liikenteen käyttötalous. Ratikan talousvaikutukset on kerätty taulukoituna Vantaan kaupunkitaloudellisten vaikutusten koonti -lukuun.

Liikenteen pääomatalous

Liikenteen pääomatalous koostuu ratikan rakentamiskustannuksista ja rahoituskustannuksista. Ratikan kustannukset Vantaalle ja Helsingille ovat niiden osuuksia ratikan rakentamiskustannuksesta, josta on vähennetty HSY:n osuus ja valtion MAL-avustus.

Hankkeen vaikutukset:

Käynnissä olevalla MAL-sopimuskaudella valtio osallistuu hankkeen rakentamiskustannusten rahoitukseen 144,1 miljoonalla eurolla. MAL-tukien jaosta ei ole vielä virallista päätöstä, mutta niiden on hankesuunnitelmassa arvioitu määräytyvän rakennuskustannusten suhteen. Vantaan arvioidut rakennuskustannukset ovat 682 miljoonaa euroa (98 prosenttia kokonaiskustannuksesta), ja, jolloin Vantaan tuki olisi 141,2 miljoonaa euroa. Helsingin rakennuskustannus puolestaan on 15 miljoonaa euroa (2 prosenttia), jolloin tuki olisi 2,9 miljoonaa euroa. Lisäksi valtio luovuttaa maita pois siirtyvän Santaradan alueelta. Tähän liittyvät tulot on käsitelty kiinteistötaloudellisten tulojen alla.

Ratikan rahoituskustannukset on arvioitu alun perin ratikan vuosittaisten talousvaikutusten arvioinnin yhteydessä (Capex, 2023), ja arviota on nyt päivitetty. Ratikan rahoituskuluja on arvioitu ottaen huomioon hankkeesta Vantaan kaupungille aiheutuvan rahoitustarpeen sekä kaupungille tyypilliset lainarahoituksen ehdot. Helsingin rahoituskustannuksia ei ole arvioitu.

Lainan nostot on arvioitu ottaen huomioon ratikan rakentamisesta aiheutuvat kustannukset sekä kaupungille tehtävien MAL-avustusmaksujen ajoittuminen. Käytännössä lainojen nostot tapahtuvat osana kaupungin muuta pitkäaikaista varainhankintaa. Rakennusaikaisesta lainarahoituksesta on arvioitu koituvan kaupungille korkokuluja, jotka on oletettu pääomitettavaksi osaksi lainalla rahoitettavaa kokonaismäärää.

Lainalla rahoitettava kokonaismäärä on oletettu maksettavaksi takaisin 25 vuodessa tasalyhennyksin alkaen ratikan valmistumisesta. Korkojen maksun on oletettu tapahtuvan 4 kertaa vuodessa. Korko-oletuksena on käytetty sekä rakentamis- että lyhennysjaksolle 3,50 % vuosittaista kokonaiskorkoa, joka sisältää 0,50 % marginaalin, perustuen arviointihetken pitkien korkojen tasoon sekä arvioon lainarahoituksen marginaalista ja muista mahdollisista rahoituskuluista.

Taloudellisen mallin ollessa reaaliarvoinen, lainoja nostetaan Vantaalla yhteensä 541 miljoonaa euroa. Lainojen kokonaisnostot kattavat ratikan rakentamiskustannuksen 682 miljoonaa euroa MAL-avustuksen 141 miljoonaa euroa jälkeen. Rahoituslaskelmassa on huomioitu tämän osuuden rahoittamisesta aiheutuvat kulut.

Korkokustannukset ovat yhteensä rakentamisjaksolta sekä 25 vuoden laina-ajalta 292 miljoonaa euroa. Näistä korkokustannuksista 56 miljoonaa euroa ajoittuu rakentamisjaksolle vuosiin 2025–2029 ja 236 miljoonaa euroa lyhennysjaksolle 2030–2054.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Vantaan ratikan päivitetty rakentamiskustannus on 91 miljoonaa euroa vuoden 2023 hankesuunnitelmaa suurempi eli se on yhteensä 697 miljoonaa euroa, josta Vantaan osuus on 682 miljoonaa euroa ja Helsingin osuus 15 miljoonaa euroa.

MAL-avustus kattaa rakentamiskustannuksista 38 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2023 laskelmissa. Avustuksen jaosta ei ole sovittu, mutta tässä avustuksen on oletettu jakautuvan investointikustannusten suhteessa. Tällöin avustuksesta kohdistuu Vantaalle 35,8 miljoonaa euroa vähemmän ja Helsingillä 1,6 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa.

Rahoituskustannukset Vantaalle nousevat arviolta 70 miljoonaa euroa rakentamiskustannusten nousun sekä MAL-avustuksen laskun myötä.

Liikenteen käyttötalous

Ratikka vaikuttaa Vantaan kaupungin liikenteen käyttötalouteen ratikan kunnossapitokustannusten (sisältäen linjaraiteet ja varikon raiteet) ja HSL:n kautta kulkevien korvausten ja kustannusten kautta. HSL-alueella raideinvestointien kustannuksia kierrätetään HSL:n kautta, jolloin hankkeista koituvat kustannukset jaetaan käyttäjien suhteessa useille kunnille. Vantaan kaupunki jakaa kunnossapitokustannukset ja HSL:n kautta kulkevat korvaukset Helsingin kaupungin kanssa. HSL:n kautta kulkevat kustannukset jakautuvat kaikille HSL:n jäsenkunnille.

Vantaan ja Helsingin kaupungit saavat HSL:ltä infrakorvauksia joukkoliikenneinvestoinneista. HSL korvaa kaupungeille puolet joukkoliikenneinvestointien pääoman poistoista 40 vuoden aikana tasapoistoilla, poistamattomalle pääomalle 5 % korkoa vuosittain ja radan hallinto- ja ylläpitokustannukset täysimääräisesti. Poistoihin ei lasketa valtion tukea. Hankesuunnitelman päivityksen yhteydessä on arvioitu, että ratikan 697 miljoonan euroa investointikustannuksesta 440 miljoonaa euroa on HSL:n infrakorvausjärjestelmään sisällytettävää pääomaa. Muu 206 miljoonaa euroa on muuhun kuin ratikkaan kohdistuvaa investointia, kuten samalla tehtäviä katujen peruskorjauksia, muiden liikennemuotojen väylien kehittämistä tai katutilojen yleistä kehitystä. Laskennalliset korot lasketaan rakentamisen ajalta ja 40 vuoden poistoajalta.

HSL:n kautta jaettavia kustannuksia ja tuloja ovat Helsingille ja Vantaalle maksettavat infrakorvaukset, liikennöintikustannuksien kasvu ja lipputulojen kasvu. Infrakorvaukset jaetaan HSL:n jäsenkunnille niiden asukkaiden tekemien ratikkamatkojen määrän suhteessa. Liikennöintikustannuksien kasvu jaetaan jäsenkunnille niiden asukkaiden matkustamien ratikkakilometrien suhteessa. Kuntien maksuosuuksia pienentävät lipputulot, jotka kohdistetaan kunnille matkustajien kuntalaisuuden perusteella. Helsingin lipputulovaikutuksia ei ole arvioitu.

Lipputulojen ja matkustajamäärien muutoksia ei ole arvioitu vuotta 2050 pidemmälle, vaikka 40 vuoden tarkastelujakso ulottuu vuoteen 2069. Tarkastelujakson viimeisillä 19 vuodella lipputulojen osalta sovelletaan vuoden 2050 tietoja. Vuoden 2050 jälkeen lipputulot olisivat todennäköisesti suurempia, kun kaupunki jatkaisi ratikan varteen kasvamista.

Hankkeen vaikutukset:

Radan ja varikon kunnossapitokustannukset ovat -4,0 miljoonaa euroa vuodessa, sisältäen linjaraiteet, varikon yhdysradan ja varikon raiteiston. Kun kunnossapitokustannukset jaetaan Vantaan ja Helsingin välillä kummankin kunnan alueella olevan ratojen pituuksien suhteessa, Vantaan osuus on -3,7 miljoonaa euroa vuodessa ja Helsingin osuus -0,1 miljoonaa euroa vuodessa.

Vuonna 2030 ratikan arvioidaan kasvattavan vuosittaisia HSL:n Vantaalle maksamia infrakorvauksia +18,0 miljoonaa euroa ja Helsingille +0,4 miljoonaa euroa. Infrakorvausten määrä pienentyy ajan kuluessa korvattavan pääoman pienentyessä.

Vuonna 2030 ratikan arvioidaan kasvattavan Vantaan HSL:lle maksamaa kuntaosuutta -20,7 miljoonaa euroa. Vantaan kuntaosuuteen sisältyy -14,4 miljoonaa euroa infrakustannuksien kasvua, -9,2 miljoonaa euroa liikennöintikustannuksien kasvua ja +2,9 miljoonaa euroa lipputulojen kasvua. Vuonna 2030 Helsingin kuntaosuuden kokonaismuutos riippuu Helsingille tilitettävien lipputulojen kehittymisestä, mitä ei ole arvioitu. Vantaan ratikan vaikutus kuntaosuuksiin pienentyy ajan kuluessa, kun lipputulot kasvavat ja infrakustannukset pienentyvät.

Liikenteen käyttötalous eli kunnossapitokustannukset ja HSL-talousvaikutukset ovat kokonaisuutena Vantaan osalta noin -6,4 miljoonaa euroa vuonna 2030.

40 vuoden tarkastelujaksolla Vantaan ratikan vaikutus liikenteen käyttötalouteen on Vantaalla yhteensä -71,7 miljoonaa euroa. Tästä kustannuksesta kunnossapitokustannusten osuus on -144,3 miljoonaa euroa ja HSL-talousvaikutusten osuus +72,6 miljoonaa euroa. HSL-talousvaikutukset koostuvat -465,4 miljoonan euron kuntaosuuksista, jotka Vantaa maksaa HSL:lle, sekä 538,0 miljoonan euron infrakorvauksista, jotka HSL maksaa Vantaalle.

40 vuoden aikana Helsingin osuus kunnossapitokustannuksista on -4 miljoonaa euroa ja kaupunki laskuttaa HSL:ltä 12 miljoonaa euroa infrakorvauksia.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Radan vuosittaiset kunnossapitokustannukset ovat pienentyneet 0,3 miljoonaa euroa radan lyhentyessä. Tämä tuo noin 11,7 miljoonan euron säästön Vantaalle 40 vuoden aikana.

Arvioon lipputulojen kasvusta on kohdistunut kaksi erisuuntaista muutosta. Toisaalta lipputuloarvio on hieman pienentynyt, kun raitiotie on lyhyempi. Toisaalta lipputuloarvio on Vantaan osalta kasvanut, kun on otettu käyttöön uusi HSL:n liikenne-ennustemalliin kehitetty menetelmä kuntakohtaisten lipputulojen arvioimiseen. Näistä jälkimmäisen suuruusluokka on suurempi, minkä seurauksena lipputuloarvio on kokonaisuutena kasvanut Vantaan lipputulojen osalta. Arvio ratikan lipputulovaikutuksesta vuonna 2030 on kasvanut 0,8 miljoonaa euroa ja vuoden 2050 arvio on kasvanut 2,2 miljoonaa euroa. 40 vuoden kumulatiivisella tarkastelujaksolla muutos on yhteensä 78,2 miljoonaa euroa.

Aiemmassa hankesuunnitelmassa kuntakohtaiset lipputuloarviot laskettiin liikenne-ennusteen perusteella koko HSL-alueen keskimääräisiin lipputuloihin perustuen. Uudella HSL:n liikenne-ennustemalliin kehitetyllä menetelmällä kuntakohtaiset lipputuloarviot lasketaan siten, että ennustettujen matkojen lipputulot perustuvat matkan pituuteen. Laskentamenetelmän päivitys kasvattaa Vantaalle arvioitua lipputulojen kasvua, koska Vantaalla tehdään

pidempiä matkoja kuin muualla HSL-alueella. Laskentamenetelmän päivityksellä ei ole vaikutuksia liikenne-ennusteen arvioon koko seudun lipputulojen kasvusta.

Ratikan vaikutus HSL:n infrakorvauksiin on kasvanut. Vuonna 2030 HSL:n infrakorvaukset Vantaalle ovat +5,8 miljoonaa euroa vuodessa suurempia. 40 vuoden kumulatiivisella tarkastelujaksolla infrakorvaukset ovat kasvaneet +155 miljoonaa euroa. Aiemmassa hankesuunnitelmassa oletettiin, että HSL:n infrakorvausjärjestelmään sisältyisi noin puolet ratikkahankkeen investointikustannuksista valtion tuen jälkeen (212 miljoonaa euroa). Tarkemmassa suunnittelussa arvio on tarkentunut 63 % hankkeen investointikustannuksista (440 miljoonaa euroa). Hankkeen investoinneista aiempaa suurempi osa on HSL:n infrakorvausjärjestelmän piiriin sisältyviä raitiotieinvestointeja, kun muihin liikennemuotoihin kohdistuvia hankeosia on karsittu. Lisäksi raitiotieinvestoinnin hinnan nousu itsessään kasvattaa HSL:n infrakorvausjärjestelmän piiriin sisällytettävää pääomaa.

Vantaan kuntaosuuteen HSL:n taloudesta sisältyvät lipputulot, eri luvussa esitetyt liikennöintikustannukset sekä Vantaan osuus infrakorvausjärjestelmän kuluista. Vantaan kuntaosuus HSL:n taloudesta on kasvanut vuoden 2030 osalta 3,8 miljoonaa euroa ja 40 vuoden tarkastelujakson osalta 61,4 miljoonaa euroa.

Kiinteistötalous

Hankkeen vaikutukset:

Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisen analyysin päivityksessä (Newsec Advisory Finland 2022) laadittiin ratikkalinjan vaikutusalueella sijaitsevien tarkastelualueiden arvonmuutoksen analyysi Aviapoliksesta Tikkurilan ja Hakunilan kautta Länsimäkeen. Lähtökohtana oli tarkastella raitiotielinjauksesta johtuvaa arvonmuutosta kaupungin omistamilla alueilla sekä yksityisten omistamilla alueilla, joista kaupungille on odotettavissa maankäyttösopimustuloja kaavamuutoksen seurauksena. Kultakin tarkasteltavalta osa-alueelta saatavat kokonaistulot määritettiin ottaen huomioon kaupungin maanomistuksen osalta tonttien luovutuksesta saatavat tulot, yksityisen maanomistuksen osalta maankäyttösopimuskorvauksina perittävät tulot, tulojen arvioitu toteutumisaikataulu sekä hintojen ajallinen kehitys.

Newsec Advisory Finland päivitti arvionsa vuonna 2025 niiltä alueilta, joille on arvioitu aiheutuvan muutoksia verrattuna aikaisemman hankesuunnitelman arvioon. Näitä alueita ovat lentoaseman pää sekä Lahdentien ympäristö. Ratikka tuo kiinteistötaloudellista tuloa yhteensä arviolta 29,5 miljoonaa euroa vähemmän näiden alueiden muutosten johdosta.

Vuoden 2022 selvityksessä tarkasteltiin niitä alueita, jotka Vantaan yleiskaavan ja Vantaan ratikan kaavarungon mukaan olivat potentiaalisia alueita kehittyviksi vuoteen 2050 mennessä. Vantaan ratikan vaikutuksen maankäytön kehitykseen arvioidaan kuitenkin jatkuvan myös vuoden 2050 jälkeen. Näitä tulevia potentiaalisia alueita arvioitiin Newsecin toimesta keväällä 2023, ja arvioinnin tulokset on nyt otettu huomioon tässä hankesuunnitelmassa. Tämän myötä myös kiinteistötalouden ja verovaikutusten arvioinnit on voitu ulottaa vuoteen 2069, jonne asti hankkeen HSL-talouslaskelmat on HSL:n infrakorvausjärjestelmän mukaisesti jo aiemmin tehty. Kiinteistötaloudellisten tulojen kasvupotentiaalin on arvioitu olevan vuoden 2050 jälkeen noin 119 miljoonaa euroa.

Tämän lisäksi MAL-sopimuksen kautta on syntynyt uusia kiinteistökehityksen mahdollisuuksia Santaradan ja Hakkilan alueille, tavaraliikenteen radan siirtyessä Hosantielle. Santaradan maa-alueiden nykyarvo on noin 5 miljoonaa euroa, mutta kaavoitettuna sen arvioidaan nousevan 35–45 miljoonaan euroon. Vantaan kustannusvastuulla olevan uuden kuormauspaikan kustannusarvio on 5–7,2 miljoonaa euroa (alv 0 %). Tämän tuloksena taloudellisen hyödyn arvioidaan olevan kaupungille noin 30 miljoonaa euroa.

Ratikan lisävaikutus kiinteistötaloudellisiin tuottoihin on reaaliarvossa näiden muutosten myötä yhteensä noin 526,5 miljoonaa euroa vuoteen 2050 mennessä, koko ratikkakäytävän kiinteistötaloudellisten tulojen ollessa yhteensä 913,5 miljoonaa euroa. Reaaliarvossa ei huomioida aikatekijän vaikutusta eli hintojen nousua nykyhetkestä myyntihetkeen eikä vastaavasti myöskään diskontata myyntihetkestä nykyhetkeen. Tulokset on arvioitu vuoden 2022 hintatasossa.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Lentoaseman alueella raitiotien päätepysäkin ollessa Aviapolis pohjoinen on arvioitu, että Lentoasemantien itäpuoliset alueet Ilmakehän ympäristössä eivät kehity ratikan vaikutuksesta. Tämän johdosta vuoden 2022 selvityksen arviointitavalla noin 28 500 kerrosneliömetriä työpaikkarakentamista jäisi toteutumatta. Tämän kiinteistötaloudellinen vaikutus on reaaliarvona noin -13,8 miljoonaa euroa. Lahdentien alueella kadun siirtoa eritasoliittymästä tasoliittymäksi ei tehdä, jonka takia tilaa maankäytölle ei vapaudu. Tämän myötä arviolta 73 000 kerrosneliömetriä asuntorakentamista jää toteutumatta. Tämän vaikutus on reaaliarvossa -15,7 miljoonaa euroa.

Toisaalta Santaradan ja Hakkilan alueiden kehitys näkyy positiivisena muutoksena hankkeelle, lisäten tuloja arviolta 30 miljoonalla eurolla. Lentoasemantien ja Lahdentien ympäristöjen maankäyttötulojen vähenemän ollessa

yhteensä 29,5 miljoonaa euroa, on näiden yhteisvaikutus +0,5 miljoonaa euroa kiinteistötaloudellisia tuloja.

Lisäksi vuoden 2050 jälkeen aiheutuvat kiinteistötaloudelliset tulot on nyt saatu arviointiin mukaan, tuottaen noin 119 miljoonaa euroa lisätuloa. Yhteensä kiinteistötaloudelliset tulot kasvavat muutosten myötä 119,5 miljoonaa euroa vuoteen 2050 mennessä. Arviot on tehty vuoden 2022 hintatasossa.

Rakentamisesta palautuva kunnallisvero

Hankkeen vaikutukset:

Rakentamisesta palautuva kunnallisvero arvioitiin raportissa Vantaan ratikka – Asukasluvun muutoksesta aiheutuvat tuotot ja kulut (FCG 2023). Palautuva kunnallisvero arvioitiin Vantaan ratikan aiheuttamien lisäinvestointien perusteella eli 459 miljoonan euron arvosta. Asuin- ja toimitilarakentamisen palautuvan kunnallisveron laskelma perustui Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisen analyysin (Newsec Advisory Finland 2022) arvioihin ratikan vaikutuksesta rakentamiseen: noin 1,7 miljoonaa kerrosneliömetriä enemmän asuinrakentamista ja noin 0,6 miljoonaa kerrosneliömetriä enemmän toimitilarakentamista.

Laskelmassa rakentamisen hintana käytettiin ARA:n rakentamisen hintatilastoa. Laskelmassa hyödynnettiin VTT:n arvioita rakentamisesta palautuvan kunnallisveron osuudesta rakennusinvestoinneista, mutta muutettuna sote-uudistuksen jälkeisen verorakenteen mukaiseksi. Vantaalaisten osuudeksi hankkeisiin osallistuvista työntekijöistä ja siten Vantaalle palautuvista kunnallisveroista oletettiin 20 %.

Laskelmaa on päivitetty sen osalta, kuinka paljon ratikan rakentamiskustannukset ovat nousseet, kuinka paljon maankäyttöä jää toteutumatta ja kuinka paljon sitä toteutuisi lisää vuoden 2050 jälkeen. Rakentamisesta palautuva kunnallisvero on hankkeen muutosten myötä yhteensä +51,2 miljoonaa euroa vuoteen 2050 mennessä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Päivitetyn laskelman perusteella ratikan rakentamisesta Vantaalle palautuva kunnallisvero on rakentamisaikana noin 0,5 miljoonaa euroa enemmän kuin hankesuunnitelmassa 2023 johtuen nousseista rakennuskustannuksista.

Asuin- ja toimitilarakentamisesta palautuu noin 6,8 miljoonaa euroa enemmän. Maankäytön kehityksen vähenemä Aviapoliksessa ja Lahdentien alueella vähentää verotuloja noin 1,8 miljoonaa euroa, ja arvion ulottaminen vuoden 2050 jälkeiseen maankäytön kehityspotentiaaliin lisää verotuloja noin 8,6 miljoonaa euroa. Kokonaismuutos verovaikutuksiin on noin +7,3 miljoonaa euroa vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2023 hankesuunnitelmaan.

Uusien asukkaiden ja työpaikkojen vaikutukset

Hankkeen vaikutukset:

Raitiotie luo edellytyksiä asuin- ja toimitilarakentamiselle, mikä mahdollistaa asukas- ja työpaikkamäärien kasvun. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen kustannusvaikutuksia on arvioitu hankesuunnitelman yhteydessä (FCG 2023).

Kaupunkiin muuttavien asukkaiden iällä ja sosioekonomisella taustalla on merkittävä vaikutus talousvaikutuksiin kaupungin talouden kannalta. Vuoden 2023 arvio tehtiin parhaalla arviolla kaupunkiin muuttavasta väestöstä, mutta lopullinen vaikutus voi silti vaihdella kumpaan tahansa suuntaan arvioon nähden.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Tämän hetken hankkeen laajuuden muutosten ei nähdä vaikuttavan merkittävästi uusien asukkaiden ja työpaikkojen verovaikutusten arvioon.

Vantaan kaupunkitaloudellisten vaikutusten koonti

Hankkeen vaikutukset:

Ratikan kumulatiiviset taloudelliset vaikutukset Vantaan kaupungin talouteen 40 vuoden ajalta ovat +60,2 miljoonaa euroa reaaliarvoisina. Kaupunkitaloudellisen laskelman erien suuruus ja yhteenveto on esitetty taulukossa 4.1. Esitetyt kaupunkitalousvaikutukset ovat diskonttaamattomia ja ilman inflaatiokorjausta. Rakentamiskustannukset, rahoituskustannukset ja kiinteistötaloudelliset tulot on esitetty kumulatiivisina vaikutuksina 40 vuoden ajalta. Muut erät, eli kunnossapitokustannukset, HSL-talous ja verovaikutukset on esitetty hankkeen vaikutuksena verrattuna siihen, että sitä ei toteutettaisi.

Kaupunkitalouden kannalta ratikan suurimmat vaikutukset ovat ratikan kiinteistötaloudelliset tulot, rakentamis- ja rahoituskustannukset, liikennöintikustannukset ja lipputulot. Ratikan myötä kasvavan asukasmäärän myötä verotulot kasvavat merkittävästi, mutta uusien asukkaiden palveluiden tuottamisesta aiheutuvat kustannukset kasvavat yhtä paljon. HSL:n kautta kulkevat infrakorvaukset ja infrakustannukset ovat muihin kustannuseriin verrattuna suuria. Toisaalta Vantaa maksaa näitä pääosin itselleen HSL:n kautta, koska suurin osa ratikkamatkustajista olisi vantaalaisia.

Kaupunkitalouslaskelmaan sisältyy merkittäviä epävarmuuksia monien olettamusten ja pitkän tarkasteluaikavälin vuoksi. Ratikan myötä kaupunkiin muuttavien asukkaiden iällä ja sosioekonomisella taustalla on merkittävä vaikutus kuntalaisten verovaikutuksiin. Ratikan rakentamis- ja rahoittamiskustannukset riippuvat huomattavasti korkotasosta ja rakentamisen hinnan kehittymisestä. HSL:n kautta kulkevat liikennöintikustannukset ja lipputulot riippuvat HSL:n tulevista linjastoja, lippujen hintoja ja lippuvyöhykkeitä koskevista päätöksistä. Kiinteistötaloudellisten tuottojen suuruus riippuu kaupungin väestönkasvun nopeudesta, rakentamisen määrästä ja kiinteistöjen hintojen kehityksestä.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Ratikan kumulatiiviset taloudelliset vaikutukset Vantaan kaupungin talouteen ovat kokonaisuudessaan muuttuneet noin 50 miljoonaa euroa suuremmiksi, ja ovat nyt +10 miljoonan euron sijasta noin +60,2 miljoonaa euroa.

Taulukko 4.1 Laskelma ratikan vaikutuksesta Vantaan kaupunkitalouteen vuoteen 2069 mennessä. Luvut ovat diskonttaamattomia ja ilman inflaatiokorjausta.

RATIKAN VAIKUTUS VANTAAN KAUPUNGIN TALOUTEEN, MILJOONAA EUROA		LASKENTAPERIAATE
Investointikustannukset	-540,8	Rakentamiskustannus, josta vähennetty MAL-avustus
Rahoituskustannukset	-292,0	Korot viiden vuoden rakennusajalta ja 24 vuoden takaisinmaksuajalta
Liikenteen pääomatalous yhteensä	-832,8	
Kunnossapitokustannukset	-144,3	40 vuoden ajalta 2030-2069
HSL-talous	72,6	40 vuoden ajalta 2030-2069
Liikenteen käyttötalous yhteensä	-71,7	
Kiinteistötaloudelliset tulot	913,5	Kumulatiiviset tulot vuoteen 2069 mennessä
Verovaikutukset	51,2	Kumulatiiviset tulot vuoteen 2069 mennessä
Kiinteistötalous ja verovaikutukset yhteensä	964,7	
Kaikki yhteensä	**60,2**	

Helsingin kaupunkitaloudellisten vaikutusten koonti

Helsingin kaupunkitaloudellisia vaikutuksia ei ole arvioitu yhtä laajasti kuin Vantaan kaupunkitaloudellisia vaikutuksia. Helsingin kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi edellyttää erillistä arviota ratikan vaikutuksesta Helsingille tilitettäviin lipputuloihin, Länsimäentien peruskorjauskustannuksesta ilman ratikkaa, kiinteistötaloudellisista tuloista ja verovaikutuksista.

Hankkeen vaikutukset:

Helsingin osuudeksi ratikan rakentamiskustannuksesta on oletettu 12,1 miljoonaa euroa valtion MAL-avustuksen jälkeen. Helsingille ei välttämättä muodostu rahoituskustannuksia, jos kaupunki ei nosta lainaa investoinnin rahoittamiseksi.

Ratikka todennäköisesti tuottaa Helsingille kiinteistötaloudellisia tuottoja Mellunmäessä, jos ratikan olettaa kasvattavan kiinteistöjen arvoja ja vauhdittavan kiinteistökehittämistä samalla tavalla kuin Vantaalla. Ratikan verovaikutukset Helsingille riippuvat ratikan rakentamiseen osallistuvien helsinkiläisten määrästä, kaupungin asukasluvun muutoksista, muuttajien iästä ja sosioekonomisista taustoista ja asukkaiden palveluiden tuottamisen kustannuksista.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Helsingin osuus ratikan rakentamiskustannuksista on kasvanut 1,6 miljoonaa euroa, kun MAL-avustus on aiempaa pienempi ja sen oletetaan kohdistuvat aiempaan verrattuna hieman enemmän Vantaan hyväksi.

4.5 Taloudelliset herkkyystarkastelut

Aviapolis pohjoinen -pysäkille päättyvän raitiotielinjan lisäksi on tarkasteltu taloudellisia vaikutuksia sille, jos raitiotie päättyisi lentoasemalle Teletien pohjoispäähän, tai Jumbolle Rälssitien eteläpäähän.

Herkkyystarkasteluissa on oletettu, että Helsingin ja HSY:n investoinnit pysyvät samoina. Valtion osuuden eli MAL-avustuksen on oletettu pysyvän muuttumattomana, ja HSL:n infrakorvattavaa osuutta on muutettu radan pituuden suhteessa. Infrakorvattava osuus on herkkyystarkasteluissa 63 % investointikustannuksista, kuten se on Aviapolis pohjoinen -pysäkille päättyvällä hankkeellakin.

Lentoasemalle päättyvä linja

Tässä herkkyystarkastelussa raitiotie päättyy Teletien pohjoispäähän ilman Lentäjäntien siltaa. Investointikustannuksen on arvioitu olevan 25 miljoonaa euroa suurempi kuin Aviapolis pohjoinen -pysäkille päätettäessä. Tämän myötä rahoituskustannukset kasvavat. Kunnossapitokustannukset nousevat raidekilometrien suhteessa, eli 1,2 kilometrin verran. Tämä lisää kustannuksia 228 000 euroa vuodessa. Kiinteistötaloudelliset tulot kasvavat 13,8 miljoonaa euroa, kun raitiotien tuomat tulot Lentoasemantien läheisyydessä voidaan laskea mukaan.

HSL-talouden osalta muutokseen vaikuttaa investointikustannuksen muutos, infrakorvattavan osuuden muutos sekä kunnossapitokustannusten kasvu. Lisäksi lipputulot kasvavat, koska linja on pidempi ja maankäyttöä on enemmän, ja liikennöintikustannukset kasvavat, sillä linja on pidempi ja vaunuja tarvitaan enemmän. Kokonaisvaikutukset talouteen on esitetty taulukossa 4.2.

Taulukko 4.2 Lentoasemalle päättyvän linjan taloudellisen herkkyystarkastelun tulokset.

RATIKAN VAIKUTUS VANTAAN KAUPUNGIN TALOUTEEN, MILJOONAA EUROA		LASKENTAPERIAATE
Investointikustannukset	-565,8	Rakentamiskustannus, josta vähennetty MAL-avustus
Rahoituskustannukset	-306,0	Korot viiden vuoden rakennusajalta ja 24 vuoden takaisinmaksuajalta
Liikenteen pääomatalous yhteensä	-871,8	
Kunnossapitokustannukset	-153,4	40 vuoden ajalta 2030-2069
HSL-talous	75,4	40 vuoden ajalta 2030-2069
Liikenteen käyttötalous yhteensä	-78,1	
Kiinteistötaloudelliset tulot	927,3	Kumulatiiviset tulot vuoteen 2069 mennessä
Verovaikutukset	51,9	Kumulatiiviset tulot vuoteen 2069 mennessä
Kiinteistötalous ja verovaikutukset yhteensä	979,2	
Kaikki yhteensä	**29,4**	

Jumbolle päättyvä linja

Tässä herkkyystarkastelussa raitiotie päättyy Rälssitien eteläpäähän Jumbon rakennusten väliin. Investointikustannuksen on arvioitu olevan 35 miljoonaa euroa pienempi kuin Aviapolis pohjoinen -pysäkille päätettäessä. Tämän myötä rahoituskustannukset vähenevät. Kunnossapitokustannukset laskevat raidekilometrien suhteessa, eli 2,9 kilometrin verran. Tämä vähentää kustannuksia 551 000 euroa vuodessa. Kiinteistötaloudelliset tulot vähenevät 153,8 miljoonaa euroa, kun kaikki raitiotien tuoma maankäytön tulo Jumbolta kohti lentoasemaa poistuu.

HSL-talouden osalta muutokseen vaikuttaa investointikustannuksen muutos, infrakorvattavan osuuden muutos sekä kunnossapitokustannusten vähenemä. Lisäksi lipputulot vähenevät, koska linja on lyhyempi ja maankäyttöä on vähemmän, ja liikennöintikustannukset vähenevät, sillä linja on lyhyempi ja vaunuja tarvitaan vähemmän. Kokonaisvaikutukset talouteen on esitetty taulukossa 4.3.

Taulukko 4.3 Jumbolle päättyvän linjan taloudellisen herkkyystarkastelun tulokset.

RATIKAN VAIKUTUS VANTAAN KAUPUNGIN TALOUTEEN, MILJOONAA EUROA		LASKENTAPERIAATE
Investointikustannukset	-505,8	Rakentamiskustannus, josta vähennetty MAL-avustus
Rahoituskustannukset	-272,0	Korot viiden vuoden rakennusajalta ja 24 vuoden takaisinmaksuajalta
Liikenteen pääomatalous yhteensä	-777,8	
Kunnossapitokustannukset	-122,2	40 vuoden ajalta 2030-2069
HSL-talous	88,7	40 vuoden ajalta 2030-2069
Liikenteen käyttötalous yhteensä	-33,5	
Kiinteistötaloudelliset tulot	780,8	Kumulatiiviset tulot vuoteen 2069 mennessä
Verovaikutukset	32,8	Kumulatiiviset tulot vuoteen 2069 mennessä
Kiinteistötalous ja verovaikutukset yhteensä	813,6	
Kaikki yhteensä	**2,3**	

4.6 Vaikutukset HSL:n talouteen

HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi -raportissa (HSL, 2023) on laajemmin tarkasteltu HSL:n talouden kehityskuvaa. Sekä Vantaan ratikka että muutkin samassa aikaikkunassa toteutuvat seudun joukkoliikennehankkeet lisäävät HSL:n kuluja. Raportin mukaan HSL:n kokonaistaloudellinen tilannekuva on haastava seuraavat 15–20 vuotta johtuen pääosin rakenteilla olevien ja suunnitelmissa olevien raidehankkeiden infra- ja liikennöintikuluista. Lisäksi raportissa kiinnitetään huomiota siihen, että raideinfrahankkeiden myötä lisääntyvän matkustaminen ja sen myötä lipputulojen kasvu saavutetaan vasta usean vuoden päästä hankkeen valmistumisesta, mutta hankkeiden infrakulut ovat suurimmillaan ensimmäisinä käyttöönottovuosina. Raideinfrahankkeiden myötä kasvavat lipputulot eivät todennäköisesti riitä kattamaan hankkeista aiheutuvia liikennöinti- ja infrakuluja.

Hankkeen vaikutukset:

Taulukossa 4.4 havainnollistetaan Vantaan ratikan vaikutusta HSL:n kuluihin, tuloihin ja subventioon vuonna 2030. HSL:n viimeisimmän tiedon mukaan HSL:n kulut ilman Vantaan ratikkaa ovat 1 101 miljoonaa euroa vuonna 2030. Vantaan ratikan arvioidaan lisäävän vuonna 2030 HSL:n kuluja yhteensä 30,2 miljoonaa euroa. Kasvaneet kulut katetaan lisääntyneillä lipputuloilla ja kuntien maksamilla kuntaosuuksilla.

Tulojen osalta vuonna 2030 HSL:n lipputulojen on arvioitu olevan 445 miljoonaa ja Vantaan ratikan arvioidaan lisäävän lipputuloja 0,3 miljoonaa euroa. HSL:n tavoite on kattaa puolet menoista lipputuloilla. Jotta tähän päästäisiin, ratikan myötä lipunhintojen nostopaine kasvaa 14,8 miljoonaa euroa. Tämä vastaa 3,3 % korotusta lipunhintoihin. Käytännössä lippuhintoja pitäisi nostaa hieman enemmän, koska hintakorotukset vähentävät matkustamista jonkin verran. Mahdolliset avustukset pienentävät lipunhinnan korotuspaineita. Lippuhintojen korotuksista päättää HSL:n hallitus.

Kunnat maksavat kuntaosuutta HSL:lle joukkoliikenteen järjestämisestä. Vuonna 2030 kuntien maksaman kuntaosuuden on arvioitu olevan 656 miljoonaa euroa ilman ratikkaa. Vantaan ratikka lisäisi HSL:lle maksettavia kuntaosuuksia yhteensä 29,9 miljoonaa euroa, jolloin kuntaosuudet olisivat yhteensä 685,9 miljoonaa euroa. Kuntien HSL:lle maksama kuntaosuus koostuu kuluista, joista vähennetään lipputulot sekä avustukset. Vantaan ratikan myötä Vantaan kuntaosuus kasvaisi noin 20,7 miljoonaa euroa ja Helsingin kuntaosuus noin 5,7 miljoonaa euroa. Muiden kuntien kuntaosuus kasvaisi yhteensä noin 3,4 miljoonaa euroa vuonna 2030.

Ilman korjaus- ja parannusinvestointeja Vantaan ratikan infrakulut laskevat vuosittain. Infrakulujen lasku johtuu korkokululaskennassa käytettävän pääoman vuosittaisesta pienentymisestä. Mikäli samalla maankäyttöä voidaan tehostaa ratikan reitin varrella, niin voidaan hyvällä syyllä olettaa, että myös matkustusmäärät ja sitä kautta lipputulokertymä kasvavat. Edellä mainituilla perusteilla Vantaan ratikan vaikutus HSL:n kustannuksiin, HSL-kuntaosuuksiin ja subventiotasoon on korkeimmillaan ratikan liikennöinnin alkaessa, ja vaikutus vähenee tulevina vuosina.

Muutokset hankesuunnitelmaan 2023 verrattuna:

Linjan lyhentyminen pienentää koko HSL-alueen arvioituja lipputuloja 0,1 miljoonaa euroa vuonna 2030. Lisäksi hankkeen investointikustannusten kasvu, ja erityisesti juuri raitiotiehen liittyvien investointikustannusten kasvu lisää infrakorvausjärjestelmän kustannuksia 5,6 miljoonaa euroa vuonna 2030.

Kokonaisuutena muutokset kasvattavat hankkeen vaikutusta HSL:n kuntaosuuksiin 5,8 miljoonaa euroa vuodessa ja lipunkorotuspainetta 0,7 % vuonna 2030.

Taulukko 4.4 Vantaan ratikan vaikutus HSL:n talouteen vuonna 2030.

	ILMAN RATIKKAA	RATIKAN KANSSA	RATIKAN VAIKUTUS	RATIKAN VAIKUTUKSEN MUUTOS 2023 HANKESUUNNITELMAAN VERRATTUNA
Kulut	1101 M€	1131,2 M€	+30,2 M€	+5,7 M€
Lipputulot	445 M€	445,3 M€	+0,3 M€	-0,1 M€
Kuntaosuus	656 M€	685,9 M€	+29,9 M€	+5,8 M€
Subventio	59,6 %	60,6 %	+1,1 %	-0,0 %
Lipunkorotuspaine	105,5 M€	120,3 M€	+14,8 M€	+3,2 M€
Lipunkorotuspaine	23,7 %	27,0 %	+3,3 %	+0,7 %

5. RISKIENHALLINTA

Vantaan ratikan kehitysvaiheessa riskienhallintaa on toteutettu systemaattisesti allianssihankkeen toimijoiden kesken. Aiemmissa suunnitteluvaiheissa tehtyä riskienhallintaa on jatkettu sekä tunnistettu aktiivisesti uusia riskejä ja mahdollisuuksia. Riskien käsittelypalavereita on pidetty säännöllisesti 2–4 viikon välein tekniikkaryhmien, osaprojektien sekä projektinjohdon kesken. Lisäksi on pidetty osaprojekteittain yhteenvetotyöpajat, joihin on osallistunut kattavasti eri suunnittelun tekniikka-alueiden ja rakentajan asiantuntijoita. Länsi- ja itä-allianssit ovat tehneet riskienhallintaa molemmat omien hankealueidensa osalta ja tätä on yhteensovitettu. Koko hanketta koskevaa riskienhallintaa on tehty yhteistyössä. Riskejä on pienennetty ja poistettu kehitysvaiheessa määrittämällä ja toteuttamalla riskienhallintatoimenpiteitä. Mahdollisuuksia on tunnistettu koko kehitysvaiheen ajan ja edistetty niiden toteutumista.

Kehitysvaiheessa tunnistetut merkittävimmät riskit ovat yllättävät olosuhteet ja niiden aiheuttamat muutokset suunniteltuihin ratkaisuihin ja määriin, yhteensovitus nykyisiin rakenteisiin, lupiin liittyvät epävarmuudet ja liittyvien hankkeiden aiheuttamat vaikutukset. Lisäksi hankkeen ulkopuolisten tekijöiden aiheuttama merkittävä riski on maailman geopoliittinen tilanne ja sen vaikutus materiaalien saatavuuteen sekä hintoihin. Allianssi hankemuotona tuo merkittäviä mahdollisuuksia ratkaisujen kehittämiseen toteutusvaiheen aikana, mahdollistaen mm. rakenteiden työnaikaisen optimoinnin, maamassojen kierrättämisen sekä uusiomateriaalien käyttämisen tavanomaista laajemmin.

Riskienhallinta on jatkuva prosessi. Riskienhallintaa jatketaan toteutusvaiheessa systemaattisesti. Riskejä tunnistetaan ja arvioidaan niiden toteutumisen todennäköisyys ja kuinka suuri haittavaikutus riskillä on toteutetussaan. Työskentelytapana jatketaan riskipalavereita ja riskienhallintatyöpajoja eri teemoilla.

Lähdeluettelo

Kaikki Vantaan ratikan selvitykset ja aineistot

Vantaan ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/_liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja

Aihekohtaiset linkit, joihin tässä raportissa on viitattu

Arkkitehtityöhuone APRT, WSP Finland Oy, Ramboll Finland oy, Ratatek oy, Boost Brothers Oy. 2023. Vaaralan raitiovaunuvarikko. Saatavilla: https://ratikka.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vaaralan-varikon-hankesuunnitelmaselostus-vantaan-ratikka-2023.pdf

Capex. 2023. Vantaan ratikka: Taloudellinen mallinnus. Raportti 31.3.2023. Saatavilla: https://ratikka.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-taloudellinen-mallinnus-2023.pdf

FCG. 2023. Vantaan ratikan taiteen yleissuunnitelma

FCG. 2023. Vantaan ratikka. Vantaan ratikan verovaikutukset https://ratikka.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-verovaikutukset-2023.pdf

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2024–2035. 2024. Saatavilla: https://ym.fi/documents/1410903/40122839/Helsingin+seudun+MAL-sopimus+2024-35+allekirjoitusversio+(1).pdf/7d2f1dff-e34e-b6d4-e81f-b86f84a957a9/Helsingin+seudun+MAL-sopimus+2024-35+allekirjoitusversio+(1).pdf?t=1737624685716

HSL. 2020. Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmän kysyntämallit. HSL Helsingin seudun liikenne. 10.12.2020

HSL. 2021. Muuttuvat liikkumisen tarpeet – Korona ja etätyö. HSL Helsingin seudun liikenne. 11.10.2021.

HSL. 2023. HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi. Saatavilla: https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/uutisten-pdf-liitteet/hsln-tilannekuvan-ja-rahoituspohjan-arviointi_loppuraportti.pdf

Kaupunkiliikenne. 2023. Raitiojärjestelmän suunnitteluohje: raitiotieohje.fi

Liikenneturva. 2022. Jalankulkijoiden henkilövahingot tieliikenteessä. Saatavilla: https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/jalankulkijoiden-henkilovahingot-tieliikenteessa/

Newsec Advisory Finland Oy. 2022. Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Saatavilla: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-kiinteistoanalyysi-raportti-12-12-2022.pdf

Pakkanen, T. 2020. Liikenteen sosiaaliset vaikutukset ja vaikutusten jakautuminen Helsingin seudulla.

Ramboll. 2025. Raitiotien elinkaarikestävät laatutasomääritykset – raportti.

SYKE. 2021. Liikenteen terveysvaikutukset Suomessa ja suurimmissa kaupungeissa. Saatavilla: https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/329273/SYKEra_16_2021_Liikenteen-terveysvaikutukset.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Vantaan kaupunki. Vantaan ratikan kaavarunko. https://www.vantaa.fi/fi/_asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/yleiskaavoitus/vantaan-ratikan-kaavarunko

Vantaan ratikan hankesuunnitelma 2023. Saatavilla: https://ratikka.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-hankesuunnitelma-3.4.2023.pdf

WSP. 2022. Design manual – Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet. Revisio C 30.3.2022. Saatavilla: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-design-manual-30032022.pdf

WSP. 2022. Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet. Raportti. 28.10.2022 Saatavilla: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-matkustajamaaraennusteet-28-10-2022.pdf

Vantaan ratikka
Vaaralan asukasinfo

23.2.2026 Vaaralan kappeli

Ratikkainfon ohjelma

Klo 17.30 Kahvitarjoilu

- Tilaisuuden avaus ja esittelyt
- Esittely Vantaan ratikka -hankkeesta
- Tilannekatsaus
- Kysymykset ja keskustelua
- Klo 19.00 tilaisuus päättyy

Tervetuloa!

Infoon osallistuvat

- Sakari Leino, osaprojektipäällikkö
- Liina Lipre, osaprojektin pääsuunnittelija
- Riku Raitala, projektijohtaja Vaaralan varikko
- Tarja Kojo, viestintäasiantuntija
- Veera Wallenius, vuorovaikutusasiantuntija
- Kysymykset: ratikka@vantaa.fi

Rakentavan keskustelun pelisäännöt tilaisuudessa

- Tässä tilaisuudessa kerromme rakentamisen vaikutuksista alueilla. Yksittäisiä taloyhtiöitä koskevia asioita kannattaa kysyä sähköpostitse ratikka@vantaa.fi.
- Käymme ensin läpi esitykset, jonka jälkeen on varattua aikaa kysymyksille.
- Kunnioitetaan toisiamme ja pidetään keskustelu asiallisena.
- Puheenvuoroa voi pyytää kättä nostamalla. Puhutaan omalla vuorolla ja pidetään puheenvuorot tiiviinä.
- Kaikkiin kysymyksiin emme välttämättä osaa tällä hetkellä vielä vastata. Teemme koosteen tilaisuudessa esiin nousseista kysymyksistä ja vastauksista. Kooste julkaistaan ratikan nettisivuilla (Raitiotien rakentaminen Hakunilasta zerilaan)

Hanke-esittely

Muistiinpanot tilaisuuden alusta

Tilaisuuden avaus ja esittelyt:

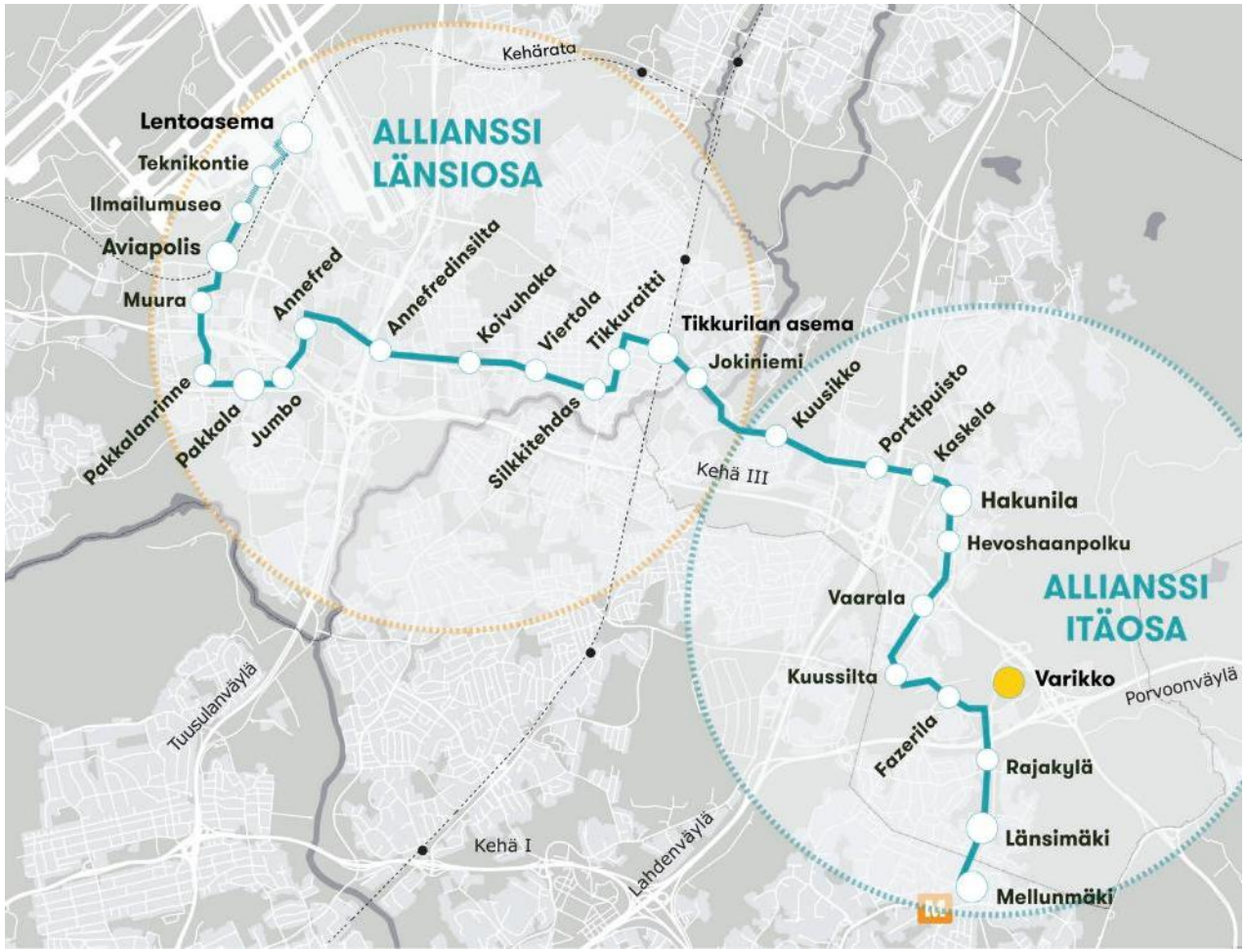
Vantaan kaupungin vuorovaikutusasiantuntija Veera Wallenius avasi tilaisuuden toivottamalla osallistujat tervetulleeksi ja esittelemällä paikalla olleen Vantaan ratikan henkilöstön.

Esittely Vantaan ratikka -hankkeesta:

Vuorovaikutusasiantuntija Veera Wallenius esitteli lyhyesti Vantaan ratikka hankkeen ja sen tämänhetkisen tilanteen.

Vantaan ratikka

- **Vantaan ensimmäinen pikaraitiotie välille Mellunmäki – Lentoasema (Ilmailumuseo)**
- Reitin pituus 19,3 km (17,9 km)
  - 17,5 km omalla ajoradalla
  - 0,4 km joukkoliikennekaistalla- tai kadulla
  - 1,4 km sekaliikennekaistalla
- Pysäkkejä: 27 kpl (25 kpl)
  - Keskimääräinen pysäkkiväli 740 m
- Huippunopeus: 50 km/h
- Kapasiteetti: Jopa 225 hlöä / ratikka
- Vuoroväli: 7,5–20 min
- Hankkeen toteuttamisesta vastaa kaksi allianssia.



Vantaan ratikan reitti



17.11.2025 päätetty laajuus. Jatko Helsinki-Vantaan lentoasemalle viedään päätöksentekoon kesäkuussa 2026.

Yleisaikataulu

Jatkosuunnittelu-vaihe
2020–2023

Vantaan kaupungin-valtuusto hyväksyi Vantaan ratikan rakentamisen
22.5.2023

Allianssin 1. kehitysvaihe
10/2024 – 30.11.2025

Allianssin Toteutusvaihe
1.12.2025 →
Rakentaminen

Käyttöönotto ja liikennöinnin aloitus-edellytykset
2029



Ratikka tuo lisää asukkaita ja työpaikkoja

1 Läntinen Veromies
+8 900 asukasta
+ 10 000 työpaikkaa

2 Pakkala
+7 900 asukasta
+ 2 700 työpaikkaa

3 Itäinen Veromies
+11 900 asukasta
+ 5 800 työpaikkaa

4 Koivuhaka
+900 asukasta
+ 2 300 työpaikkaa

5 Viertola
+ 4 300 asukasta
+ 240 työpaikkaa

6 Tikkurila
+7 400 asukasta
+ 1 100 työpaikkaa

7 Jokiniemi
+1 600 asukasta
+ 2 500 työpaikkaa

8 Heidehof
+ 5 300 asukasta
+ 3 100 työpaikkaa

9 Hakkila
+3 400 asukasta
+ 800 työpaikkaa

10 Porttipuisto-Kuusikko
+ 1 900 asukasta
+ 890 työpaikkaa

11 Hakunila
+ 6 500 asukasta
+ 580 työpaikkaa

12 Vaarala
+ 4 000 asukasta
+ 470 työpaikkaa

13 Rajakylä-Länsimäki
+ 3 700 asukasta
+ 180 työpaikkaa

Ratikka kuljettaa tuhansia

On ennakoitu, että ratikan matkustajamäärä on…

31 000 matkustajaa / vrk vuonna 2030

47 000 matkustajaa / vrk vuonna 2050



Havainnekuva, Vaarala



VANTAAN RATIKKA

Havainnekuva, Fazerintie



Tilannekatsaus

Muistiinpanot tilannekatsauksesta

- Vaaralan varikon projektijohtaja Riku Raitala, kaupunkiliikenne Oy:stä esitteli Vaaralan varikko -hankkeen tämän hetken tilanteen.

Varikosta tulossa säilytyspaikka noin 15–18 raitiovaunulle. Varikko huolehtii siitä, että ratalinja pystyy toimimaan. Työt varikon osalta alkavat maaliskuussa puiden kaadolla. Huhtikuussa tehdään valmistelevia töitä ja varikon rakennustyöt alkavat huhti-toukokuussa.

Varikko rakennus on matala puuverhoiltu rakennus. Katto on osin aurinkopaneeleita ja osin viherkattoa.

Kaupunkiliikenne Oy tulee varikon omistajaksi, ja aloittaa Vantaan ratikan liikennöimisen.

- Hakunilan ja Vaaralan rakentamisesta vastaava, Vantaan ratikan osaprojektipäällikkö Sakari Leino kertoi tarkemmin Vaaralan alueen tulevasta rakentamisesta ja töiden aloituksesta alueella. Lisäksi käytiin läpi jo ennakkoon tulleet yleisökysymykset.

Vantaan ratikan aloituskohteet ovat Vaaralassa louhintatyöt Vaaralan kalliolla sekä Vaaralankujan vesihuoltotyöt, joiden alkaminen varmistuu myöhemmässä vaiheessa.

Fazerilan alueen töiden aloitus on riippuvainen Lupa- ja valvontaviraston myöntämän vesiluvan saamisen ajankohdasta. Osuudella tutkitaan vielä puiden kaadon mahdollisuutta kriittisiltä osin ennen 1.4. alkavaa lintujen pesintää.

Tällä hetkellä käynnissä työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelu jokaisesta kohteesta ja risteyksestä erikseen.

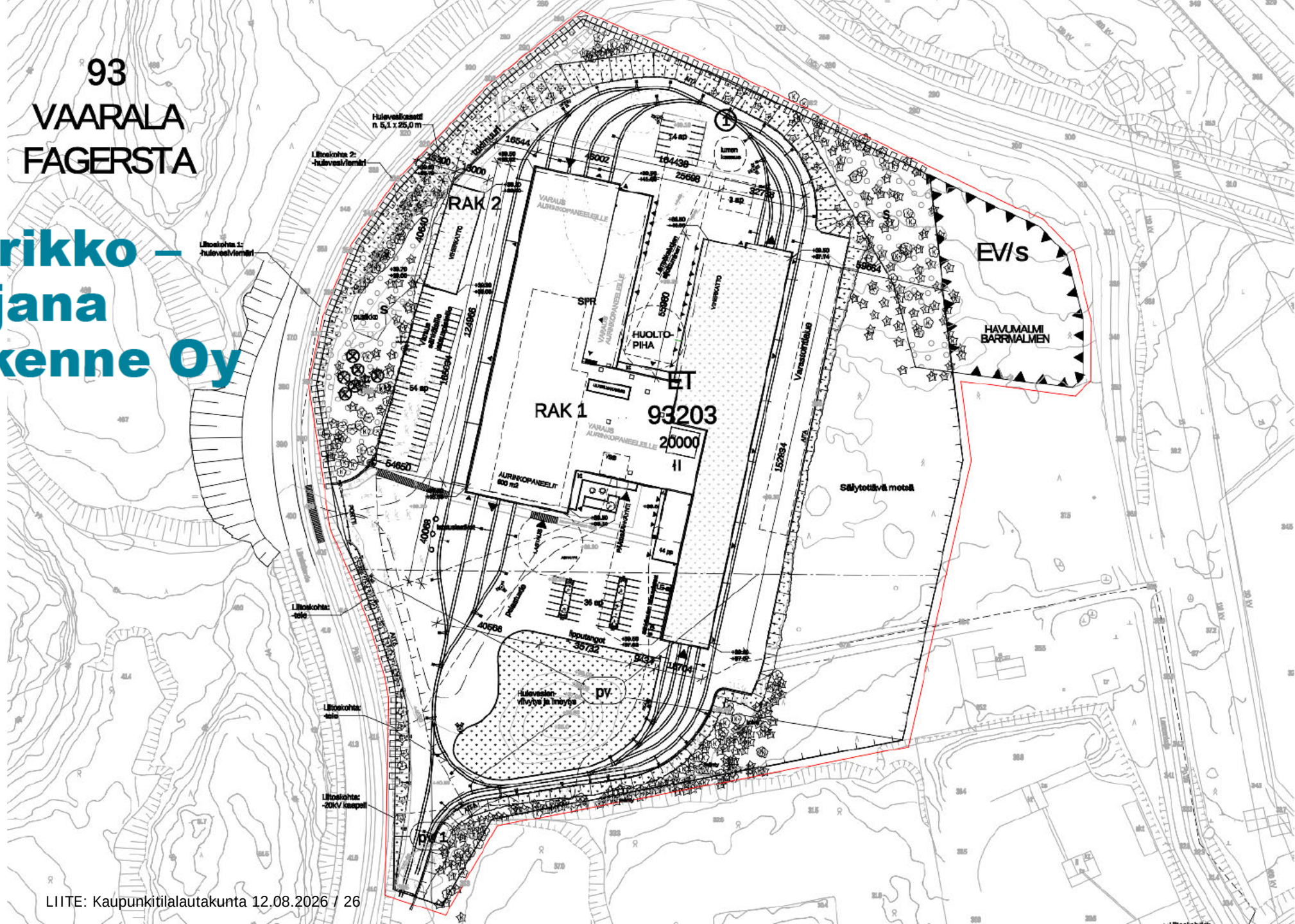
Esiteltiin ennakkoon tulleet yleisökysymykset ja tämänhetkinen tilanne niiden osalta. Yleisökysymyksiä oli saatu Hakunilantien tärinämittausten, Rajatien tulevan liikenteen, Kehä III ylittävän sillan tulevien rakentamistöiden ja rakentamisen var osalta.

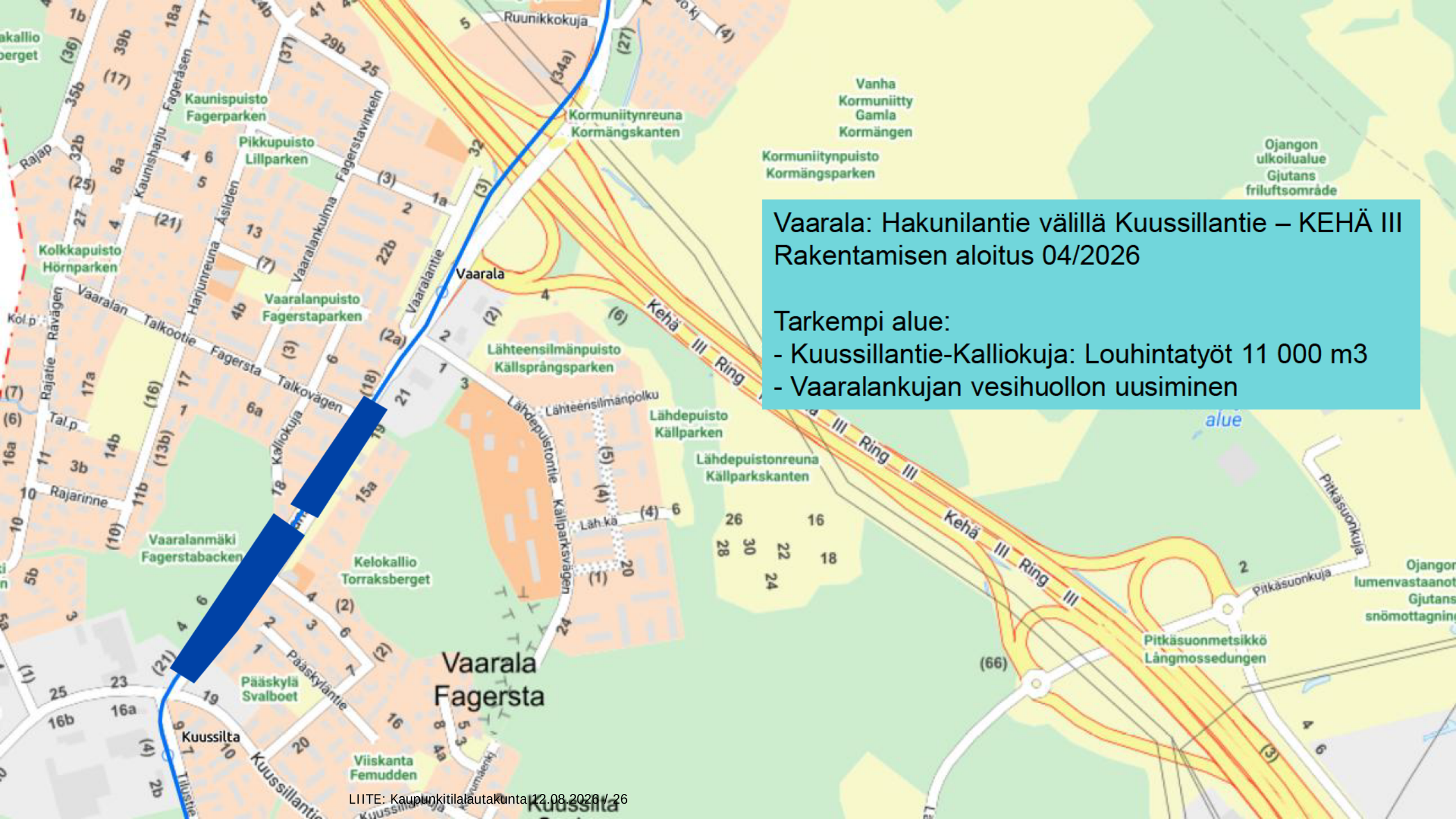
Esittelyjen lomassa sekä sen jälkeen oli varattu aikaa yleisökysymyksille ja niihin vastaamiseen. Kysymykset ja va ukset löy tämän esityksen lopusta.

Vaaralan varikko – Rakennuttajana Kaupunkiliikenne Oy



Vaaralan varikko – Rakennuttajana Kaupunkiliikenne Oy


93
VAARALA
FAGERSTA
RAK 2
RAK 1
ET
93203
20000
II
HUOLTO-
PIHA
EV/s
HAVUMALMI
BARRMALMEN
Säilytettävä metsä
pv
pv 1
Hulevesikaasti
n. 5,1 x 25,0 m
Liitoskohta 2:
-hulevesiviemäri
Liitoskohta 1:
-hulevesiviemäri
Liitoskohta:
-tele
Liitoskohta:
-tele
Liitoskohta:
-20kV kaapeli
AURINKOPANEELIT
600 m2
VARAUS
AURINKOPANEELILLE
Varsiomitelua
Hulevesien-
viivytys ja imeytys
Ajoramppi
Ajoramppi
Ajoramppi



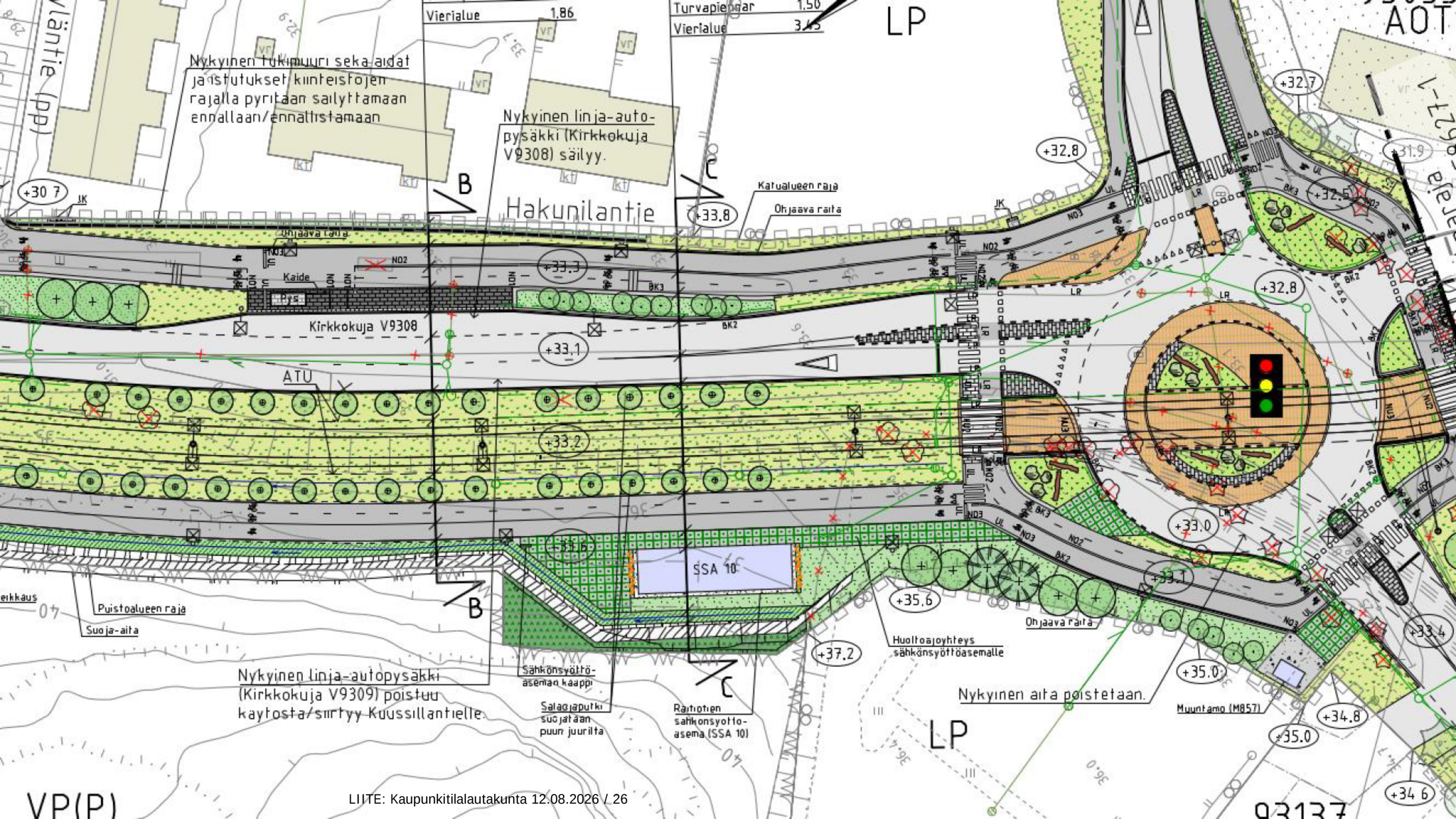
Vaarala: Hakunilantie välillä Kuussillantie – KEHÄ III
Rakentamisen aloitus 04/2026

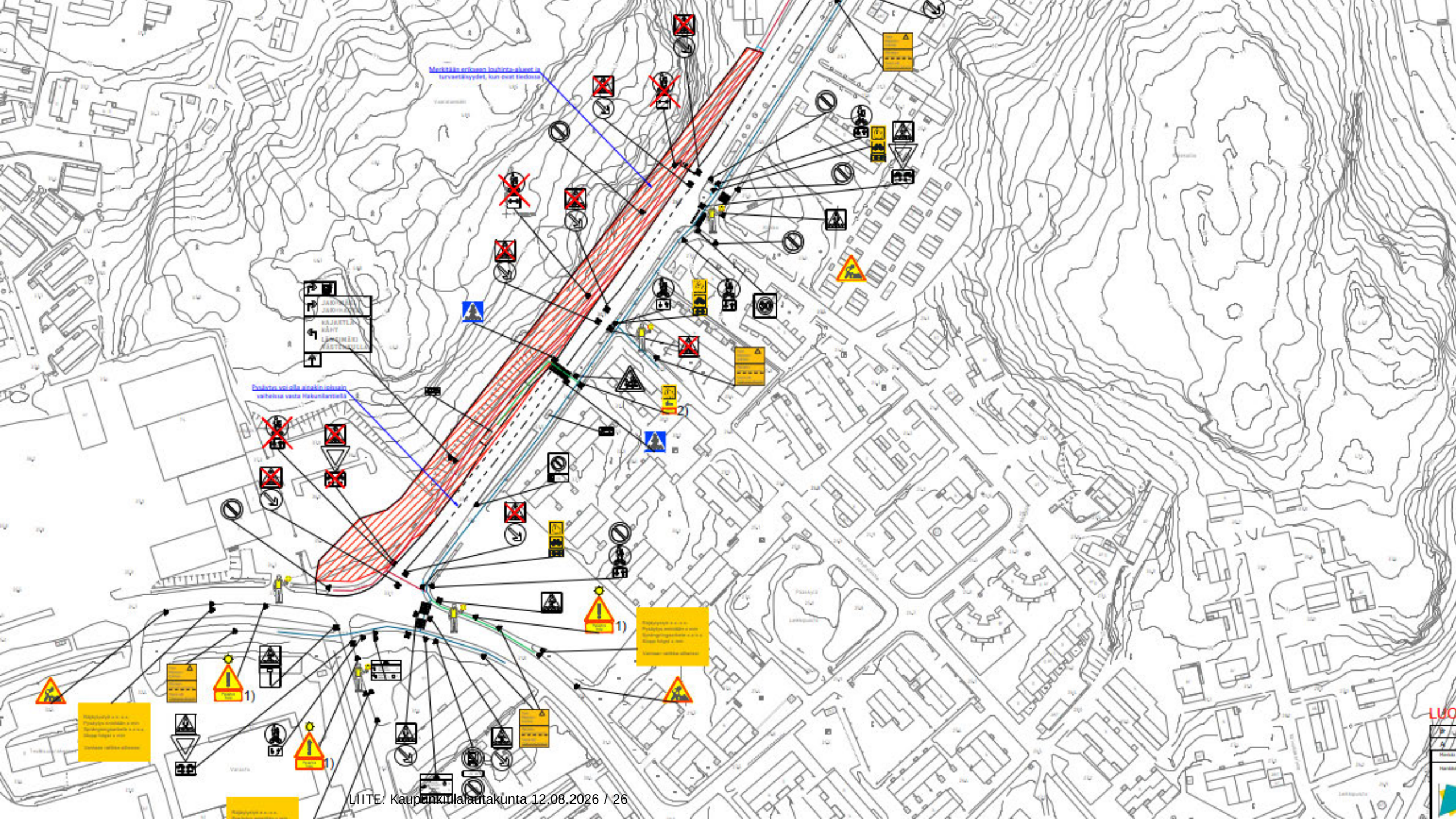
Tarkempi alue:
- Kuussillantie-Kalliokuja: Louhintatyöt 11 000 m3
- Vaaralankujan vesihuollon uusiminen



Fazerilan alue: Fazerintie, Rivieranraitio ja Tilustie →
Rakentamisen aloitus arviolta 05-06/2026?

Aloitus siirtynyt johtuen lupatilanteesta


Vierialue 1,86
Turvapiennar 1,50
Vierialue 3,45
LP
AOT
Nykyinen tukimuuri seka aidat ja istutukset kiinteistojen rajalla pyritaan sailyttamaan ennallaan/ennallistamaan
Nykyinen linja-autopysäkki (Kirkkokuja V9308) säilyy.
Hakunilantie
Katualueen raja
Ohjaava raita
Kaide
Pys.
Kirkkokuja V9308
ATU
SSA 10
Puistoalueen raja
Suoja-aita
Nykyinen linja-autopysäkki (Kirkkokuja V9309) poistuu kaytosta/siirtyy Kuussillantielle.
Sähkönsyöttöaseman kaappi
Salaojaputki suojataan puun juurilta
Raitiotien sähkonsyottoasema (SSA 10)
Huoltoajoyhteys sähkönsyöttöasemalle
Ohjaava raita
Nykyinen aita poistetaan.
Muuntamo (M857)
LP
VP(P)
93137


Merkitään erikseen louhinta-alueet ja turvaetäisyydet, kun ovat tiedossa
Pysäytys voi olla aitakin jossain vaiheissa vasta Hakuniantiellä
1)
2)

Kysymyksiä ja keskustelua

• Kehä III ylittävä silta

- Hakunilantie, tärinämittaukset koskien asuntojen kuntoa
- Rajatien tilanne
- Kehä III ylittävä silta
- Varastoalueet ja tukikohdat
- Katusuunnitelmat tulossa nähtäville Hakunilantiestä 23.3. kun on AVI:n hyväksytty päätös vesiluvasta.

Hakunilantie, tärinämittaukset koskien asuntojen kuntoa

FORCIT CONSULTING

Kohde 1

Sähköasema

Fazerintie 1 Länsimäen Sähköasema



RAKENTEET

Julkisivut:	Betoni
Runko:	Betoni
Sokkeli:	Betoni
Kerrosluku:	

PERUSTAMISTAPA

Kallionvarainen sorapatjalla

Pohjataso:

KIINTEISTÖN YHTEYSTIEDOT

Kiinteistön edustaja:	Fingrid Oy
Puhelinnumero:	0303955000
Sähköposti:	
Muut yhteystiedot:	Vomiajohtojen osalta Fingrid Ossi Muuronen 0405195002, ossi.muuronen@fingrid.fi

TÄRINÄN OHJEARVOT RAKENTEILLE:

Kiihtyvyyden kiinteä ohjearvo:

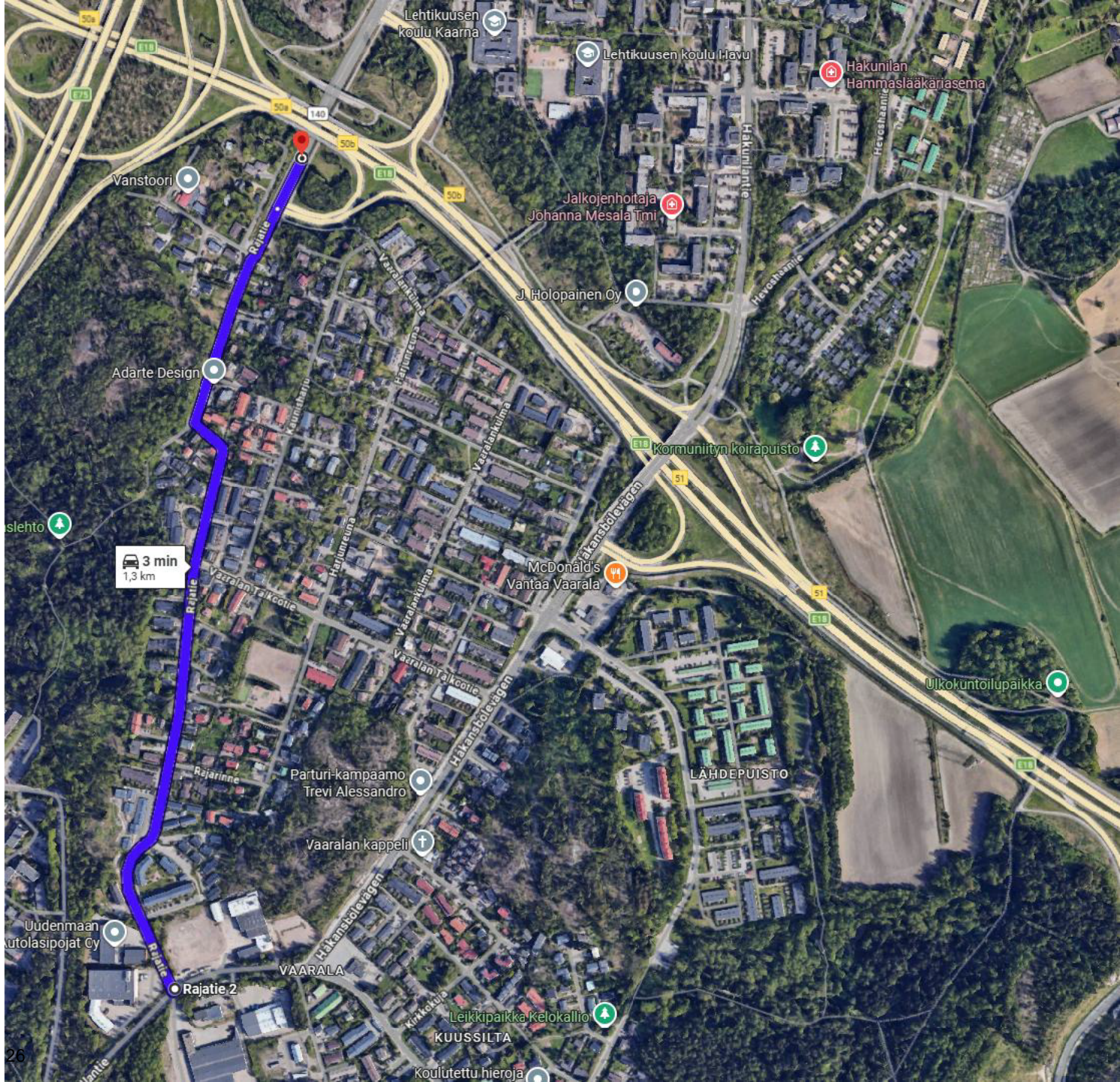
0,5 G = 0,49 m/s2

Tärinäherkät laitteet: Sähköaseman GIS laitos, katkaisijat ja mittamuuntajat

Erityishuomiot: Tärinän ohjearvo kiinteä 0,5 G laitteita ei voi vaimentaa. Voimajohtojen ohjearvot tärinälle Liitteessä 3.

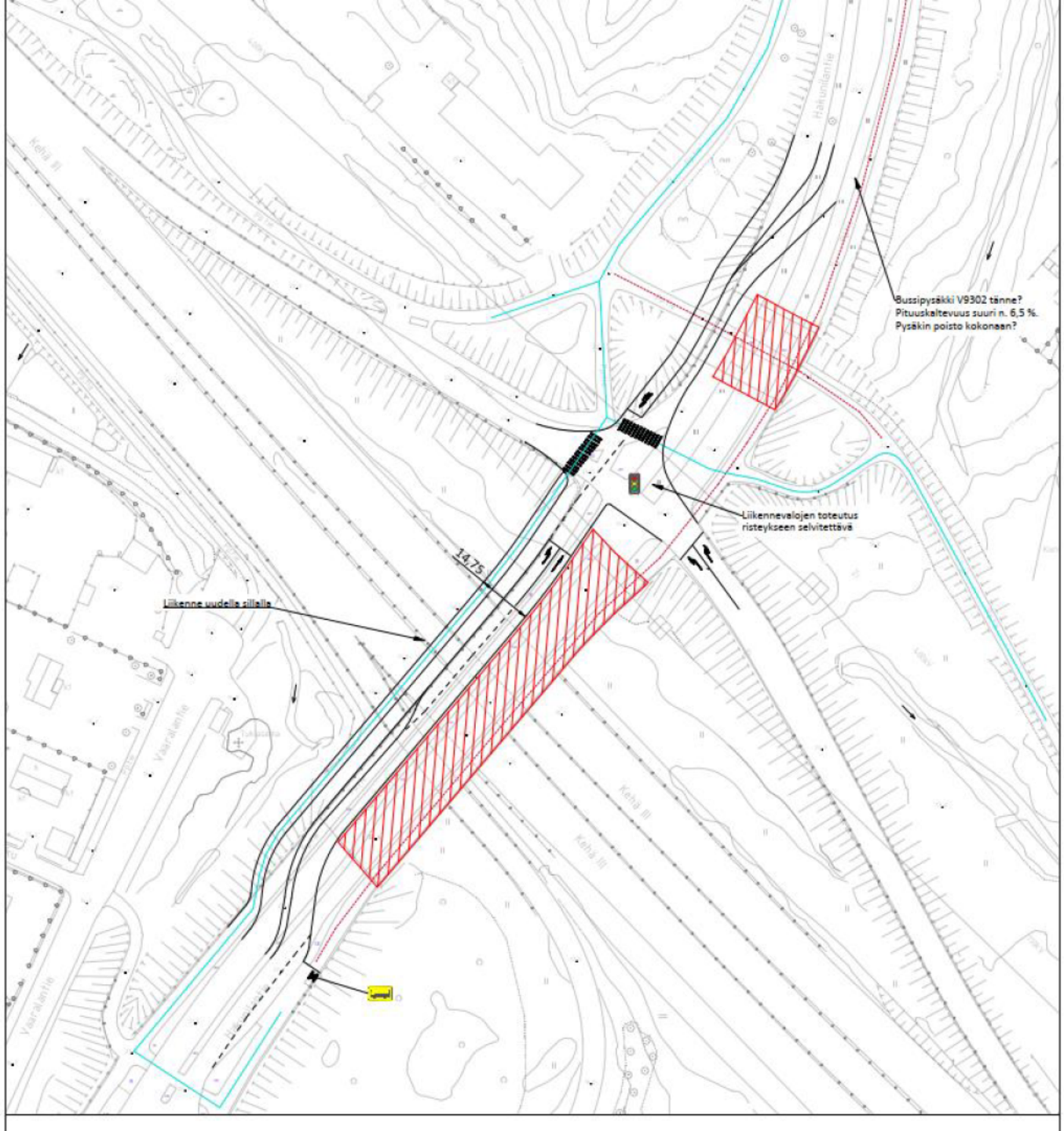
Rajatien tilanne

- Hakunilantiellä katutöiden aikana Rajatien liikenne tulee kasvamaan
- Keinot läpiajoliikenteen välttämiseksi
  - Moottoriajoneuvolle ajo kielletty, vain tontille ajo sallittu (Ei vaikutusta)
  - Hidasteiden lisääminen (Asukkaille inhottava, saattaa vähentää hieman läpiajoliikennettä. Kunnossapidon mielipide?)
  - Valvonta (Pistotarkastukset mahdollisia, mutta jatkuva valvonta ei mahdollinen. Vaikutus läpiajoliikenteen määrään vähäinen)
  - Yksisuuntaisuus (Lupa saatava kaupungilta, asukkaiden mielipide? Vaikutus?)
  - Jkpp erottaminen ajoradasta estein (Ei vähennä läpiajoliikennettä, lisää lasten turvallisuutta)
  - Rajatien sulkeminen pohjois- ja/tai etäläpäistä? (Iso vaikutus läpiajoliikenteeseen, lasten turvallisuus lisääntyy, asukkaiden kulku vaikeutuu, työmaalle ohjautuva liikenne lisääntyy, ei allianssin päätettävissä)

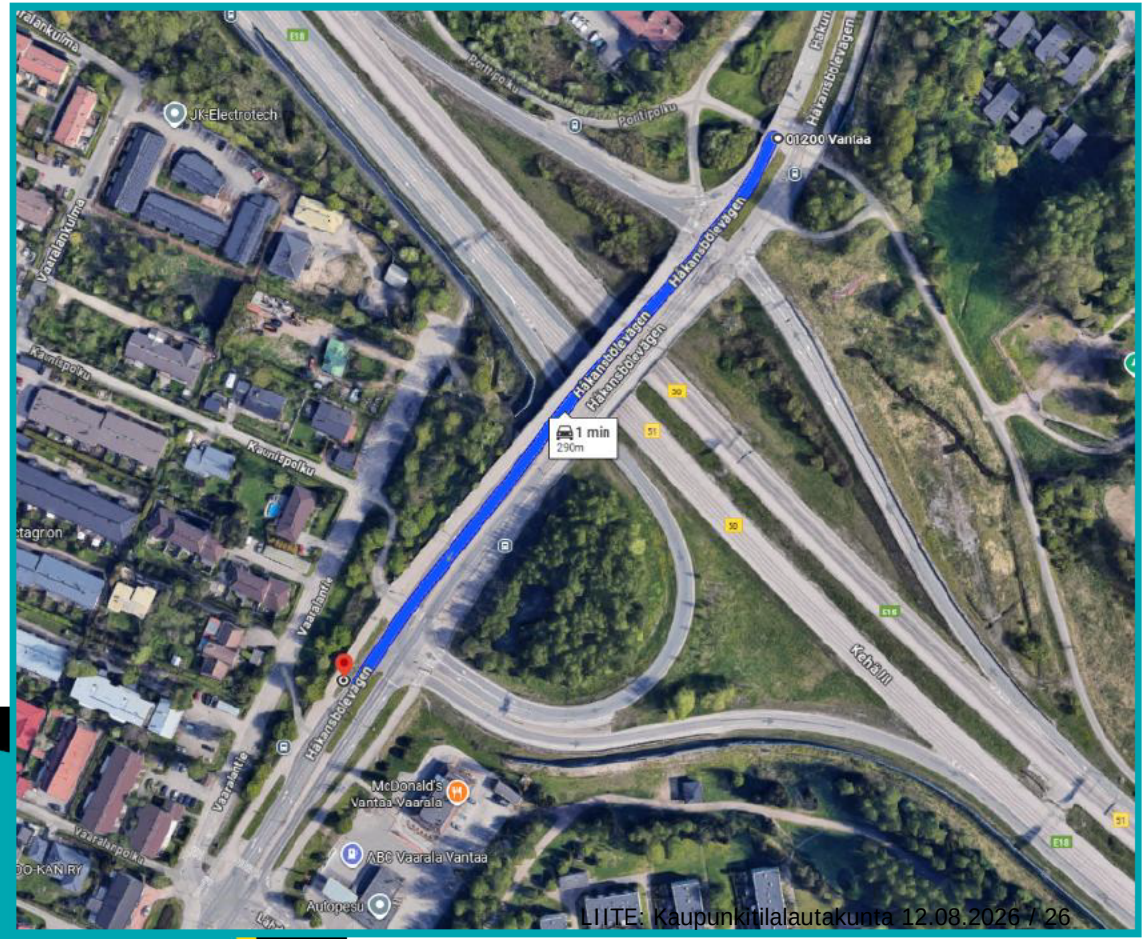


KEHÄ III ylittävä silta

- Silta uusitaan kokonaisuudessaan
- Sillan purkaminen ja rakentaminen puolikkaana liikenne vieressä ei mahdollinen
- Vaihtoehto 1: Varasilta länteen (jkpp+joukkoliikenne)
- Vaihtoehto 2: Täydellinen liikennekatko



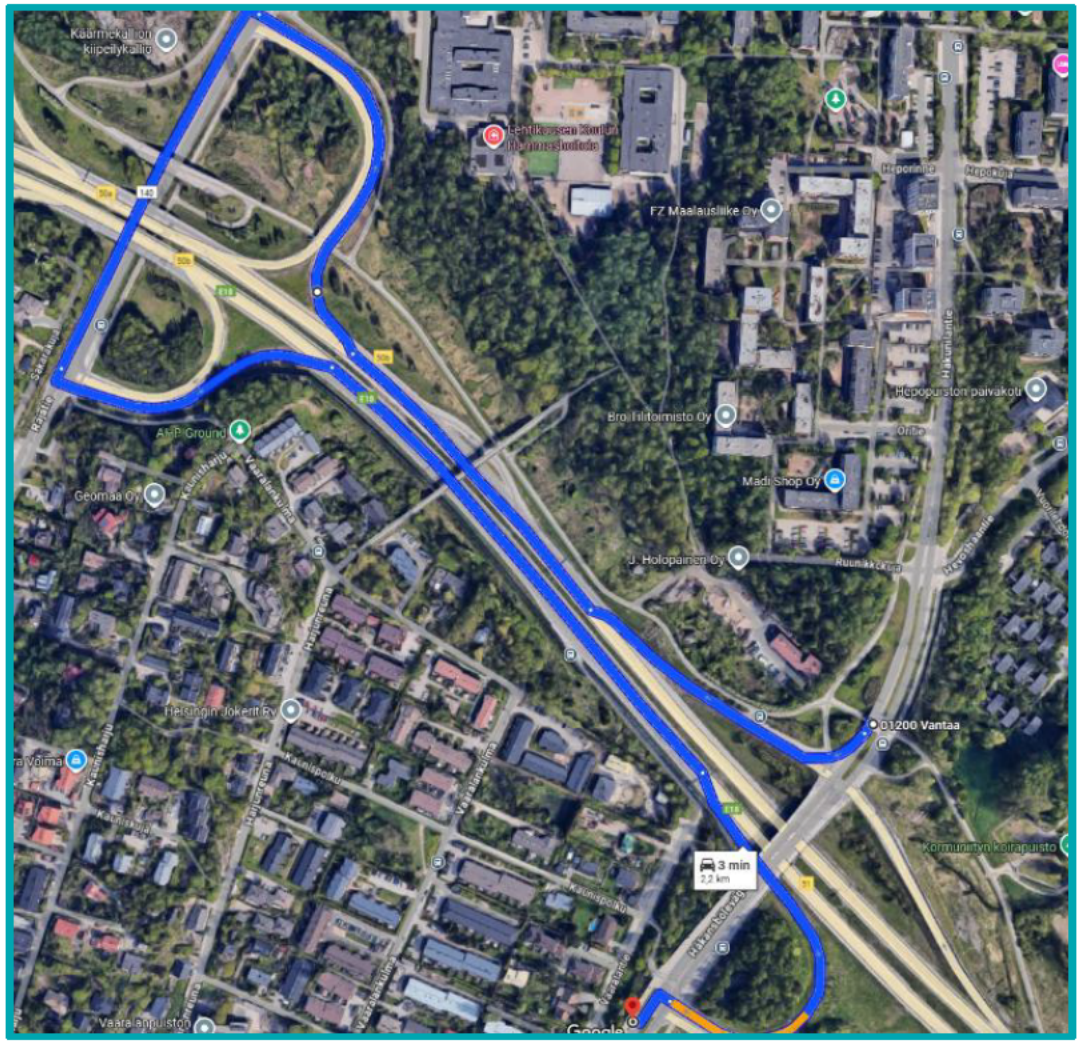
Ajoliikenne vaikutukset etelästä pohjoiseen +3-5min. 2,4km



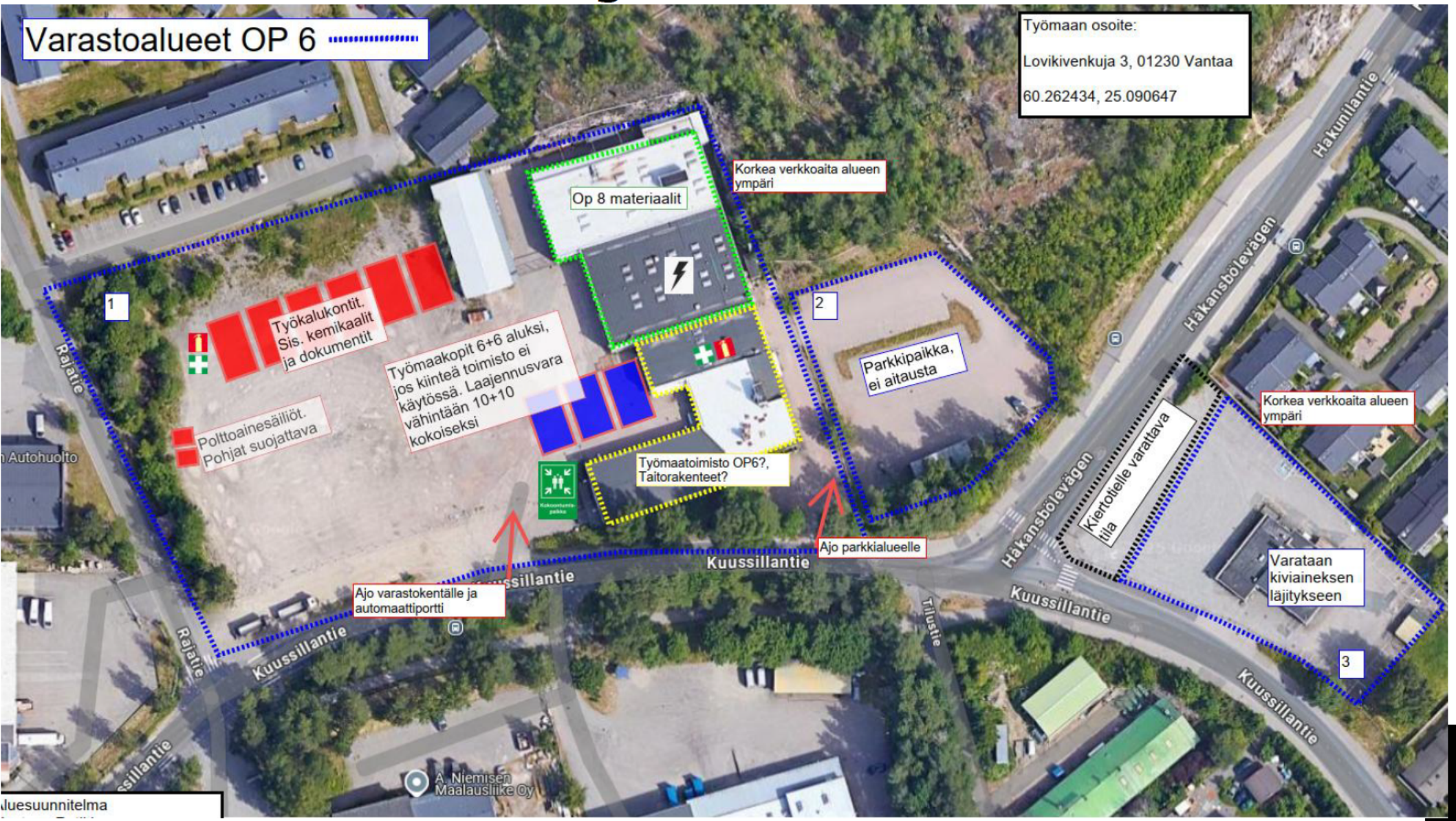


Ajoliikenne vaikutukset pohjoisesta etelään +3-5min 1.9km.





Varastoalueet ja tukikohdat



- Päätukikohta Lovikivenkuja
- Pieniä tukikohtia 3-4 lohkon varrelle

Tilaisuudessa esitetyt kysymykset ja vastaukset

1. Kysymys: Pysäkkejä on 25 kappaletta, mitkä kaksi jäävät niistä pois.

Vastaus: Tässä vaiheessa pois jäävät Teknikontien ja lentoaseman pysäkit

2. Kysymys: Rajatien kohdalla voisi olla vaihtoehtona yksisuuntainen liikenne etelästä pohjoiseen, mutta kasvattaisiko sen Vanhan Porvoontien (Heikinlaakso) läpiliikenne liikaa? Joka tapauksessa jo nyt osittain yksikaistainen liikenne parkkialueiden myötä. Miten päätös tehdään Rajatien suhteen?

Vastaus: Heikinlaakson läpiliikenteen kasvaminen ei alustavan näkemyksen mukaan ole ongelma, mutta reitti on sen verran kaukana, että todennäköisesti ihmiset eivät lähde sieltä kiertämään, vaan ajaa työmaan läpi Hakunilantietä. Kohteeseen voidaan miettiä kiertotieopastusta Heikinlaakson kautta. Sakari Leino laatii asiasta ehdotuksen, joka etenee allianssin projektiryhmään päätettäväksi. Allianssin päätösvalta on hankkeen projektiryhmällä ja johtoryhmällä, ja tämä päätös voidaan todennäköisesti tehdä hankkeen projektiryhmässä.

Yleisökommentti: Rajatien osalta esitetyt kaikki muut vaihtoehdot ovat huonoja lukuun ottamatta kadun sulkemista toisesta päästä. Kaikki muut vaihtoehdot ovat katastrofeja.

3. Kysymys: Onko mahdollista mennä Helsingin rajan yli liikenteen kanssa? Kun tie menee Jakomäen kautta. Lännen puolelta ei taida päästä niin että kiertäisi Rajatien?

Vastaus: Rajatie voidaan sulkea molemmista päistä ja ohjata liikennettä Ikean suuntaan. Hakunilantietä ei voida sulkea, jolloin kulkeminen johtuu työmaan läpi eikä lähde kiertämään Heikinlaakson kautta.

Liikennettä voidaan ohjata Helsingin rajan yli, kunhan se sopii molemmille kaupungeille. Kiertotiereitit ja [illegible]kaiset järjestelyt vaativat aina hyväksynnän ko. kaupungilta. Jakomäen ja Heikinlaakson kautta kiertämisellä ta[illegible]etaan j[illegible] lännen kautta kiertämistä.

4. Kysymys: Kulkeeko julkinen liikenne esimerkiksi Fazerilta Hakunilaan päin ollenkaan Kehä III sillan rakentamisen aikana?

Vastaus: Kulkee jos tehdään varasilta, mutta jos sitä ei rakenneta niin bussiliikenne siirtyy kiertoreitille. Tällöin linja-autoliikenne hieman heikkenee, ja se joutuu kiertämään 3 minuutin ylimääräisen kierroksen.

5. Kysymys: Voiko esitykseen laittaa hankkeen projektiryhmän yhteystiedot, jolloin voi ottaa yhteyttä suoraan?

Vastaus: Hankkeen yhteydenpito on järjestetty viestintäkanavin, joiden kautta tieto välittyy myös tarvittaville kohderyhmille.

6. Kysymys: Mikäli kaupunki ei suostu sulkemaan Rajatietä niin saadaanko kadulle jalankulkuväylä ja suojatiet?

Vastaus: Tässä vaiheessa ei pystytä lupaamaan jalankulkuväylää ja suojateitä. Aloitetaan esittämällä sulkemista vaihtoehtona ja jos sitä ei hyväksytä, aloitetaan keskustelu jalankulkuväylän ja suojatien osalta.

7. Kysymys: Onko Tilustien ja Hakunilantien liikenneympyrätyöt sellaisia, että Rajatieltä pääsee Kuussillantielle koko ajan?

Vastaus: Jos Rajatietä ei suljeta niin Kuussillantielle yhteys säilyy. Rajatien sulkeminen katkaisee yhteyden.

Yleisöehdotus: Rajatien sulun voisi tehdä Vaaralan Talkootien kohdalle. Eli Talkootien suuntaisesti Rajatien sulkeminen, jolloin Vaaralan Talkootiestä muodostuisi umpikuja.

Vastaus: Ehdotusta pidettiin oikein hyvän vaihtoehtona.

8. Kysymys: Kuussillantien varastoalueen takana olevat rivitalot pitäisi varmasti katselmoida, kun ovat niin lähellä louhittavaa kalliota?

Vastaus: Kyseiset talot ovat melko varmuudella katselmoitavien kohteiden joukossa.

9. Kysymys: Minne ovat tulossa Fazerilan uudet kerrostalot?

Vastaus: Suunnitelmat kerrostalojen osalta on liitetty materiaaliin mukaan. Uusi asuinalue sijoittuu Fazerintiellä etelä- ja pohjoispuolelle Fazerin tuotantolaitosten kohdalla. Eteläinen alue sijoittuu nykyisen parkkipaikan kohdalle.

10. Kysymys: Milloin tulevat Hakunilantien suunnitelmat?

Vastaus: Hakunilantien katusuunnitelmat ovat tällä hetkellä tilaajan, eli Vantaan kaupungin tarkastettavina. Tilaajan hyväksyessä suunnitelmat ne tulevat luonnoksina nähtäville 23.3.

11. Kysymys: Näkyykö katusuunnitelmissa meluesteet?

Vastaus: Kyllä, katusuunnitelmissa esitetään meluesteet ja meluratkaisut.

12. Kysymys: Miten louhintojen mittaukset ja katselmoinnit toteutetaan?

Vastaus: Näiden osalta ollaan suoraan yhteydessä kyseessä oleviin kiinteistöihin.

13. Kysymys: Viime vuonna tehtiin melumittauksia. Onko niistä saatavissa tietoja taloyhtiöille?

Vastaus: Kaikille kaduille, johon tulee raitiotie, on tehty meluselvitys ja melumallinnus. Sen perustella melulta suojattavaksi määritetyssä kohteessa on suoritettu talon julkisivun ääneneristävyyden mittaukset. Meluntorjuntatarve on Vantaan ratikassa määritetty melutason muutoksen ja raitioliikenteestä aiheutuvan melutason perusteella. Meluntorjuntaa esitetään ulkoalueiden suojaksi kohteissa, joissa raitioliikenteestä aiheutuvan melun arvioidaan ylittävän Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot ja liikenteen yhteismelun on arvioitu hankkeen vuoksi kasvavan merkittävästi. Merkittäväksi kasvuksi on määritetty yli 2 dB nousu keskiäänitasossa. Sisätilojen suojaksi esitetään meluntorjuntaa lähtökohtaisesti aina, kun laskennallisen arvion perusteella sisämelua koskevat melun ohjearvot eivät alitu. Kaikille melusuojausta tarvitseville rakennuksille on katusuunnitelmassa esitetty melutorjuntaratkaisu. Melumittauksien tuloksia ei tulla erikseen esittämään suunnitelmien nähtävillä olon aikana. Tulokset liitetään hyväksytyn katusuunnitelman pakettiin, joka on julkinen dokumentti.

14. Kysymys: Kuinka paljon louhitaan kalliota metreinä?

Vastaus: Kadun takia louhittava lisäleveys on leveimmillään noin 7 metriä. Kadun varteen rakennettavan sähkönsyöttöaseman kohdalla tätäkin enemmän.

Jälkikäteen tehty tarkennus: Kalliota louhitaan paikoin toistakymmentä metriä.

15. **Kysymys:** Poistuuko linja-auto pysäkki?

Vastaus: Linja-autopysäkki ei siirry louhinnan alkaessa mutta lopullisesti kyllä. Lopullisessa ratkaisussa Kirkkokujan länsipuolinen linja-autopysäkki (suunta Hakunilasta Kuusillantielle) siirtyy Kuussillantielle. Työaikaisen linja-autopysäkin sijoittumista voidaan vielä miettiä.

16. Kysymys: Säilyykö kampaamontalo?

Vastaus: Säilyy.

17. Kysymys: Tarvitseeko taloyhtiöiden huomioida jotain vesihuoltoremonttien osalta?

Vastaus: Ei tarvitse. Tonttien puolelle ei olla tulossa, vesihuoltoa rakennetaan vain katualueella.

18. Kysymys: Keneen olla yhteydessä, jos haluaa puhua liittymäasioista, ja saneerata kiinteistön vesijohtoa hankkeen rakennustöiden kanssa samassa yhteydessä?

Vastaus: Sivulta: https://www.hsy.fi/liittyminen/

19. Kysymys: Miten toimitaan Hakunilantien kiskojen alle jäävän vesijohtoverkoston kanssa?

Vastaus: Hakunilantien kiskojen alle jäävä vesijohtoverkosto putkitetaan. Radan alitukset ja vinossa kulkevat vesijohdot uusitaan ja laitetaan suojaputkeen.

20. Kysymys: Onko Kehä III ylittävä silta tiensä päässä, ja voiko ratikalle rakentaa oman sillan?

Vastaus: Tämän osalta suunnittelussa on tehty lukuisia selvityksiä. Kuntotarkastuksessa on selvinnyt, että silta on huonossa kunnossa ja vaatisi viiden vuoden kuluttua massiiviset kunnostukset, lisäksi sillan alikulkukorkeus ei täytä nykyisiä vaatimuksia. Silta on päätetty uusia kokonaisuudessaan. Rakentamisen osalta on tarkastelussa kaksi vaihtoehtoa. Varasillan rakentaminen jalankulku- ja pyörä- sekä joukkoliikenteen osalta tai täydellinen liikennekatko.

21. Kysymys: Millainen kallioleikkauksesta tulee? pystysuora vai vino?

Vastaus: Kallioleikkauksesta tulee pystysuora.

22. Kysymys: Muuttuuko Hakunilantien nykyinen korko?

Vastaus: Nykyistä korkoa joudutaan muuttamaan esimerkiksi ratikan geometrian tai vesien ohjauksen vuoksi, mutta muutokset eivät ole merkittäviä. Muutokset tehdään niin lähellä nykyistä ko mahdollista.

Seuraa Vantaan ratikkaa ja kysy

- Verkkosivut pääkanava
  - www.vantaa.fi/ratikka
- Tilaa uutiskirje vantaa.fi/uutiskirjeet
- Sähköposti ratikka@vantaa.fi
- Puhelin 044 930 8057
- Somekanavat:
  - Facebook, Instagram, LinkedIn
  - @vantaanratikka #vantaanratikka
  - YouTube-kanava: Vantaan kaupunkiympäristö



VANTAAN RATIKKA

Kiitos

Kohteiden nimet:	**Hakunilantie välillä Kuussillantie-Kehä III, Vaaralankuja**	Piirustukset nro	**58629 - 1, 2 ja 3**
Selostuksen laati:	Jukka Heikkinen Projektipäällikkö	pvm:	21.2.2022
Selostuksen hyväksyi:	Sauli Hakkarainen Suunnittelupäällikkö	pvm:	10.3.2022
Tiedoksi:	Kaupunkitilalautakunta		

Kohde

Hakunilantie ja Vaaralankuja sijaitsevat Vaaralan (93) kaupunginosassa. Katusuunnitelma koskee Hakunilantietä välillä Kuussillantie-Kehä III sekä Vaaralankujaa ja se on esitetty piirustuksissa nro 58629-1, 2 ja 3

Katusuunnitelma on vireillä olevan asemakaavan 002451 - Vantaan ratikka: Vaarala mukainen.

Lähtökohdat ja suunnittelun tavoitteet

Hakunilantie on nykyinen katu, jonka länsi- sekä itäpuolilla sijaitsee pientaloasutusta. Kadun länsipuolella sijaitsee luonnontilainen Vaaralanmäen kallioinen puistoalue.

Vaaralankuja on Hakunilantien suuntainen nykyinen katu, josta on tonttiliittymät itäpuolen tonteille.

Hakunilantien ja Vaaralankujan rakentaminen mahdollistaa Vantaan ratikan rakentamisen Länsimäestä lentoasemalle.

Kadun pääasialliset käyttäjät ovat alueen asukkaat ja liikenne Länsimäestä Hakunilan keskukseen.

<u>Suunnittelun kaupunkikuvalliset ja ekologiset tavoitteet:</u>
Suunnittelualueen kaupunkikuvallisia teemoja ovat säilytettävät ja uudet vihreät elementit, mukava tunnelma ja paikallinen identiteetti. Raidealue on vihreä aina kun mahdollista, kasvillisuus monimuotoista ja paikalliset biotoopit otetaan huomioon. Raideympäristön kaupunkikuvallinen ilme vaihtelee yhtenäisesti määriteltyjen laatutasojen mukaisesti (arkiraitio, kaupunkikäytävä ja urbaani sydän). Paikallista tunnistettavuutta halutaan korostaa, joten katuvihreä on erilainen eri osuuksilla. Erilaiset kasvillisuustyypit ja puukujanteet määrittelevät katuvihreän toisistaan erottuvat tyylit. Suunnittelualueella pyritään käyttämään kierrätysmaita aina kun mahdollista. Pintakierrätysmaita hyödynnetään mm. luonnontilaisiin alueisiin liittyvissä luiskissa, jotka jätetään uudiskasvialueiksi. Alueella on havaittu suhteellisen pieniä vieraslajiesiintymiä, jotka poistetaan.

Liikenteellinen ratkaisu

Hakunilantie on nykyinen kokoojakatu, johon liittyy eteläpäässä uudella kiertoliittymällä kokoojakatu Kuussillantie ja liityntäkatu Tilustie, sekä liityntäkadut Kirkkokuja, Vaaralankuja, Vaaralan talkootie, Lähdepuistontie sekä Vaaralantie. Kirkkokuja ja Vaaralankuja liittyvät samasta liittymästä.

Vaaralankujalla on tonteille ajo sallittu ja kadusta tulee autoille yksisuuntainen etelästä Kirkkokujalta pohjoisen suuntaan. Pyöräily mahdollistetaan kadulle kaksisuuntaisena eli myös pohjoisesta etelään.

Pohjoisessa Hakunilantie jatkuu Hakunilan keskukseen saakka.

Kiertoliittymässä sekä Kirkkokujan, Vaaralan talkootien, Lähdepuistontien/Vaaralantien ja Kehä III:n rampin liittymissä on liikennevalo-ohjaus.

Hakunilantien katualue levenee hieman, ja sen leveys vaihtelee Kuussillantien ja Kirkkokujan välillä 45 metristä reiluun 50 metriin. Leveimmillään katualue on Vaaralanmäen kohdalla. Raitiotien kiskoalueen leveys on 8,35 metriä ja erotettujen jalankulun ja pyöräilynväylien leveys on yhteensä 4,5 metriä kadun molemmin puolin.

Kirkkokujan ja Vaaralan talkootien välillä Hakunilantien raitiotien kiskoalueen leveys on 7,15 metriä. Linja-autopysäkit sijaitsevat Vaaralan talkootien molemmin puolin. Katualueen länsi reunassa kulkee yhdistetty jalankulun- ja pyöräilyn väylä. Vaaralankuja levenee hieman Hakunilantien suuntaan, ja tonteille ajo sen kautta säilyy.

Hakunilantien katualueen leveys välillä Kirkkokuja Vaaralan talkootie on noin 31 metriä. Raitiotien kiskoalueen leveys on noin 7 metriä ja yhdistetyn jalankulun ja pyöräilynväylän leveys katualueen pohjoispuolella on 4,5 metriä. Vaaralankujan ajoradan leveys on 5,5 metriä.

Vaaralan talkootieltä Kehä III suuntaan mentäessä Hakunilatien katualue levenee hieman. Katualueen itä- ja länsireunassa kulkevat erotetut jalankulun ja pyöräilyn väylät. Raitiotiepysäkki rakennetaan Vaaralantien liittymän pohjoispuolelle, ja sen kohdalle katualueen itäreunaan sijoitetaan pyöräpaikoitusalue. Linja-autopysäkki sijoittuu Kehä III ramppiliittymän pohjoispuolelle. Raitiotiepysäkin, linja-autopysäkin sekä Lähdepuistontien ja Kehä III:n rampin risteysalueiden suojatiejärjestelyt ovat esteettömyyden erikoistason mukaisia.

Hakunilantien katualueen leveys välillä Vaaralan talkootie Kehä III:n ramppi on noin 40 metriä. Raitiotien kiskoalueen leveys on noin 6,75 metriä ja erotettujen jalankulun- ja pyöräilyn väylien leveydet katualueen molemmin puolin ovat 4,5 metriä.

Pintamateriaalit, kasvillisuus ja rakenteet

Ajorata, yhdistetty sekä erotettu jalkakäytävä ja pyörätie päällystetään asfaltilla. Raitiotiepysäkit sekä linja-autopysäkit kivetään mustalla betonikivellä. Kiertoliittymän keskellä raitiotie päällystetään nurmikivellä, ajoradan yliajettava osuus päällys-

tetään harmaalla nupukivellä ja kiertoliittymän keskiosan reunaan tulee punainen noppakiveys. Keskisaarekkeissa ja erotuskaistoilla sekä pyöräpaikoitusalueella käytetään harmaata betonikiveä. Nurmiraidealueiden päädyt kivetään harmaalla nupukivellä. Reunatuet ovat harmaata luonnonkiveä.

Kasvillisuus on monilajista, -muotoista ja -ilmeistä. Kaikissa istutuksissa käytetään sekä ruoho- että puuvartisia kasveja. Istutuksissa käytetään myös havupensaita. Raidealueella on pääsääntöisesti nurmi, lukuun ottamatta pysäkkialueita ja risteyksiä. Erotuskaistoille ja reuna-alueille istutetaan monilajista puu- ja pensaskasvillisuutta vaihtelevin istutusvälein ja alueet kylvetään niityiksi, kukkivaksi nurmeksi tai nurmetetaan sijainnista riippuen. Kallioleikkauksen eteen, Hakunilantien länsipuolelle, rakennetaan istutusalue köynnöksille. Hakunilantien pohjoispäässä nykyiseen kasvillisuuteen liittyvä reuna-alue metsitetään.

Vaaralantien risteyksen ja Kehä III:n välisellä alueella melukaiteet ja meluseinät ovat nk. vihreitä rakenteita, joissa vihreys tulee köynnöksistä. Katualueen länsireunalle, rakennetaan 1,4 metriä korkea melukaide ja meluseinä, joka toteutetaan 2 ja 2,5 metrin korkuisena. Meluesteet vihreytetään köynnösistutuksin.

Kuussillantien ja Vaaralan talkootien välisellä osuudella meluseinät toteutetaan teräs/puurakenteisina.

Raitiotiepysäkkikatokset ja sähkönsyöttöasema ovat viherkattoiset.

Valaistus

Ajorata valaistaan 10 metriä korkein pylväsvalaisimin, osa valaisimista sijoitetaan yhteiskäyttöpylväisiin raitiotien sähköistyksen kanssa. Kevyen liikenteen väylät valaistaan 6 metriä korkeilla pylväsvalaisimilla.

Tasaus ja kuivatus

Hakunilantien tasaus noudattaa pääpiirteissään alueen nykyistä maanpintaa.

Hakunilantien eteläosan hulevedet kiertoliittymän läheisyydestä ohjataan rakennettavaan hulevesiviemäriin, joka liittyy nykyiseen Kuussillantien hulevesiviemäriin.

Pohjoisosa kuivatetaan uudella hulevesiviemärillä, joka liittyy nykyiseen hulevesiviemäriin lähellä Kehä III:n ramppia.

Mahdollisessa tulvatilanteessa Hakunilantien eteläosan vedet virtaavat Kuussillantielle, ja edelleen Kuussillantietä etelään.

Pohjoisosan vedet virtaavat mahdollisessa tulvatilanteessa Lähdepuistontielle, ja sieltä edelleen Lähteensilmänpuistoon.

Esteettömyys

Hakunilantien suunnitteluratkaisut täyttävät esteettömyydelle asetetun perustavoitetason. Raitiotiepysäkit ja linja-autopysäkit sekä niiden läheisyydessä sijaitsevat suojatiet täyttävät esteettömyydelle asetetun erikoistason.

Vuorovaikutus

Vantaan ratikan ensimmäisten katusuunnitelmaluonnosten esittelystä tiedotettiin Vantaan kaupungin eri tiedotuskanavissa, kirjeitse esiteltävien luonnosten katujen maanomistajille, jonka lisäksi esittelystä lähetettiin mediatiedote.

Katusuunnitelmaluonnoksia esiteltiin 7.-20.10.2021 välisenä aikana kaupungin verkkosivuilla karttakuvien sekä esittelyvideoiden välityksellä.

Luonnoksista pystyi jättämään mielipiteen kaupungin verkkosivuilla olleeseen katusuunnitelmaluonnoskyselyyn tai laittamalla mielipiteen sähköpostitse. Lisäksi katusuunnitelmia koskevia kysymyksiä varten oli järjestetty kaksi puhelinaikaa.

Katusuunnitelmista jätetyt mielipiteet koottiin vastauksineen vuorovaikutusmuistioksi. Vuorovaikutusmuistio julkaistiin joulukuussa 2021 Vantaan ratikan verkkosivuilla.

Muuta

Hakunilantien rakentamisen aloittaminen on alustavasti arvioitu tapahtuvan vuonna 2024 raitiotien rakentamisen yhteydessä.

HAKUNILANTIE VÄLILLÄ KEHÄ III – KUUSSILLANTIE KATUSUUNNITELMAN SELOSTUS

SELOSTUKSEN TIEDOT

KOHTEIDEN NIMET	Hakunilantie välillä Kehä III – Kuussillantie, Vaaralankuja, Vaaralantie
PIIRUSTUSNUMERO	58629-1, 58629-2, 58629-3
SELOSTUKSEN LAATI	Anna Nyhammar, suunnittelija, 23.4.2026, Muutos A (8.5.2026)
SELOSTUKSEN HYVÄKSYI	Heikki Väänänen, suunnittelupäällikkö, 30.4.2026
TIEDOKSI	Kaupunkitilalautakunta

Suunniteltava kohde

Hakunilantie sijaitsee Vaaralan (93) kaupunginosassa. Katusuunnitelma koskee Hakunilantietä välillä Kehä III – Kuussillantie, Vaaralankujaa sekä Vaaralantietä, ja se on esitetty piirustuksissa nro 58629–1, 58629–2 ja 58629–3.

Katusuunnitelma-alueella on voimassa olevat asemakaavat:

- asemakaava VAARALA II
- asemakaava VAARALA 4

- asemakaavan muutos 000860 – VAARALA/TALKOOTIE
- asemakaavan muutos 001074 – VAARALA/93225
- asemakaavan muutos 001737 – VAARALA/OSA KORTTELIA 93222
- asemakaavan muutos 002451 – Vantaan ratikka: Vaarala

Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Hakunilantie on olemassa oleva katu, jota ympäröi pientalovaltainen asuinalue. Koko suunnittelualue sijoittuu Vaaralan kaupunginosan rakennettuun ympäristöön. Lähdenpuistontien liittymässä sijaitsee muutama liikerakennus, joissa toimii suunnitteluhetkellä huoltoasema, ravintola ja päivittäistavarakauppa. Hakunilantien eteläisellä osuudella katualue rajautuu länsipuolelta Vaaralanmäen metsäiseen ja kallioiseen puistoalueeseen.

Hakunilantien rakentaminen mahdollistaa asemakaavan mukaisen raitiotieyhteyden rakentamisen Vaaralassa.

Kadun pääasialliset käyttäjät ovat alueen asukkaat. Raitiotieyhteyden odotetaan kasvattavan käyttäjämääriä asuinalueilta Tikkurilaan ja aina lentoasemalle saakka. Kevytliikenne suuntautuu Tikkurilaan ja Tikkurilan juna-asemalle.

Suunnittelun kaupunkikuvalliset ja ekologiset tavoitteet

Vantaan raitiotien kaupunkikuvallisia teemoja ovat säilytettävät ja uudet vihreät elementit, mukava tunnelma ja paikallinen identiteetti. Raitiotie on jaettu osuuksiin, joilla raideympäristön kaupunkikuvallinen ilme vaihtelee yhtenäisesti määriteltyjen laatutasojen mukaisesti (arkiraitio, kaupunkikäytävä ja urbaani sydän). Paikallista tunnistettavuutta korostetaan myös katuvihreällä, joka on erilainen eri osuuksilla.

Hakunilantie välillä Kehä III – Kuussillantie on laatutasoltaan arkirata-aluetta. Alueella on havaittu pieniä vieraslajiesiintymiä, jotka poistetaan.

Raidealue on kasvillisuuspintainen viherraide aina, kun se on mahdollista. Nurmialueiden sijaan suositaan matalia niittyjä, joissa on nurmiheinien lisäksi kukkivia

ruohovartisia lajeja. Istutukset ovat monimuotoisia, monilajisia ja kerroksellisia. Puukujanteet voivat olla yhden tai useamman lajin kujanteita, osuuden mukaan. Paikalliset biotoopit otetaan huomioon. Kierrätysmaita käytetään aina, kun mahdollista. Pintakierrätysmaita hyödynnetään mm. luonnontilaisiin alueisiin liittyvissä luiskissa.

Liikenteellinen ratkaisu

Hakunilantie on asuinalueen läpi kulkeva pääkatu. Suunniteltava katuosuus liittyy pohjoisen suunnassa Kehä III:n ylittävään siltaan S7 ja päättyy eteläpäässä Kuussillantien liittymään. Suunnittelualueella Hakunilantien katualueen leveys vaihtelee välillä 30,0–50,7 metriä. Ajoradan leveys on linjaosuuksilla 6,5 metriä. Katualueen molemmilla reunoilla kulkee eroteltu jalkakäytävä ja leveä pyörätie. Jalkakäytävät ovat leveydeltään 2,0–2,5 metriä ja pyörätiet 2,5 metriä.

Hakunilantiehen liittyy olemassa olevat Kehä III:n eteläpuoliset rampit, tonttikadut Lähdepuistontie, Vaaralantie, Vaaralan talkootie, Vaaralankuja ja Kirkkokuja, yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie Pääskyläntie sekä pääkatu/alueellinen kokoojakatu Kuussillantie. Tonttikadut ja rampit liittyvät Hakunilantiehen rakennettavilla T-liittymillä, joista ramppien, Lähdepuistontien, Vaaralantien ja Vaaralan talkootien liittymät ovat valo-ohjattuja. Lähdepuistontien ja Kirkkokujan ylittävät suojatiet ja pyörätien jatkeet ovat korotettuja. Kirkkokujan kohdalla on Hakunilantien ylittävä suojatie, jonka ajoradan ylittävä osuus on valo-ohjaamaton ja raitiotien ylittävä osuus on valo-ohjattu. Hakunilantien eteläpää liittyy Kuussillantiehen rakennettavalla valo-ohjatulla kiertoliittymällä, johon liittyy myös tonttikatu Tilustie.

Vaaralantie on olemassa oleva, päättyvä tonttikatu Hakunilantien länsipuolella. Se liittyy eteläpäässä Hakunilantiehen ja päättyy pohjoispäässä kääntöpaikkaan, josta on jalankulkuyhteys Kehä III:n varrella sijaitsevalle linja-autopysäkille. Vaaralantiehen liittyy olemassa olevat väylät Kaunispolku ja Vaaralankuja sekä JKPP-yhteys (leveys 3,5 m), joka nousee jyrkästi Kaunispolun kohdalta Hakunilantielle. Ajoradan (leveys 6,5 m) länsipuolella sijaitsee reunatuella eroteltu jalkakäytävä (leveys n. 2,5 m) sekä pientalojen tonttiliittymiä. Ajoradan itäpuoli on reunakivetön.

Vaaralankuja on olemassa oleva, kapea tonttikatu, joka kulkee Hakunilantien rinnalla samansuuntaisena alkaen Vaaralan talkootien liittymästä ja päättyen Kirkkokujaan.

Vaaralankujan nykyinen 4,5 metrin levyinen ajorata muutetaan raitiotien rakentamisen yhteydessä kaavan mukaisesti jalkakäytäväksi (leveys 2,0 m) ja pyörätieksi (2,5 m), jotka erotetaan Hakunilantien uudesta ajoradasta n. 2,3–3,0 metrin levyisellä erotuskaistalla. Nykyisen Vaaralankujan varrella oleville tonteille ajo tapahtuu jatkossa suoraan Hakunilantien ajoradalta, erotuskaistan ja JKPP-tien poikki.

Raitiotie kulkee Hakunilantien länsipuoliskolla, ajoradan ja jalankulku- ja pyörätien välissä. Raitiotien kiskoalueen leveys on n. 7,0 metriä, sillalla ja raitiotiepysäkillä n. 6,0 metriä. Raitiotien pysäkkilaiturit rakennetaan Hakunilantielle Kehä III:n ramppien ja Lähdepuistontien väliin. Pysäkkilaiturit sijaitsevat molemmilla puolilla raidetta. Raiteen ja ajoradan välinen laituri toimii yhteiskäyttölaiturina linja-autoliikenteelle.

Hakunilantiellä on nykyisellään kolme linja-autopysäkkiparia. Pohjoisen suuntaan kulkevat pysäkit, Vaaralantie V9304, Vaaralan talkootie V9306 ja Kirkkokuja V9308, säilyvät. Etelän suuntaan kulkevista pysäkeistä säilyy Vaaralantie V9301, joka toteutetaan yhteiskäyttöpysäkkinä raitiotien kanssa. Vaaralan talkootie V9305 ja Kirkkokuja V9309 poistuvat käytöstä.

Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Reitti jatkuu pohjoisen suuntaan Kehä III:n sillan S7 yli ja Hakunilantien itäreunaa pitkin, liittyen Kehä III:n pohjoispuoliseen, itä–länsisuuntaiseen pääpyöräreittiin. Hakunilantien eteläpäässä pääpyöräreitti haarautuu itä–länsisuuntaiseksi, jatkuen Kuussillantien eteläreunaa pitkin länteen Helsingin (Jakomäen) suuntaan ja itään Fazerilan suuntaan. Pääpyöräreitti haarautuu itään myös Lähdepuistontiellä, jonka eteläreunassa se kiertää Kelokallion puistoalueen ja liittyy lopulta Kuussillantielle.

Pintamateriaalit, kasvillisuus ja rakenteet

Ajorata, jalkakäytävät ja pyörätiet päällystetään asfaltilla. Keskisaarekkeilla ja erotuskaistoilla on harmaata betonikiveä, nupukiveä sekä niittynurmea, pensaita ja puita. Reunatuet ovat harmaata luonnonkiveä. Jalankulku ja pyöräily erotellaan toisistaan maaliviivalla tai harmaalla noppakiviraidalla (esteettömyyden erikoistaso). Raidealue erotellaan ajoradasta ja ylittävistä suojateistä harmaalla nupukiviraidalla. Hakunilantien kiertoliittymän kavennukset ja yliajettavat alueet ovat harmaata nupukiveä. Nupukiveyksiin käytetään kierrätettyä kiveä saatavuuden mukaan.

Katuosalle rakennetaan raitiotien ja linja-autoliikenteen yhteiskäyttöpysäkki sekä kolme linja-autopysäkkiä. Pysäkit varustetaan katoksilla, aikataulunäytöillä ja jäteastioilla. Pysäkkien odotustilat päällystetään mustalla betonikivellä, katoksen kohta harmaalla betonikivellä, reunakiven viereinen varoitusalue valkoisella betonikivellä ja ohjaavat raidat harmaalla noppakivellä ja luonnonkivisellä uralaatalla. Pysäkkien ympäristössä (esteettömyyden erikoistaso) suojateiden odotustilat ovat valkoista betonikiveä ja jalankulkureitit liittyville pysäkeille ohjataan luonnonkivisellä uralaatalla tai reunakivellä.

Vaaralantien raitiotiepysäkin sekä Kuussillantien kiertoliittymän yhteydessä on pysäköintialueet kaupunkipyörille, polkupyörille ja sähköpotkulaudoille. Pysäköintialueet päällystetään harmaalla betonikivellä, kaupunkipyöräasemat harmaalla betonilaatalla. Kaupunkipyöräasemat varustetaan infokyltein ja pyörätelinein, pyöräpysäköinti pyörätelinein ja sähköpotkulautapysäköinti maalauksin.

Kehä III:n ylittävän sillan S7 ja Vaaralantien väliselle alueelle rakennetaan melusuojausta vähentämään sillalta ja ajoradalta länteen kantautuvaa liikennemelua. Sillan ja Vaaralantielle johtavan JKPP-tien välisellä matkalla raitiotien ja länsipuolen pyörätien väliin rakennetaan 2,1 metriä korkea betoninen meluseinä ääntä absorboivalla pinnalla. Raitiotiepysäkin kohdalle rakennetaan jalkakäytävän viereen pientareelle 1,8 metriä korkea betoninen melukaide.

Kuussillantien liittymän pohjoispuolelle rakennetaan raitiotien sähkönsyöttöasema SSA 10, jolle rakennettava huoltoajoyhteys ja piha-alue kivetään nurmikivellä.

Alueen istutuksissa korostuu monilajisuus, vehreys ja kerroksellisuus. Puuistutukset koostuvat eri lajisista ja eri ikäisistä taimista, vaihdellen rytmikkäisistä istutuksista vapaamuotoisempiin kokonaisuuksiin. Lehtipensasvaltaiset alueet ovat monipuolisia kasvillisuusyhdyskuntia sisältäen perennoja ja koristeheiniä. Perennavaltaisilla istutusalueilla pääpaino on maata peittävillä perennoilla. Joukkoon istutetaan myös koristeheiniä ja puuvartista kasvillisuutta. Monilajisten istutusalueiden sekaan asennetaan maakiviä ja lahopuita. Vierialueille ja pengerluiskiin istutetaan uusia lehti- ja havupuita sekä pensaita. Havupuiden metsitystaimia istutetaan kalliolle.

Raitiotielle, erotuskaistoille ja reuna-alueille kylvetään niittykasvillisuutta, joka on lajistoltaan monipuolista ja vaihtelevaa koostuen kukkivista, koristeellisista ja vehreistä,

pölyttäjäystävällisistä ja kasvupaikkaan soveltuvista lajeista. Niittyjen kasvualustoissa pyritään hyödyntämään paikallista kuorittua pintamaata. Maanpeitekasvillisuutta ja köynnöksiä istutetaan kallioleikkauksen edustalle välillä Kirkkokuja–Kuussillantie. Köynnöksiä istutetaan myös rakennettavan sähkönsyöttöaseman SSA10 seinille sekä Kehä III:n ja Vaaralantien välille rakennettaviin melusuojiin. Raitiotien pysäkkikatokset toteutetaan kasvikattoisina.

Katualueen poikki kulkee itä–länsisuuntainen ekologinen yhteys, joka yhdistää Vaaralanmäen ja Kelokallion metsäiset puistoalueet. Yhteys kulkee Hakunilantien ja Vaaralankujan poikki ja hyödyntää Kolmiokirkorinteen aluetta, joka on asemakaavassa osoitettu jalankululle ja tontille ajolle, mutta säilyy nykyisellään eli rakentamattomana.

Valaistus

Hakunilantie valaistaan uusilla 10 metriä korkeilla yhteiskäyttöpylväsvalaisimilla, jotka sijoitetaan raiteiden väliin tai erotuskaistalle raiteiden ja ajoradan tai raiteiden ja pyörätien väliin. Jalkakäytävät ja pyörätiet katualueen reunoilla valaistaan 6 metriä korkeilla valaisimilla, jotka sijoitetaan jalkakäytävän viereen pientareelle.

Tasaus ja kuivatus

Hakunilantien tasaus noudattaa pääpiirteissään alueen nykyistä maanpintaa. Hakunilantien tasaus liittyy pohjoispäässä uuteen Kehä III:n ylittävään siltaan S7. Hakunilantien eteläpäässä tasaus liittyy Kuussillantien risteykseen rakennettavaan kiertoliittymään.

Hakunilantie kuivatetaan hulevesiviemäreillä, jotka haarautuvat pohjoispäässä Hakunilantien itäpuoliseen nykyiseen hulevesiviemäriin sekä Vaaralantielle Hakunilantien länsipuolelle rakennettavaan hulevesiviemäriin. Hakunilantien eteläosan ja Kuussillantien kiertoliittymän kuivatusvedet johdetaan itään, Kuussillantien nykyiseen hulevesiviemäriin. Katurakenteiden ja raitiotierakenteiden kuivatusta täydennetään salaojin.

Mahdollisessa tulvatilanteessa Hakunilantiellä muodostuvat sekä sinne johtuvat hulevedet virtaavat Hakunilantien itäpuolelle sijoittuvaa nykyistä hulevesiviemäriä sekä

Vaaralantielle toteutettua huleveden tulvamitoitettua hulevesiviemäriä ja avouomaa pitkin Kormuniitynojaan. Hakunilantien eteläosista hulevesiä voi virrata tulvatilanteissa pieneltä alueelta myös Kuussillantien ja Tilustien suuntaan.

Esteettömyys

Hakunilantien raitiotie- ja linja-autopysäkkialueiden suunnitteluratkaisut täyttävät esteettömyydelle asetetun erikoistavoitetason, mukaan lukien pysäkkejä ympäröivät liittymäalueet, suojatiet ja liittyvien pysäkkien väliset reitit.

Vuorovaikutus

Vuonna 2026 Hakunilantien katusuunnitelmiin tehtiin muutoksia. Päivitettyjä Hakunilantien välillä Kyytitie-Raudikkokuja katusuunnitelmaluonnoksia esiteltiin 23.3.–8.4.2026 välisenä aikana kaupungin verkkosivuilla. Luonnoksista pystyi jättämään mielipiteen katusuunnitelmaluonnoskyselyyn tai sähköpostitse ratikka@vantaa.fi. Katusuunnitelmista jätetyt mielipiteet koottiin vastauksineen vuorovaikutusraportiksi. Vuorovaikutusraportti julkaistiin huhtikuussa 2026.

Kustannusarvio

Hakunilantien välillä Kehä III – Kuussillantie rakentamiskustannukset ovat noin 17 926 000 euroa (alv 0 %), josta kadunrakentamisen osuus on 17 718 000 euroa ja vesihuollon 208 000 euroa.

Muuta

Hakunilantie rakentamisen aloittaminen on vuoden 2026 rakentamisohjelmassa.

Muutos A (8.5.2026)

- Sivu 3: Lisätty kuvaus Vaaralantien katualueesta. Raitiotien kiskoalueen leveyttä sekä Vaaralankujan erotuskaistan leveyttä tarkennettu.

- Sivu 4: Reunatuen materiaali korjattu betonista luonnonkiveen. Lisätty maininta kierrätetyn nupukiven käytöstä ja vähäisiä tarkennuksia materiaalikuvauksiin.
- Lisäksi vähäisiä korjauksia oikeinkirjoitukseen ja kappalejakoon.

MERKINNÄT

- Luonnonreunatuki, harmaa
- Madallettu reunatuki
- LR Luiskattu reunatuki
- Upotettu reunatuki
- N02/N03 Noppakiviraita, harmaa, 2/3 kiveä
- Ajorata, asfaltti
- N02 Jk+pp -tie, asfaltti erotus 2 noppakiven raidalla
- Hulevesiviemäri ja hulevesikaivo
- Rakennettu hulevesiviemäri ja hulevesikaivo
- Kiskokaivot
- Ratasähkö-, valaisin-, yhteiskäyttöpylväs
- +34.9 Likimääräinen korkeusasema
- Betonikivi, harmaa/musta, huomioraita betonikivi, valkoinen
- Betonikivi, valkoinen
- Nurmikivi
- Luonnonkivi, nupukivi, harmaa
- Luonnonkivi, noppakivi, punainen
- Nurmi A2/A3/Kukkiva nurmi/ maisemanurmi 1
- Maanpeitekasvillisuus, ruohovartinen
- Niitty, matala
- Säilytettävä kasvillisuus
- Monilajinen, lehtipensasvaltainen istutus, matala
- Istutettava köynnös
- Istutettava lehtipuu leveä/kapea kujanteessa laji vaihtelee.
- Istutettava havupuu
- Istutettava yksittäispensas, korkea, havu
- Liikennevalo-ohjattu liittymä
- Maakivi, 500 - 700 mm
- Kuivatuspainanne
- Linja-autopysäkkikatos ja roskakori
- Laitekaappi
- Nykyinen tukimuuri
- Korotettu risteysalue
- Heijastinpylväs korotuksen yhteydessä
- Aikataulunäyttö
- Sähkönsyöttö-asema, vihertakto

58629-1A | 58629-1B | 58629-1C | 58629-1D | 58629-1E

LIITE. Kaupunkitilalautakunta 12.08.2020 7 26

Hakunilantie tyyppipoikkileikkaus A–A välillä Kuussillantie–Kirkkokuja

Suoja-aita | Jalankulkuväylä | Nykyinen tukimuuri

vierialue	jk	pp	ero-tus-kaist.	ajorata	raitiotiealue	ajorata	ero-tus-kaista	pp	jk	vierialue
7,00 (vaih.)	2,00	2,50	1,00	4,00	8,30	4,00	5,50	2,50	2,00	3,50

42,30

Vierialue 7.0m
Jalkakäytävä 2.0m
Pyöräntie 2.5m
Erotuskaista 1.0m
Ajorata 4.0m
Raitiotiealue 8.3 m
Ajorata 4.0m
Erotuskaista 5.5m
Pyöräntie 2.5m
Jalkakäytävä 2.0m
Vierialue 3.6m

Kuussillantie | Vaaralanmäki | Kalliokuja | Kirkkokuja | Hakunilantie | Liittyy Kuussillantien rampiin 58630-2 | Liittyy Kuussillantien rampiin 58630-1 | Liittyy Hakunilantien rampiin 58627-1 | Liittyy Kuussillantien rampiin 58630-3 | Liittyy Hakunilantien rampiin 58627-2

Katualueen raja. | Rautatien raja | Tilusrajan raja | Rautatien sähkönsyöttöasema. | Meluseinä 1.6 m | Suoja-aita

LP 5-39 | VP (P) | LH (AM) | AOT (TPA) | 93034 A4 | 93037 Y | pp Pääskyntie

Vaarala Fagersta | Kuussilta Sexbro | Kolmiokiri-konninne

0 10 20 30 40 50m

VANTAAN KAUPUNKI
KADUT JA PUISTOT

93 VAARALA

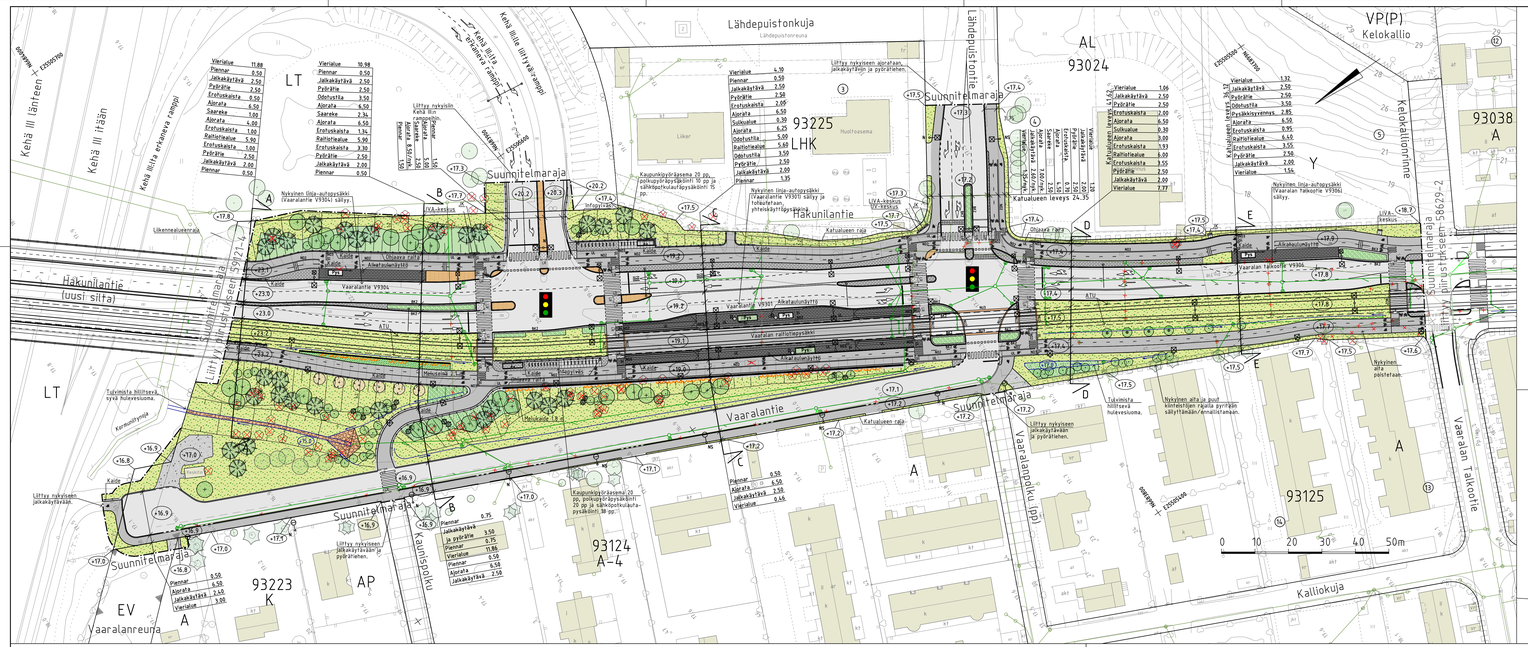
HAKUNILANTIE
KUUSSILLANTIE–KIRKKOKUJA

KATUSUUNNITELMA

Hyv.			
Tark.			
Suunn.			
Mittakaava	1:500 / 1:200	Koord.järj.	ETRS-GK25
		Korkeusjärj.	N2000

Liitt. piir.nro: 58627-1, 58629-2, 58630-1

209	HALLINNOLLISET KATUSUUNNITELMAT	Hyv.	
		Piir.nro	58629-1
GEOTEK-NIIKKA	Tark.	21.2.2022	Tark. J.Heikkinen
AFRY		21.2.2022	Suunn. J.Virta

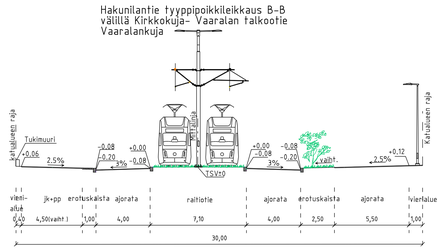

Lähdepuistonkuja
Lähdepuistontie
Suunnitelmaraja
Kehä III länteen
Kehä III itään
Kehä III itäsalmen ramppi
Kehä III länsisalmen ramppi
Hakunilantie (uusi silta)
Hakunilantie
Vaaralantie
Vaaralantie V9304
Vaaralantie V9305
Vaaralantie V9306
Vaaralantie V9307
Vaaralantie V9308
Vaaralantie V9309
Vaaralantie V9310
Vaaralantie V9311
Kaunistonkatu
Kaunistonhelmi
Kaunistonhelmi 2
Kaunistonhelmi 3
Kaunistonhelmi 4
Kaunistonhelmi 5
Kaunistonhelmi 6
Kaunistonhelmi 7
Kaunistonhelmi 8
Kaunistonhelmi 9
Kaunistonhelmi 10
Kaunistonhelmi 11
Kaunistonhelmi 12
Kaunistonhelmi 13
Kaunistonhelmi 14
Kaunistonhelmi 15
Kaunistonhelmi 16
Kaunistonhelmi 17
Kaunistonhelmi 18
Kaunistonhelmi 19
Kaunistonhelmi 20
Kaunistonhelmi 21
Kaunistonhelmi

58629-2A 58629-2B 58629-2C 58629-2D

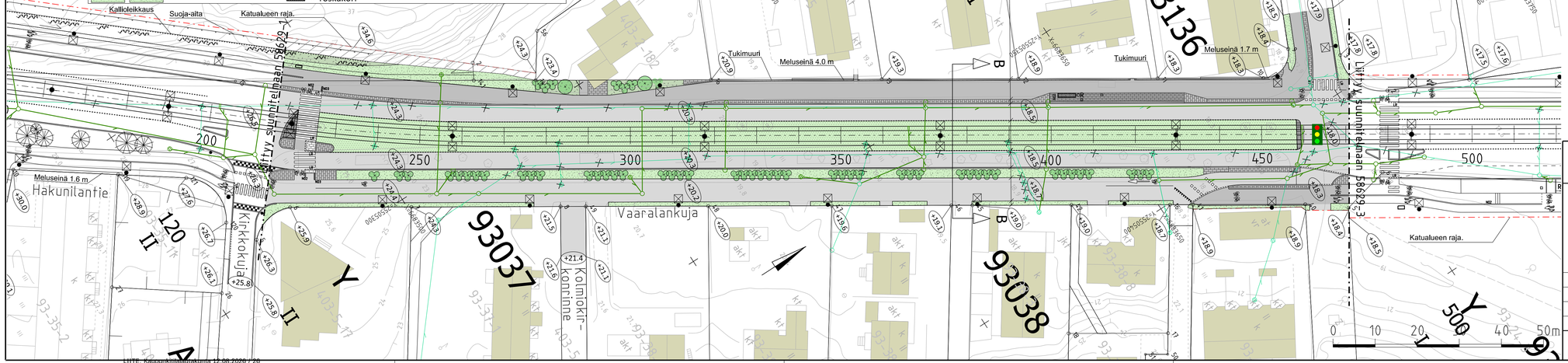
MERKINNÄT

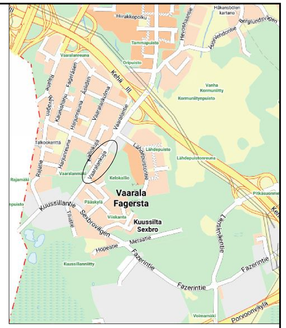
- Ajorata, asfaltti
- Jk+pp -tie, asfaltti erotus 2 noppakiven raidalla (N02)
- Hulevesiviemäri ja hulevesikaivo
- Rakennettu hulevesiviemäri ja hulevesikaivo
- Kiskokaivot
- Ratasähkö-, valaisin-, yhteiskäyttöpylväs
- +34.9 Likimääräinen korkeusasema
- Betonikivi, harmaa/musta, huomioraita betonikivi, valkoinen
- Nurmi A2/A3
- Luonnonreunatuki, harmaa
- Madallettu reunatuki
- Luiskattu reunatuki (LR)
- Upotettu reunatuki
- N02/N03 Noppakiviraita, harmaa, 2/3 kiveä
- Istutettava lehtipuu leveä/kapea kujanteessa laji vaihtelee
- Istutettava yksittäispensas, korkea, lehti
- Luonnonkivi (nupukivi), harmaa
- Betonikivi, valkoinen
- Linja-autopysäkkikatos ja roskakori
- Istutettava köynnös
- Säilytettävä kasvillisuus
- Monilajinen, lehtipensasvaltainen istutus, matala
- Kuivatuspainanne
- Liikennevalo-ohjattu liittymä
- Korotettu risteysalue
- Heijastinpylväs korotuksen yhteydessä
- Aikataulunäyttö

Hakunilantie tyyppipoikkileikkaus B–B välillä Kirkkokuja– Vaaralan talkootie



Vierialue	0.4m
Jalkakäytävä+pyörätie	4.5m
Erotuskaista	1.0m
Ajorata	4.0m
Raitiotiealue	7.1m
Ajorata	4.0m
Erotuskaista	2.5m
Ajorata	5.5m
Vierialue	1.0m





VANTAAN KAUPUNKI
KADUT JA PUISTOT

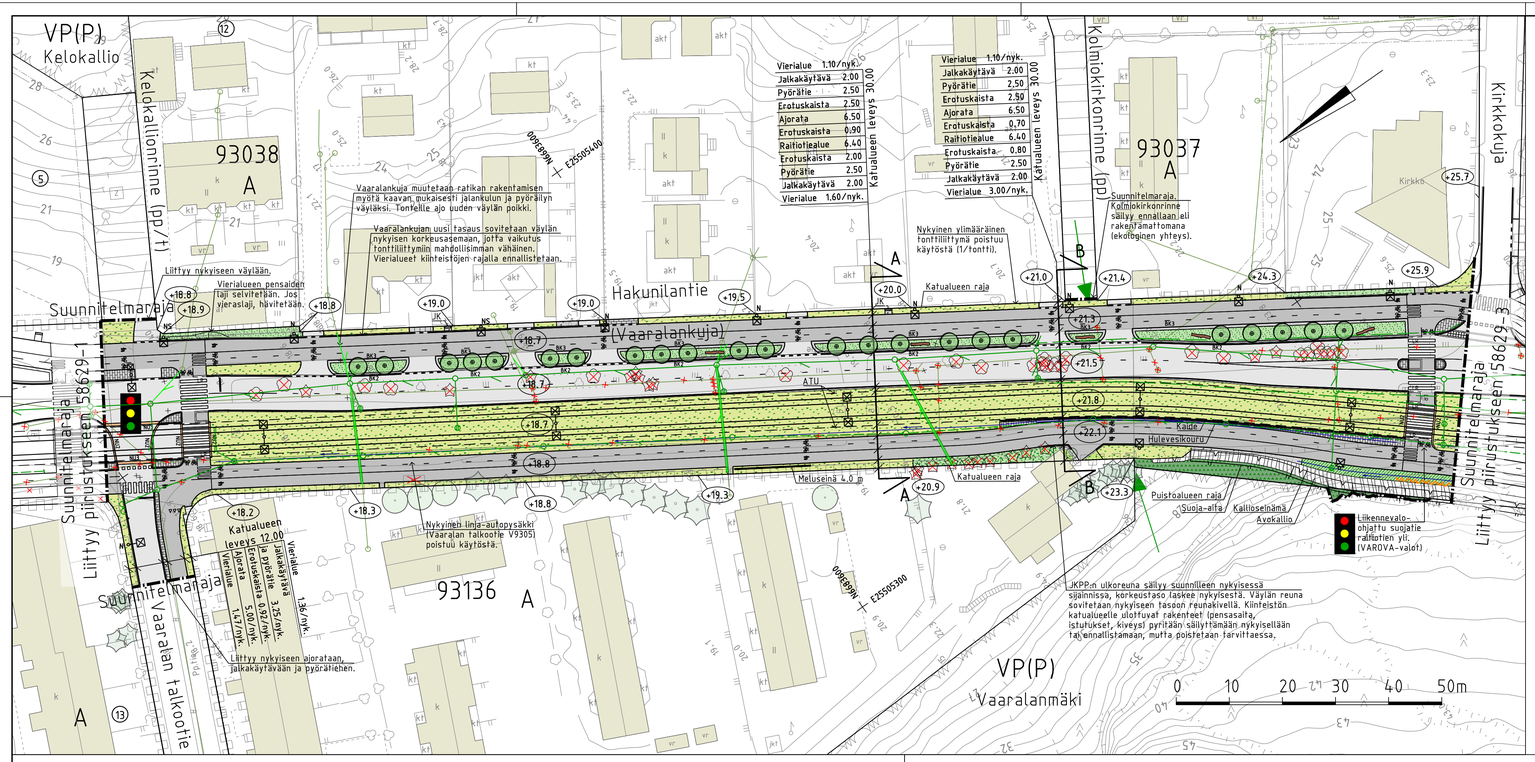
93 VAARALA

HAKUNILANTIE
KIRKKOKUJA-VAARALAN TALKOOTIE
VAARALANKUJA
KATUSUUNNITELMA

Liitt. piir.nro
58629-1
58629-3

209	HALLINNOLLISET KATUSUUNNITELMAT	Hyv.	
GEOTEK-NIIKKA		Tark.	

Hyv.			
Tark.			
Suunn.			
Mittakaava	1:500 1:200	Koord.järj.	ETRS-GK25
		Korkeusjärj.	N2000
Piir.nro	58629-2		
AFRY			
21.2.2022	Tark.	J.Heikkinen	
21.2.2022	Suunn.	J.Virta	



MERKINNÄT

- Ajorata, asfaltti
- Jalkakäytävä+pyörätie/ jalkakäytävä, asfaltti
- Raitiotiealue, kova pinta, asfaltti
- Raitiotiealue, viherraide
- Betonikivi, harmaa
- Betonikivi, valkoinen
- Nupukivi, kierrätetty
- Lehtipensasvaltainen, matala
- Havupensasvaltainen, korkea
- Niitty, matala
- Maanpeitekasvillisuus, ruohovartinen ja puuvartinen
- Havumetsä
- Kalliomurske
- Kallioleikkaus/avokallio
- Nykyinen rakennus
- Säilytettävä lehti-/havupuu
- Istutettava lehtipuu runkosuojalla
- Poistettava havu-/lehtipuu
- Ekologinen yhteys
- Istutettava köynnös
- Lahopuu, hankealueelta talteenotettu
- Liikennevalo-ohjattu liittymä
- Suojatie/suojatie ja pyörätien jatke
- Raitiotiekiskot
- Reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- Korkea reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- Madallettu reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- Luiskattu reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- Upotettu reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- BK2 Betonikivi, 2 kiven raita, harmaa
- BK3 Betonikivi, 3 kiven raita, harmaa
- NU2 Nupukivi, 2 kiven raita, kierrätetty
- NU3 Nupukivi, 3 kiven raita, kierrätetty

ATU = raitiotien aukean tilan ulottuma

- Nykyinen hulevesikaivo ja -viemäri
- Suunniteltu hulevesikaivo ja -viemäri
- Suunniteltu hulevesikaivo ja -viemäri, tonttihaara
- Salaoja
- Kiskokaivot
- Kitkakaivo
- Painanne/kouru
- Poistetaan
- +17.4 Kadun likimääräinen korkeusasema
- +17.5 Kiinteistörajan likimääräinen korkeusasema
- N NS N Nykyinen/siirrettävä valaisin
- Valaisin
- Portaali
- LIVA-keskus Liikennevalokeskus
- JK Jakokaappi


Kehä III
Lähderanta
Lähderannanpolku
Pikkup
Vaarala
Vaaralan Talkoot
Hiihtomäentie
Lähdepuistontie
Kelokallio
Torraksbergets
Fagersta-backen
Kallio
Kallionkuja
Kallionkuja
Kallionkuja

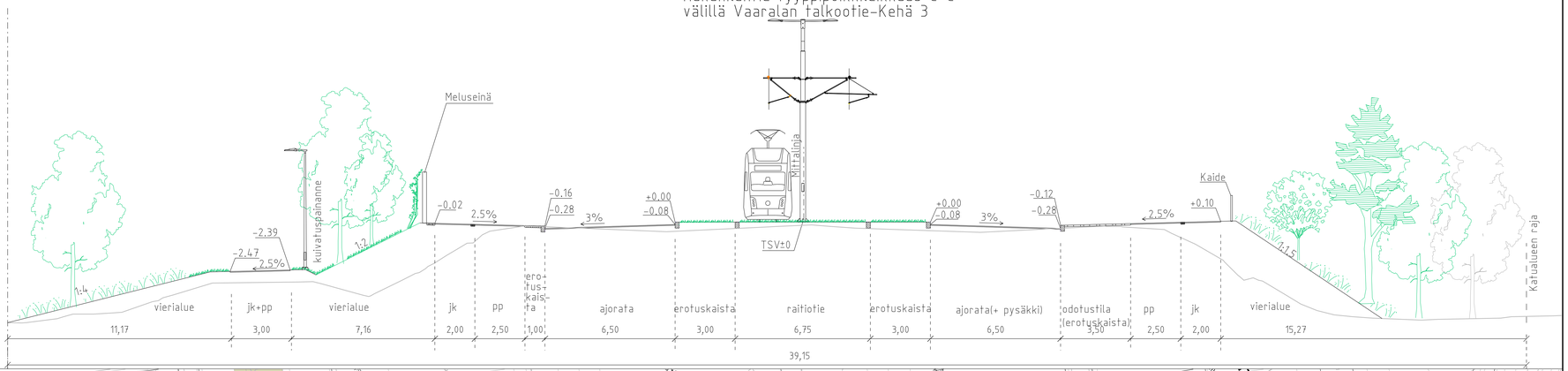
58629-3A

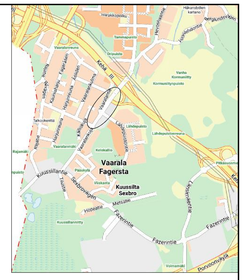
MERKINNÄT

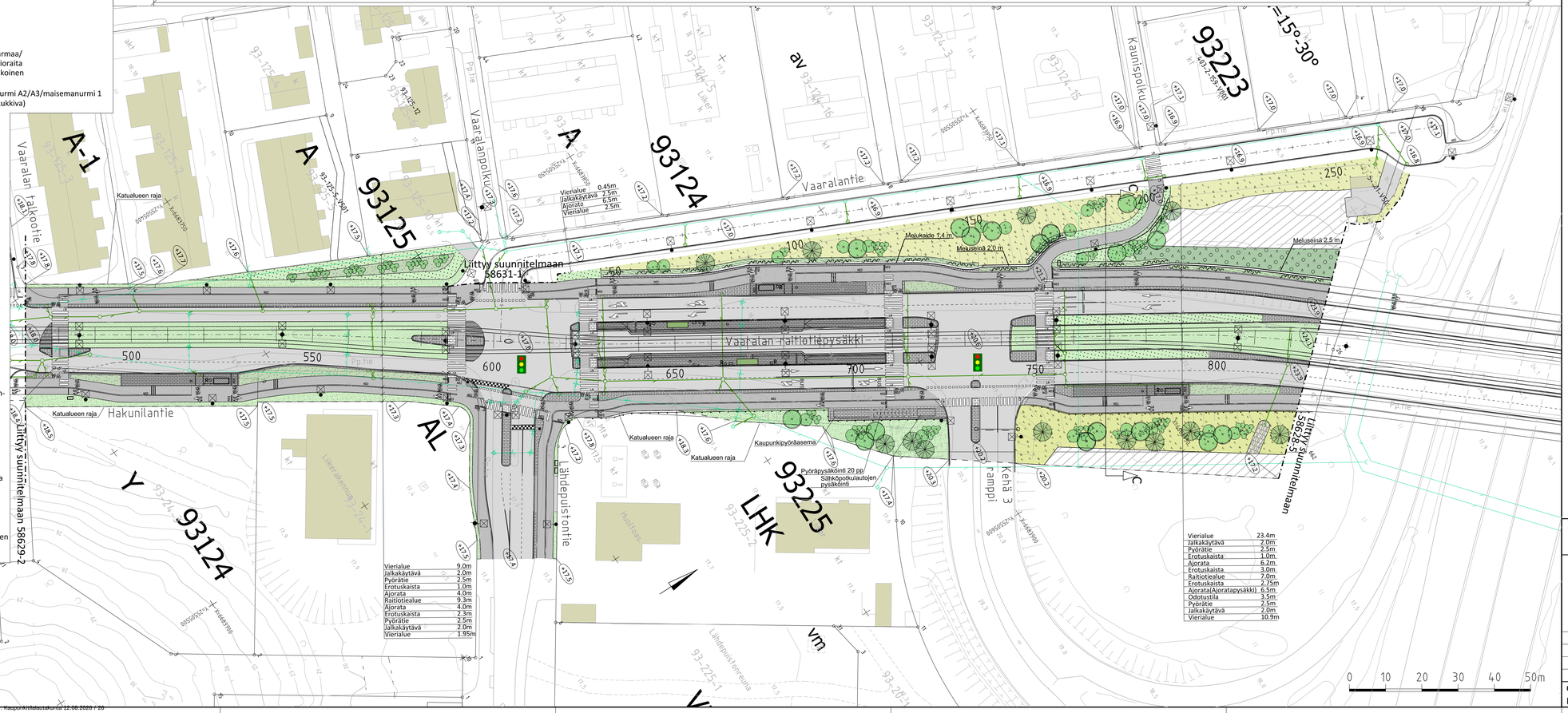
- Luonnonreunatuki, harmaa
- Madallettu reunatuki
- LR Luiskattu reunatuki
- Upotettu reunatuki
- N02/N03 Noppakiviraita, harmaa, 2/3 kiveä
- Kaide
- Portaali
- Ajorata, asfaltti
- N02 Jk+pp -tie, asfaltti erotus 2 noppakiven raidalla
- Hulevesiviemäri ja hulevesikaivo
- Rakennettu hulevesiviemäri ja hulevesikaivo
- Kiskokaivot
- Ratasähkö-, valaisin-, yhteiskäyttöpylväs
- +34.9 Likimääräinen korkeusasema
- Luonnonkivi (nupukivi), harmaa
- Betonikivi, valkoinen
- Kiviheitoke
- Betonikivi, harmaa/ musta, huomioraita betonikivi,valkoinen
- Nurmi A2/A3/maisemanurmi 1 (kukkiva)
- Niitty, korkea
- Monilajinen, lehtipensasvaltainen istutus, matala
- Metsitys
- Säilytettävä kasvillisuus
- Köynnösistutusalue
- Istutettava lehtipuu, leveä/kapea kujanteessa laji vaihtelee
- Istutettava havupuu
- Istutettava yksittäispensas, korkea, lehti
- Liikennevalo-ohjattu liittymä
- Raitiotiepysäkkikatos, viherkatto
- Linja-autopysäkkikatos ja roskakori
- Laitekaappi
- Aikataulunäyttö
- Korotettu risteysalue
- Heijastinpylväs korotuksen yhteydessä
- Kuivatuspainanne

58629-3B 58629-3C 58629-3D 58629-3E

Hakunilantie tyyppipoikkileikkaus C-C
välillä Vaaralan talkootie-Kehä 3







Vierialue	9.0m
Jalkakäytävä	2.0m
Pyörätie	2.5m
Erotuskaista	1.0m
Ajorata	4.0m
Raitiotiealue	9.3m
Ajorata	4.0m
Erotuskaista	2.3m
Pyörätie	2.5m
Jalkakäytävä	2.0m
Vierialue	1.95m

Vierialue	23.4m
Jalkakäytävä	2.0m
Pyörätie	2.5m
Erotuskaista	1.0m
Ajorata	6.2m
Erotuskaista	3.0m
Raitiotiealue	7.0m
Erotuskaista	2.75m
Ajorata(Ajoratapysäkki)	6.5m
Odotustila	3.5m
Pyörätie	2.5m
Jalkakäytävä	2.0m
Vierialue	10.9m

LIITE: Kaupunkitilalautakunta 12.08.2020 / 20

VANTAAN KAUPUNKI
KADUT JA PUISTOT

Hyv.
Tark.
Suunn.

93 VAARALA

HAKUNILANTIE
VAARALAN TALKOOTIE-KEHÄ 3

KATUSUUNNITELMA

Mittakaava 1:500 1:100
Koord.järj. ETRS-GK25
Korkeusjärj. N2000
Liitt. piir.nro 58628-5 58629-2 58631-1

209 HALLINNOLLISET KATUSUUNNITELMAT Hyv.

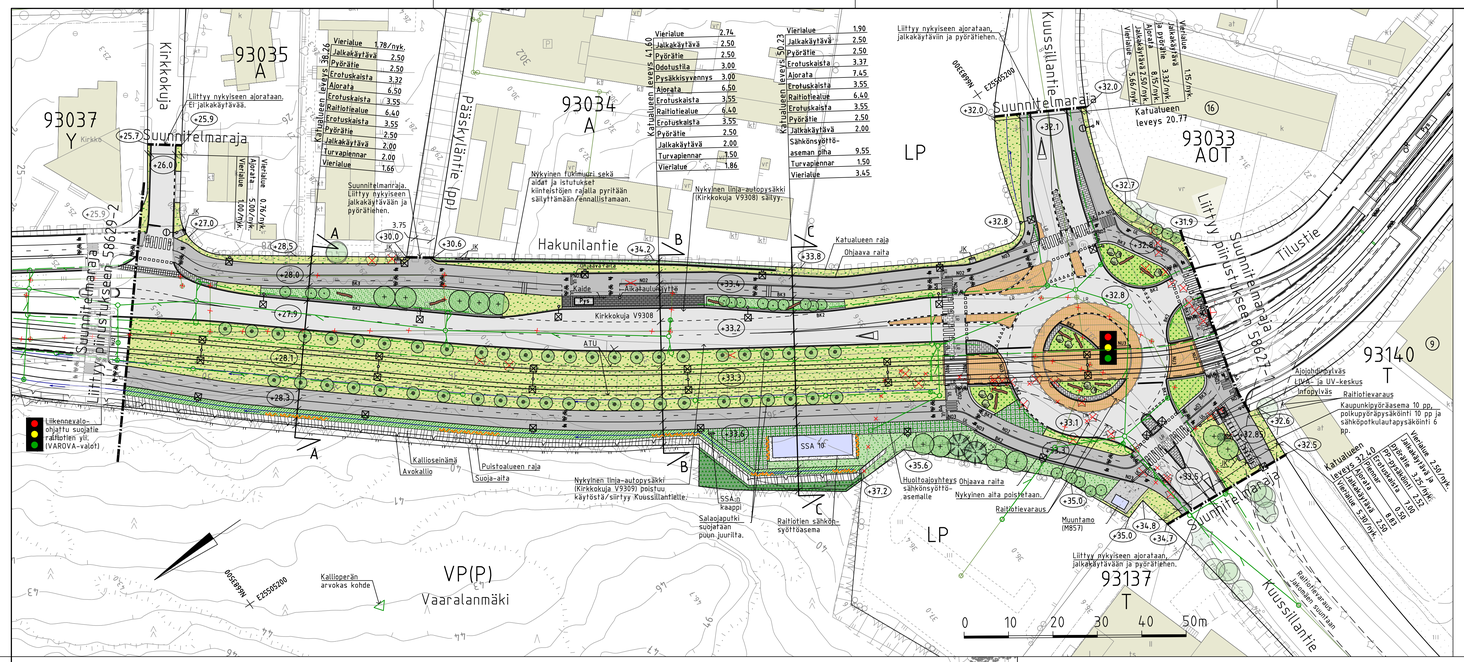
Hyv.

Piir.nro 58629-3

GEOTEK-NIIKKA Tark.

AFRY

21.2.2022 Tark. J.Heikkinen
21.2.2022 Suunn. J.Virta



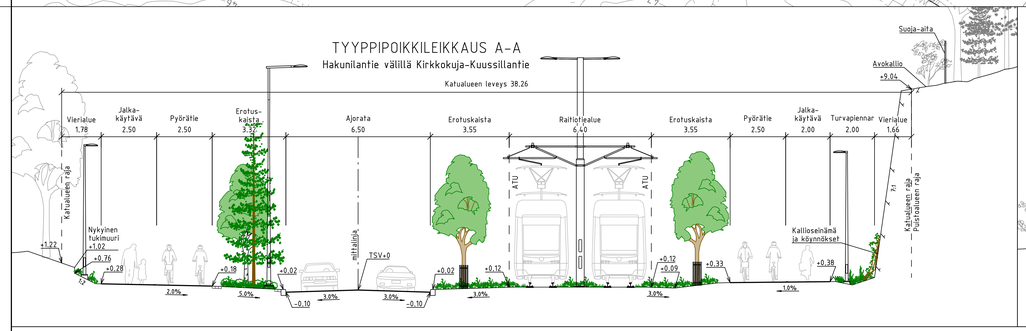
MERKINNÄT

- Ajorata, asfaltti
- Jalkakäytävä+pyörätie/ jalkakäytävä, asfaltti
- Raitiotielaue, kova pinta, asfaltti
- Raitiotielaue, viherraide
- Betonikivi, harmaa
- Betonikivi, valkoinen
- Betonikivi, musta
- Nupukivi, kierrätetty
- Betonilaatta, harmaa
- Kalliomurske
- Nurmikiveys
- Lehtipensasvaltainen, korkea/matala
- Perennavaltainen
- Niitty, matala
- Maanpeitekasvillisuus, ruohovartinen ja puuvartinen
- Havumetsä
- Kallioleikkaus/avokallio
- Istutettava lehti-/havupuu
- Istutettava yksittäinen lehti-/havupensas
- Istutettava kapeakasvuinen lehtipuu runkosuojalla
- Säilytettävä lehti-/havupuu
- Poistettava lehti-/havupuu
- Maakivi, #700-900 mm
- Istutettava köynnös
- Lahopuu, hankealueelta talteenotettu
- Suojatie/suojatie ja pyörätien jatke
- Raitiotiekiskot
- Liikennevalo-ohjattu liittymä
- Pysäkkikatos
- Pyöräteline
- LIVA-keskus Liikennevalokeskus
- UV-keskus Ulkovalaisinkeskus
- Jakokaappi
- Nykyinen/siirrettävä valaisin
- Valaisin
- Nykyinen rakennus
- Suunniteltu rakennus
- Nykyinen hulevesikaivo ja -viemäri
- Suunniteltu hulevesikaivo ja -viemäri
- Suunniteltu hulevesikaivo ja -viemäri, tonttihaara
- Salaoja
- Kiskokaivot
- Kiitakaivo
- Painanne
- Poistetaan
- +17.4 Kadun likimääräinen korkeusasema
- +17.5 Kiinteistörajan likimääräinen korkeusasema
- Varoitusalue, valkoinen betonikivi
- Reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- Madallettu reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- Luiskattu reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- Upotettu reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- Ohjaava raita, luonnonkivinen uralaatta
- Betonikivi, 2 kiven raita, harmaa
- Betonikivi, 3 kiven raita, harmaa
- Noppakivi, 2 kiven raita, vaaleanharmaa
- Noppakivi, 3 kiven raita, vaaleanharmaa
- Nupukivi, 2 kiven raita, kierrätetty
- Nupukivi, 3 kiven raita, kierrätetty
- Portaali

ATU = raitiotien aukean tilan ulottuma

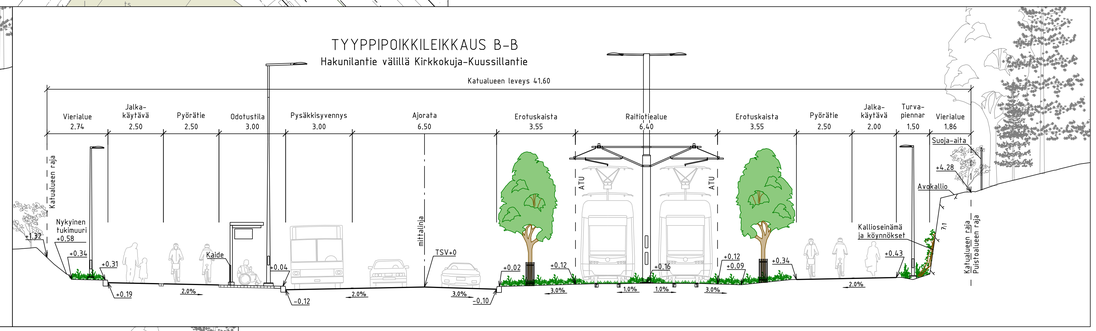
TYYPPIPOIKKILEIKKAUS A–A

Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie



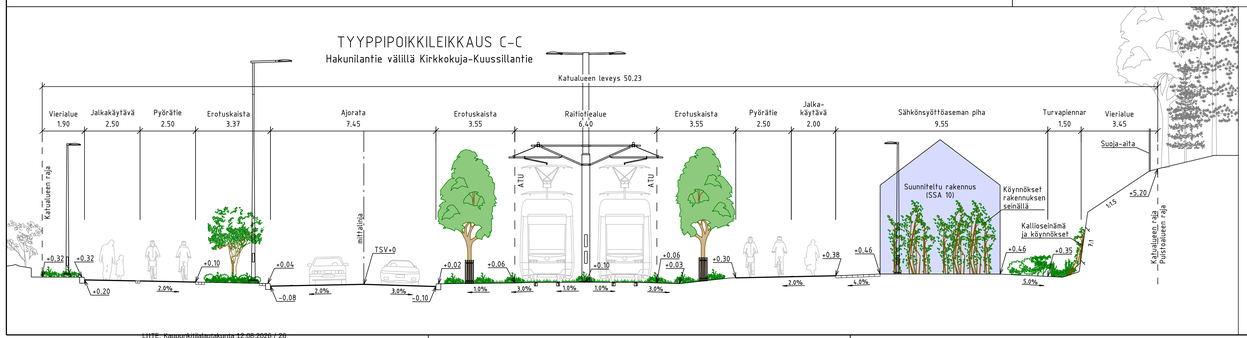
TYYPPIPOIKKILEIKKAUS B–B

Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie



TYYPPIPOIKKILEIKKAUS C–C

Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie





A	Tarkennettu muutamia kadun ja kiinteistörajan korkolukemia.	27.5.2026	Hyv.
			Hyv.
	VANTAAN KAUPUNKI KADUT JA PUISTOT	28.4.2026	Tark. Heikki Väänänen
			Suunn.
93	VAARALA	VAARALA II	Mittakaava 1:500 1:100
	002451 – VANTAAN RATIKKA: VAARALA		Koordjärj. ETRS-GK25
	HAKUNILANTIE VÄLILLÄ KIRKKOKUJA – KUUSSILLANTIE		Korkeusjärj. N2000
	KATUSUUNNITELMA		Liitt. pilr.nro 58629-2 58627-1
209	HALLINNOLLISET KATUSUUNNITELMAT		Pilr.nro 58629-3

GEOTEKNIIKKA			Hyv.
Hyv.		28.4.2026	Tark. Liina Lipre / Sweco
Tark.		28.4.2026	Suunn. Anna Nyhammar / Sweco

VANTAAN RATIKKA

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002451

Päiväys
Datum

14.2.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Vaarala

Kaupunginosa 93, VAARALA

Asemakaavan muutos

Korttelit 93024, 93225 ja osat kortteleista 93033, 93038, 93125, 93137 ja 93140 sekä katu- ja liikennealueet.

Tonttijaon muutos

Kortteli 93024, 93225 ja osat kortteleista 93033, 93038, 93125, 93137 ja 93140.

1:2000

Vanda stad

Vandaspåran: Fagersta

Stadsdel 93, FAGERSTA

Ändring av detaljplanen

Kvarteren 93024, 93225 och del av kvarteren 93033, 93038, 93125, 93137 och 93140 samt gatu- och trafikområden.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 93024, 93225 och delar av kvarteren 93033, 93038, 93125, 93137 och 93140.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikennevälistä.

Melusuojaus:

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren äänereristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Muuta:

Asuinrakennusten korttelialueilla saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Korttelialueilla ei olemassa olevaa puustoa saa kaataa ilman rakennuslupajaoston lupaa. Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia puita niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.

Autopaikat:

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1,5 ap / asunto

Liikehuoneistot, ravintolat 1 ap / 35 k-m²

Toimistot 1 ap / 50 k-m²

Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunaisivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Korttelin 93125 tonttia 13 koskevat määräykset:

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren äänieristyksen liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu, asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 2,5 metriä.

Asuinrakennuksen kellarikerros on verhoiltava julkisivun tapaan siten, että näkyvä betonisokkeli ei ylitä yhtä metriä.

Korttelia 93038 ja korttelin 93125 tonttia 14 koskevat määräykset:

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 3 m.

AOT

Erillispientalojen ja ympäristöä häiritsemättömien teollisuusrakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikennevälistä.

Asuntorakennusten ja omakotirakennusten korttelialueille saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia puita niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohden.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren äänereristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot	1 ap / 85 k-m²
Liikehuoneistot, ravintolat	1 ap / 35 k-m²
Toimistot	1 ap / 50 k-m²
Asuntolat, vanhusten talot	1 ap / 3 asuntoa

Autopaikoista on 80 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Autopaikat on sijoitettava mahdollisemman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun kahta useammalle autolle tarkoitettu pysäköintialue on 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on alueen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään yhtä metriä asunnon pysäköintialueen puoleisten huoneiden alinta lattiatasoa alempana.

AL

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Autopaikkoja on varattava 1 ap / 35 k-m².

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikennevälistä.

Korttelialueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja.

Autopaikkoja on varattava 1 ap / 50 k-m².

T

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

Korttelia 93137 koskevat määräykset:

Alueelle ei saa sijoittaa toimintaa, joka aiheuttaa ympäristöhaittoja.

Alueelle saa rakentaa toimintaan liittyviä toimisto- ja varastotiloja.

Rakennusten korkeus saa olla enintään 10 metriä, ellei erillisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

Rakennusten julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.

Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavaramyymälää.

Huoltopiha on rajattava näkyvyyden estävällä aidalla tai theällä istutusvyöhykkeellä katualuetta vastaan.

Rakentamatta jäävillä osilla, joita ei käytetä liikenteelle, tulee olla puita ja pensaita.

Rakennuslupahakemukseen on liitettävä selvitys, joka osoittaa maaperän mahdollisen pilaantuneisuuden. Tarvittaessa pilaantuneet maat on poistettava alueelta ennen rakennustoimenpiteitä.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för bostadshus.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Bullerskydd:

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Annat:

På kvartersområdena för bostadsbyggnader får byggas affärs-, kontors- och arbetsutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

Inom kvartersområdena får befintligt trädbestånd inte fällas utan tillstånd av bygglovssektionen. På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga träd så att antalet dylika träd är mints fem per tusen kvadratmeter tomtyta.

Bilplatser:

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder 1,5 bp / bostad

Affärslokaler, restauranger 1 bp / 35 m²-vy

Kontor 1 bp / 50 m²-vy

Bilplatserna ska koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från de övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmare än 15 meter från bostadsbyggnads fönsterfasad, ska bilplatserna högsta nivå ligga minst en meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Bestämmelser som gäller på tomt 13 i kvarteret 93125:

Bostads- och arbetsrums ytterhöljes ljudisolering mot trafikbuller skall vara minst 35 dB.

Varje bostad ska ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat utrymme för utomhusvistelse vars kortaste sida ska vara minst 2,5 meter.

Källarvåningen i bostadshus ska såsom fasaden beklädas så, att den synliga betongsockeln inte överstiger en meter.

Bestämmelser som gäller i kvarteret 93038 samt på tomt 14 i kvarteret 93125:

60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.

Varje bostad ska ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat utrymme för utomhusvistelse vars kortaste sida ska vara minst 3 m.

Kvartersområde för friliggande småhus och icke-miljöstörande industribyggnader.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

På kvartersområdena för bostads- och egnahemsbyggnader får byggas affärs-, kontors- och arbetsrumutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga träd så, att antalet dylika träd är minst fem per tusen kvadratmeter tomtyta.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder	1 bp / 85 m²-vy
Affärslokaler, restauranger	1 bp / 35 m²-vy
Kontor	1 bp / 50 m²-vy
Internat, hus för äldringar	1 bp / 3 bostäder

80 % av bilplatserna bör byggas genast. Bygglovssektionen kan då byggnadslov utfärdas, ge uppskov med högst fem år per gång med skyldigheten att bygga de övriga bilplatserna.

Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då bilplatserna för flera än två bilar ligger närmare än 15 meter från bostadsbyggnads fönsterfasad, bör områdets högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad mot parkeringsområdet.

Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Bilplatser bör reserveras 1 bp / 35 m²-vy.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

På kvartersområdet får uppföras utrymmen enligt huvudsakligt användningsändamål.

Bilplatser bör reserveras 1 bp / 50 m²-vy.

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.

Bestämmelser som gäller i kvarteret 93137:

På området får inte placeras verksamheter som föranleder miljöolägenheter.

På området får byggas till verksamheten hörande kontors- och lagerutrymmen.

Byggnadernas höjd får vara högst 10 meter om inte annat angetts genom särskilda planbeteckningar.

Byggnadernas fasader ska beklås med högklassigt material.

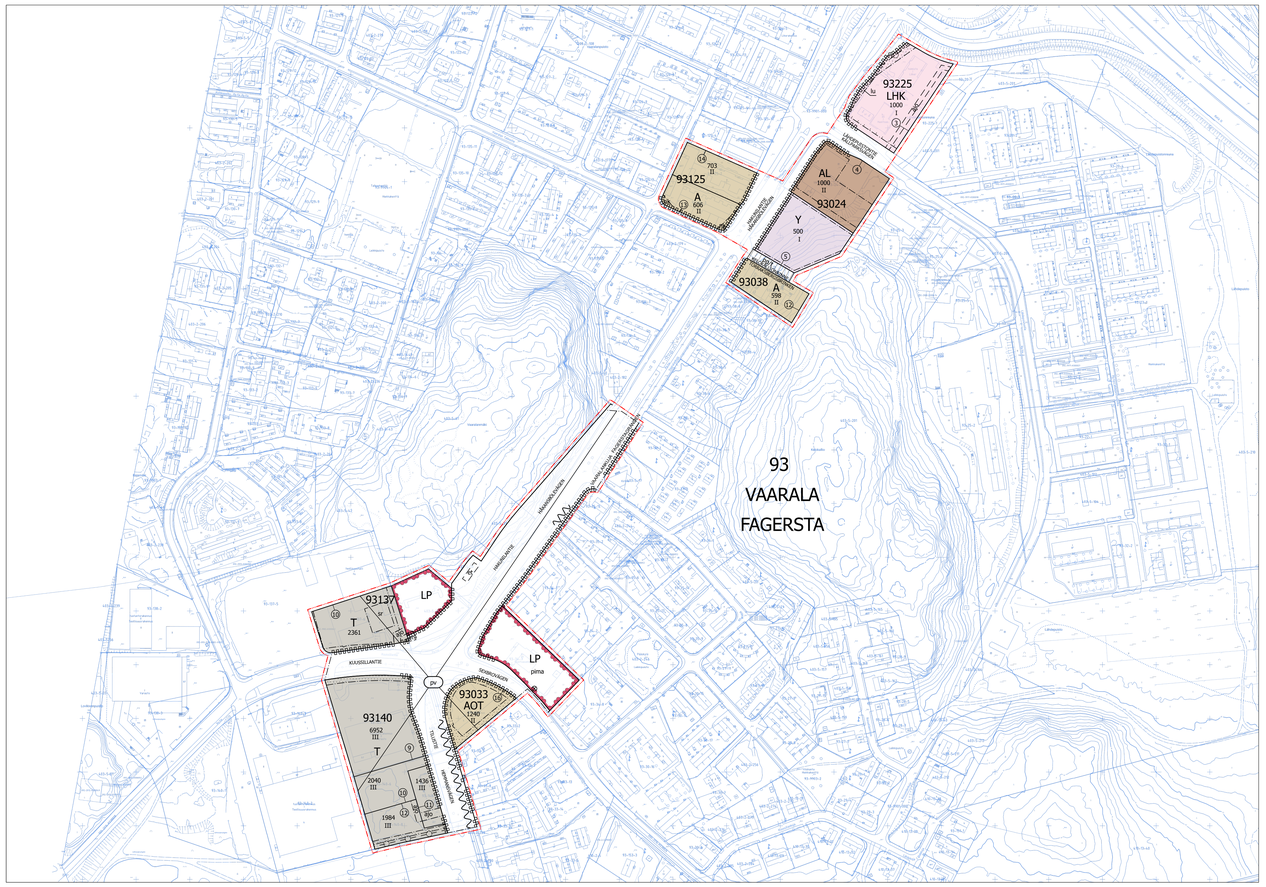
Byggnaderna ska arkitektonisk vara av högstandard.

På området får inte placeras någon dagligvaruaffär.

Servicegårdsplanen ska mot insyn från gatuområdet avgränsas med ett staket eller en tät planteringszon.

På de delar som förblir obebyggda och som inte används för trafik ska finnas träd och buskar.

Till ansökan om byggnadslov ska bifogas utredning som visar om områdets mark eventuellt är förorenad. Vid behov måste den förorenade marken avlägsnas från området innan byggnadsarbeten påbörjas.


93
VAARALA
FAGERSTA
93225
LHK
1000
93125
A
609
93024
AL
1000
Y
500
93038
A
558
93137
T
2361
LP
93033
AOT
240
93140
6952
T
2040
1436
1984
330
LP
pima
93023
AR
3798
93022
AR
1200
93032
AR
3000
93021
AR
3400
93020
AR
2800
93036
93034
93035
93037
93027
93028
93030
93029
93150
93152
93151
93153
93125
93126
93127
93128
93129
93130
93131
93132
93133
93134
93135
93136
93138
93140
93025
AK
LPA (AP)
(93021,93023,93032)
LPA (AP)
(93022,93032)
LH (AM)
AOT (HA)
AP
AO-1
VP (P)
VU (U)
VL
EV
KIVISILLANTIE
SORMUSKUJA
SORMUSKUJA
HAKUNILANTIE
HAKUNILANTIE
RATAKATU
RATAKATU
RATAKATU

002451 Vantaan ratikka: VAARALA

HAKUNILA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 14.2.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002451. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 93024 ja 93225 sekä osat kortteleista 93033, 93034, 93038, 93125, 93137 ja 93140 sekä katu-ja liikennealueet kaupunginosassa 93 Vaarala.

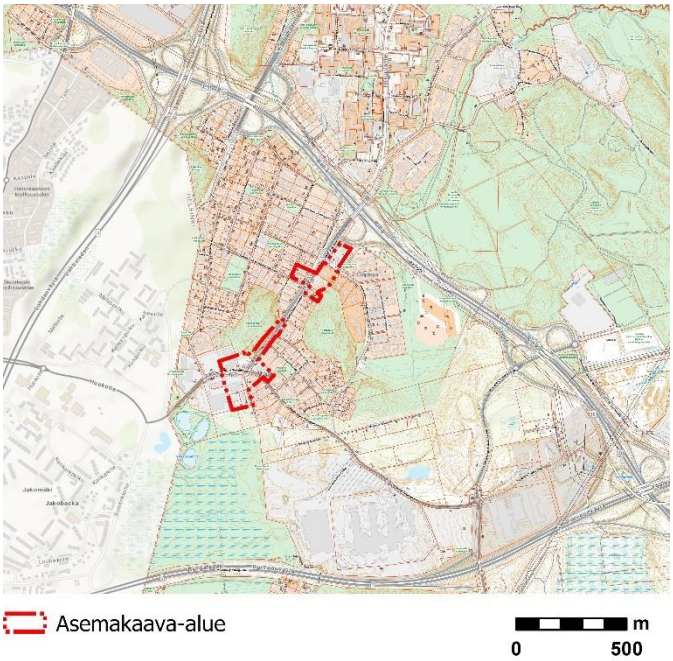
Tonttijaon muutos:

Korttelit 93024 ja 93225 sekä osat kortteleista 93033, 93034, 93038, 93125, 93137 ja 93140.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävän kokoinen katualue leventämällä katualuetta Kuussillantiellä, Hakunilantiellä ja Tilustiellä sekä muuttamalla osia korttelialueista ja Vaaralanmäen puistoaluetta katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021 valmistuneisiin katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin sekä valmisteluaineiston pohjalta saatujen mielipiteiden jälkeisiin katualuevarausten korjauksiin.

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.sarikaya@vantaa.fi, puh. 050 302 9028

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Vaaralassa Hakunilan suuralueella. Alueeseen kuuluu Hakunilantien katualuetta Tilustien ja Kuussillantien risteyksestä Kehä III:n liittymään asti sekä kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta, joista 29 kpl koski suunnittelualuetta tai sen lähiympäristöä.
- 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 7.10.2021 ja ne esiteltiin 7.10.-20.10.2021. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 24.3.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 24.3.-14.4.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 1.4. sekä 8.4.2022. Asemakaavamuutoksen luonnosta esiteltiin Ratikan kevätinfossa 6.4.2022, jossa ilmoitettiin mahdollisuudesta jättää valmistelumateriaalista mielipide. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 24.3.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Mielipiteitä vastaanotettiin 5 kappaletta. Yhden mielipiteen perusteella muutettiin erään kiinteistön kohdalla katualueen rajausta asemakaavaehdotukseen.
- Kaavamuutosta esiteltiin Vaaralaseuran kevätkokouksessa 30.3.2022.
- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 25.10.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 9.11.-8.12.2022 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 14 kappaletta ja vastaanotettiin 3. kappaletta. Muistutuksia vastaanotettiin kaksi (2) kappaletta.
- Saatujen lausuntojen ja muistutusten perusteella asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Asemakaavaehdotuksessa esitetty LH-korttelin käyttötarkoitusmerkintä on muutettu yleisen pysäköintialueen merkinnäksi (LP). Muutoksesta on kuultu erikseen kiinteistönomistajaa, joka hyväksyy muutoksen.
    - Pohjavesialueen määräyksiä on korjattu ja lisätty.
    - Korttelin 93033 rakennusalaa ja istutettavan alueen rajaa on tarkistettu. Nyt voimassa olevan asemakaavan (Kv 1979) mukainen istutusalue on huomioitu.

  Asemakaavaehdotusta ei ole tarve asettaa uudelleen nähtäville.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Päivitettiin Yleiskaava 2020 liittyvät tiedot kohtaan 2.2.
    - Kaavaselostuksessa on kohdassa 4.4.1. täsmennetty, että ääneneristävyysvaatimusten määrittelyssä on käytetty meluselvityksen liitetiedostojen esittämiä rakennuksille ennustetilanteessa tulevia julkisivumeluja.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 6
2. Lähtökohdat ... 8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 8
2.2 Suunnittelutilanne ... 19
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 27
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 27
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 28
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 35
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 36
4. Asemakaavan kuvaus ... 37
4.1 Kaavan rakenne ... 37
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 38
4.3 Aluevaraukset ... 38
4.4 Kaavan vaikutukset ... 40
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 53
5. Asemakaavan toteutus ... 53
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 53
7. Asemakaavan seurantalomake ... 55
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 57

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 17.1.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 14.2.2023
- Lausunnot ja vastineet 14.2.2023
- Muistutukset ja vastineet 14.2.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Afry (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset välillä Vaaralan Talkootie-Kehä 3, Hakunilantie 58629_3.
- Afry (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset välillä Kirkkokuja-Vaaralan Talkootie, Hakunilantie 58629_2.
- Afry (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset välillä Kuussillantie-Kirkkokuja, Hakunilantie 58629_1.

- Afry (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset välillä Rajatie-kortteli 93033, Kuussillantie 58630_1.
- Afry (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tilustie, Tilustie 58627_1.
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2022: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki, 2020
- 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 raitiotie tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022
- Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.8.2022
- Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise, 21.3.2022
- Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportti 22.3.2021
- Vantaan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise Oy, 21.3.2022
- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Vantaan väestö 2020/2021, Vantaan kaupunki 2021
- Vantaan väestöennuste 2021, Vantaan kaupunki 2021
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2018
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Kuussillantiellä, Hakunilantiellä ja Tilustiellä muuttamalla osia korttelialueista ja Vaaralanmäen puistoaluetta katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021 valmistuneisiin katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin sekä valmisteluaineistosta saatujen mielipiteiden perusteella tehtyihin katualuetarkistuksiin. Muutoksessa Vantaan raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella muutetaan pysäköintialueen korttelialuetta (LP), teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T), asuinrakennusten korttelialueita (A), asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL), huoltoasema- ja liikerakennusten korttelialuetta (LHK), huoltoaseman korttelialuetta (LH), yleisten rakennusten korttelialuetta (Y) sekä puistoaluetta (VP) osin katualueeksi. Kehä III:n eteläpuolella huoltoasemakiinteistön kohdalla nykyistä katualuetta muutetaan pieniltä osin huoltoasema- ja liikerakennusten korttelialueeksi (LHK). Erillispientalojen ja ympäristöä häiritsemättömien teollisuusrakennusten korttelialuetta (AOT) muutetaan Kuussillantieltä katualueeksi ja Tilustieltä katualuetta muutetaan AOT-alueeksi. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä.

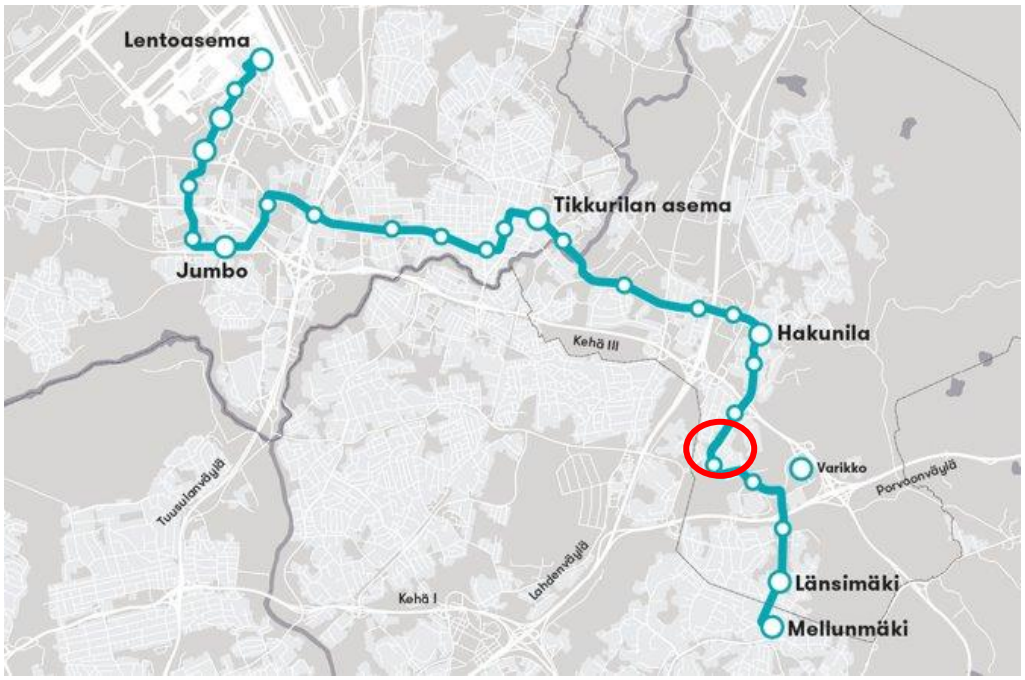
Kortteleihin 93034, 93037, 93038, 93140 ja 93024 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja ajoyhteyksiä muutetaan korttelissa 93034,93140, 93033 ja 93137. Tilustielle ja Hakunilantielle on osoitettu kaavassa varaukset meluesteelle. Kuussillantien varrella sijaitseva luonnonsuojelulailla suojeltu mänty on esitetty suojeltavana puuna kaavassa. Hakunilantien katualueelle esitetään ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten. Korttelissa 93225 on istutettavan alueen osalle Hakunilantien varteen osoitettu varaus katualueen luiskalle. Kaavassa annetaan uusia pohjaveden suojeluun, melu- ja tärinäsuojaukseen, pilaantuneiden maa-alueiden kunnostamiseen, ilmanlaatuun, kasvillisuuden suojeluun sekä kaupunkikuvaan liittyviä määräyksiä. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulee merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

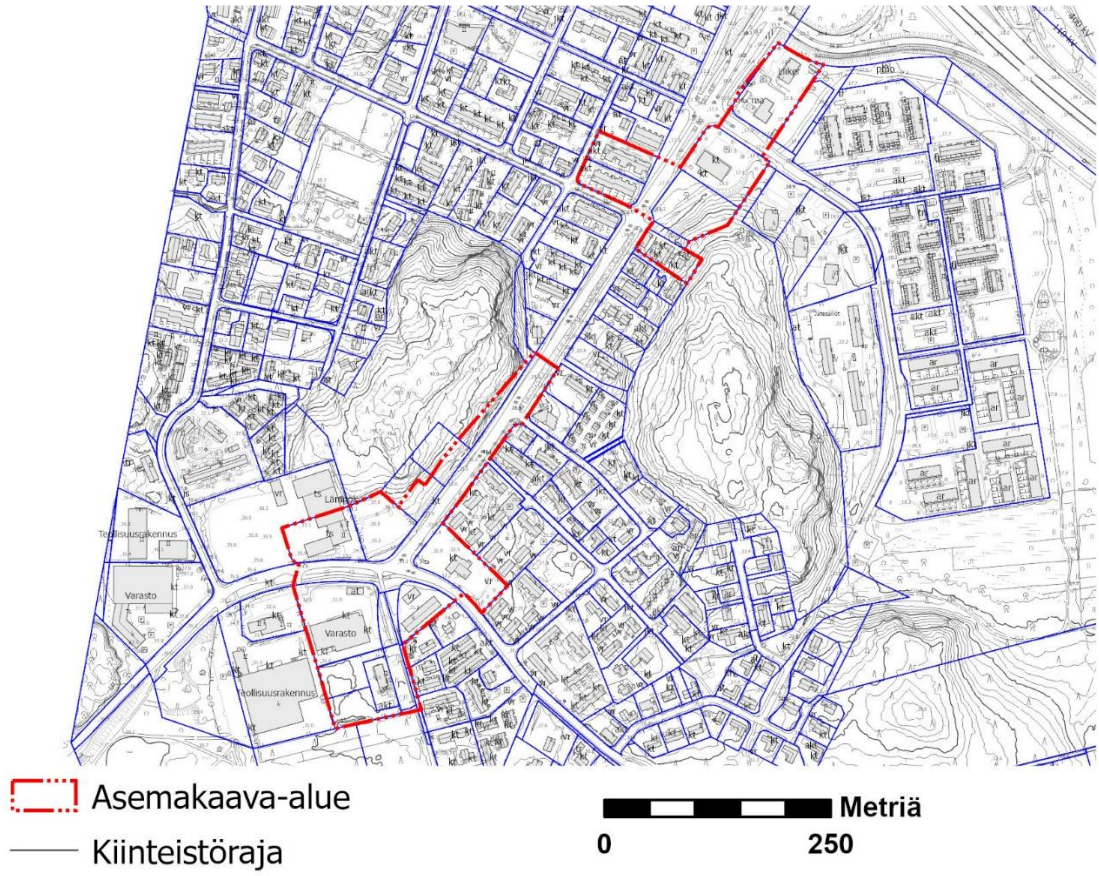
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on kuvassa punaisella rajattuna.



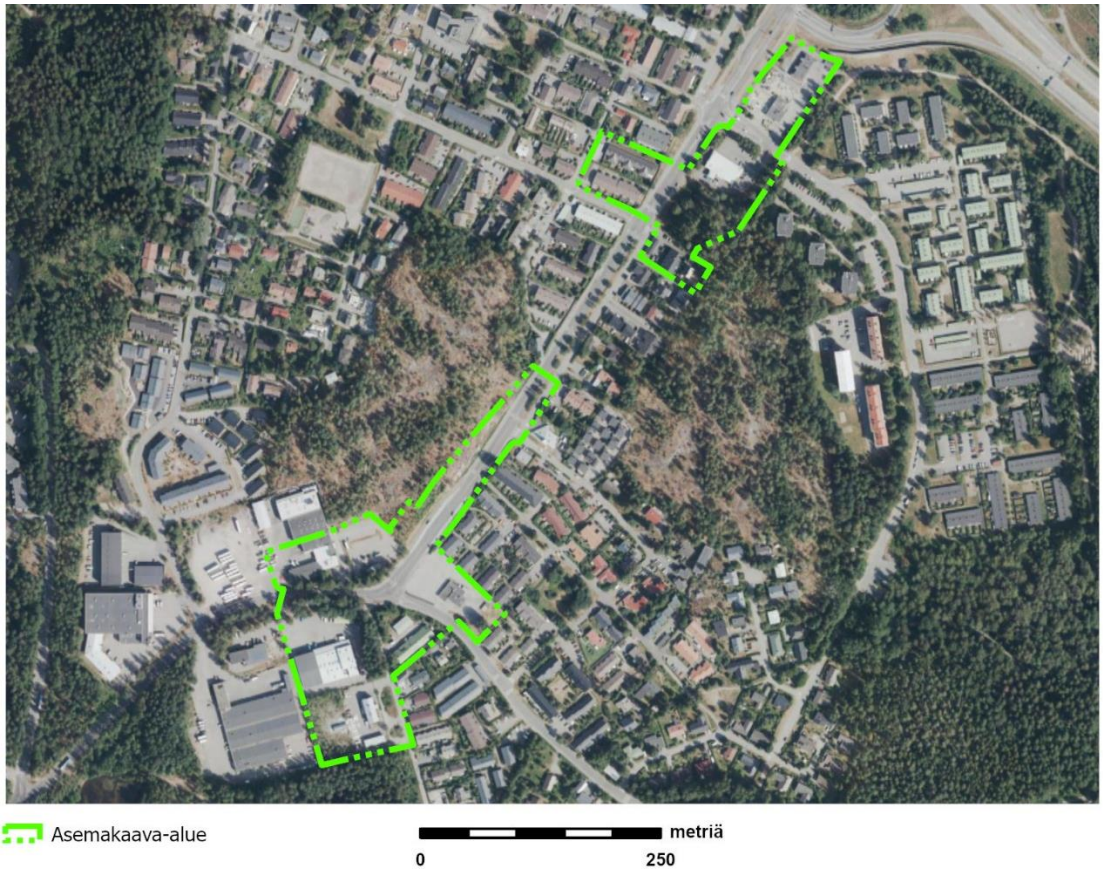
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Itä-Vantaalla, Hakunilan suuralueella, Vaaralan kaupunginosassa. Vaaralan kaupunginosa sijaitsee kaupungin rajalla Porvoonväylän ja Kehä III:n muodostamassa kolmiossa. Tikkurilan rautatieasemalle on matkaa noin kuusi kilometriä ja lentoasemalle noin 11 kilometriä. Hakunilantie on alueen halkova pääkokoojakatu, johon tonttikadut liittyvät. Hakunilantietä rajaavat pientalovaltainen asutus ja tien molemmin puolin nousevat kallioiset viheralueet. Kuussillantien ja Hakunilantien risteysalueelle sijoittuu teollisuustoimintoja. Asemakaava-alueen yhteenlaskettu pinta-ala on noin 6,84 ha.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Vaarala on pinnanmuotojen vaihtelultaan jyrkkää. Hakunilantien molemmin puolin nousevat korkeat kallioiset ”vaarat”, Vaaralanmäki ja Kelokallio, jotka kohoavat yli 40 metriä merenpinnan yläpuolelle. Kaavamuutosalueen korttelit ovat pääosin rakennettuja, lukuun ottamatta pohjoisosan yleisten rakennusten (Y) tonttia.

Luonnon monimuotoisuus

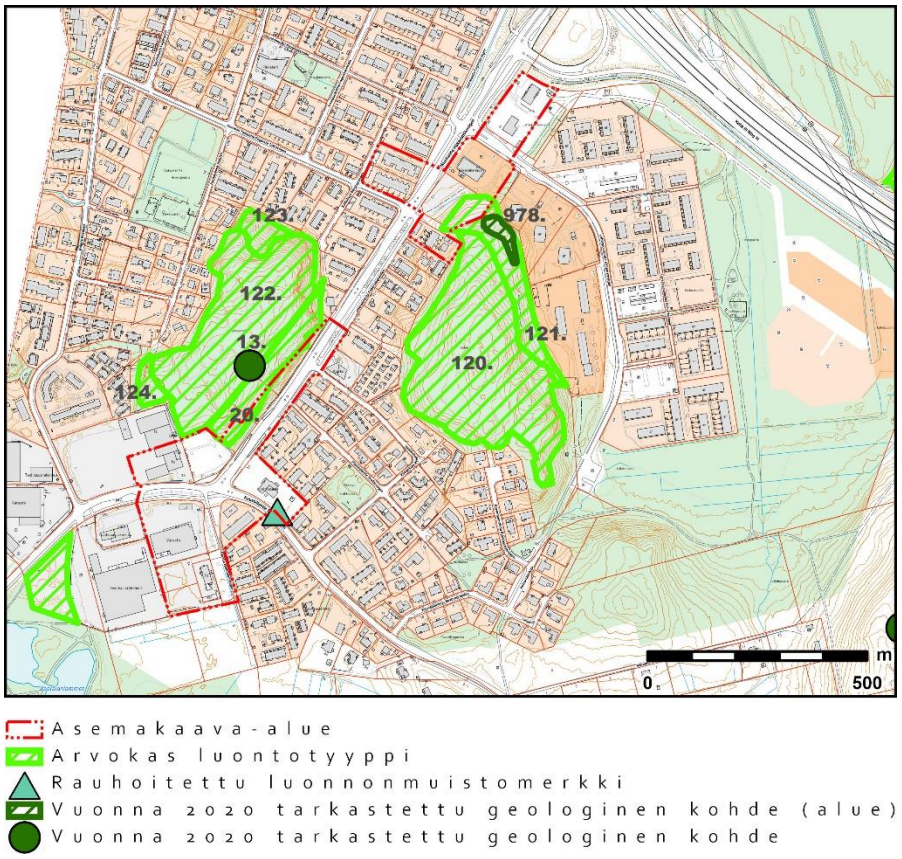
Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021 (*Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021*), sekä Vantaan kaupungin metsäsuunnitelma vuonna 2020.

Selvityksessä Vaaralanmäellä on tunnistettu kolme arvokasta luontotyyppikohdetta (nro 20 kalliometsä, nro 122 kalliometsä ja avokallio sekä nro 121 lehto). Luontotyyppikohteiden rajausperusteena on METSO-ohjelman valintaperusteiden täyttyminen. Kaava-alueelta tunnistettujen kohteiden arvoluokaksi on luontoselvityksessä määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Nämä kolme luontotyyppikohdetta (20, 122 ja 121) on määritelty selvityksessä kohtalaisen edustaviksi (luokka C) ja luonnontilaltaan heikentyneiksi (luokka C). Vantaan kaupungin metsäsuunnitelmassa 2020 Vaaralanmäki on luokiteltu hoitoluokkaan C5 arvometsä. Arvometsä kuvaa luontoarvon, maiseman, kulttuurin tai muun erityispiirteen vuoksi arvokasta aluetta.

Kaava-alueen ulkopuolelle rajautuu luontoselvityksessä tarkistetut geologiset kohteet Koivumäen lohkareet (nro 978) ja Vaaralanmäen lohkare (nro 13).

Asemakaavamuutosalue ei kuulu luontoselvityksessä rajattuihin lepakoiden käyttämiin alueisiin eikä alueelle sijoitu lahokaviosammaleen ydinalueita.

Kaava-alueen eteläosassa sijaitseva Kuussillantien mänty on luonnonsuojelulain 23 §:n perusteella suojeltu. Paksurunkoisessa männyssä on yksi selvästi muita paksumpi oksa (kuva 6). Puu on maisemallisesti hieno pyöreähkön latvustonsa ansiosta.



Kuva 5. Luontoselvityksen mukaisesti osittain kaava-alueelle sijoittuu arvokas luontotyyppikohde. Kaava-alueen ulkopuolelle rajautuu geologiset kohteet. (Faunatican raportteja 53/2020) Lisäksi

kaava-alueelle sijoittuu luonnonsuojelulailla suojeltu mänty. Kohteiden numerointi vastaa luontoselvityksessä 2021 käytettyä numerointia.



Kuva 6. Kuussillantien luonnonsuojelulain 23 §:n perusteella suojeltu mänty. Männyllä on kaunis pyöreä latvusto ja on siksi kaupunkikuvallisesti arvokas.

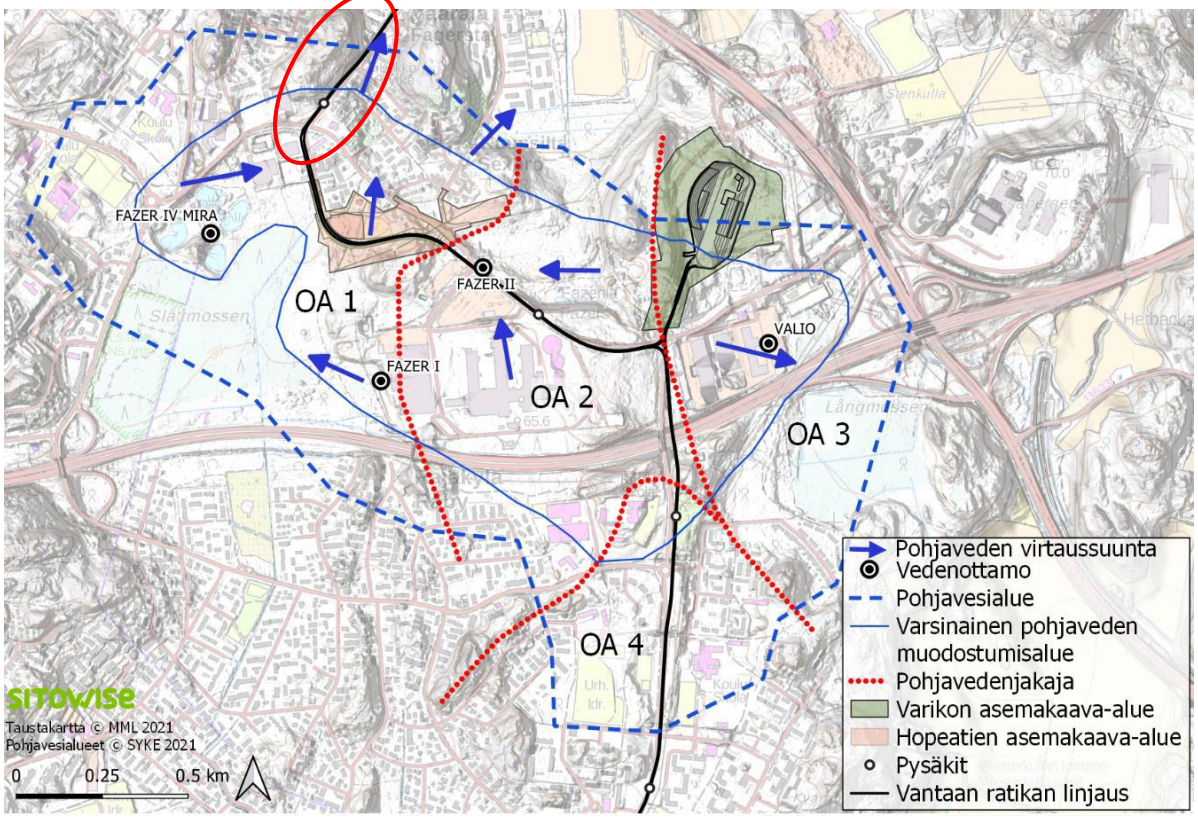
Vesistöt ja vesitalous

Raitotien suunnittelun yhteydessä on laadittu *Vaaralan raitotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi* (*Sitowise Oy 21.3.2022)*.

Kaavamuutosalue kuuluu Kormuniitynojan pienvaluma-alueeseen. Eteläosa kaavamuutosalueesta sijaitsee Fazerilan luokan I vedenhankintaa varten tärkeällä pohjavesialueella, josta osa on varsinaista pohjaveden muodostumisaluetta. Pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 2,84 km^2, josta 1,43 km^2 on pohjaveden muodostumisaluetta. Fazerilan pohjavesialueesta on tehty suoja-aluepäätös (LänsiSuomen ympäristölupapäätös 53/2000/1, 7.7.2000). Pohjavesialue jakaantuu kalliokynnysten ja hienoaineiskerrosten takia neljään osa-alueeseen, joiden välillä pohjaveden virtaus on kokonaan tai osittain estynyt. Vaaralan kaava-alue kuuluu osa-alueeseen 1, jossa pohjavesi virtaa pääasiassa itään ja koilliseen purkautuen Lähdepuiston ja Slåttmossenin alueella edelleen Kormuniitynojaan ja Kuussillanojaan. Fazerilan pohjavesialueella on toiminnassa vedenottamot Fazer I ja II sekä Valion vedenottamo. Fazer II kaivon vieressä on myös kriisiajan varavedenottamoksi rakennettu kaivo Fazer III. Vedenottamot sijaitsevat suunnittelualueen ulkopuolella.

Pohjavesialueen osa-alueella 1 sijaitsee pilaantuneita maa-alueita. Alueella on aikaisemmin toiminut mm. polttoaineiden jakeluasema, pesula ja värjäämö sekä ollut pienteollisuusuutta ja korjaamo- sekä konepajatoimintaa. Fazerilan pohjavesialueen suojelusuunnitelman mukaan alueella on suoritettu maaperän kunnostustöitä, jonka myötä pohjaveden haitta-ainepitoisuudet ovat laskeneet. *(Vaaralan raitotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi Sitowise Oy 21.3.2022)*

Alue on pitkälti rakennettua ja asfalttipäällysteistä. Vaaralanmäen puistoaluetta ja Kelokallioon yhdistyvää rakentamatonta tonttia lukuun ottamatta asemakaavamuutosalueella ei sijaitse laajoja yhtenäisiä viheralueita. Katualueella ja tonteilla on istutettuja alueen osia.



Kuva 7. Fazerilan pohjavesialue, päävirtaussuunnat, pohjavedenjakajat ja osa-alueet. Vaaralan asemakaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella ympyrällä. Suunnittelualueen eteläosa ulottuu Fazerilan pohjavesialueelle. Kuvassa on lisäksi esitetty Hopeatien asemakaava-alue (931500) sekä Ratikan varikon asemakaava-alue sekä varikon alustavan hankesuunnitelman mukainen suunnitelma 21.3.2022 tilanteessa. Varikon ja Hopeatien kaavaratkaisut eivät ole vielä lopullisia tässä kuvassa. (Sitowise Oy, 21.3.2022)

Maaperä

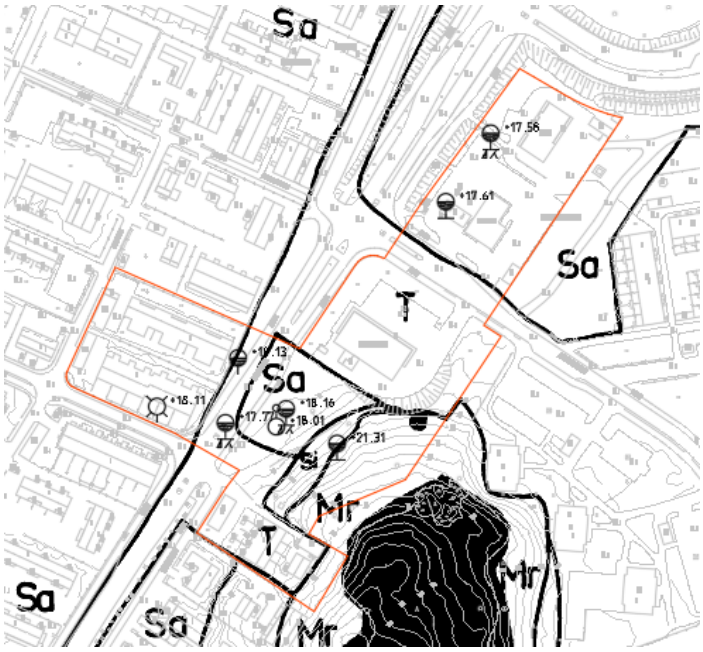
Kaava-alueen pohjoisosa (Lähdepuistontien – Hakunilantien - Vaaralan Talkootien alue)

Maalajikartan mukaan alueen pintamaa (0–1 m) on pääosin täyttöä ja savea. Alueen eteläosissa on paikallisesti moreenirinne ja silttiä.

Kaava-alue sijoittuu pohjatutkimusten mukaan pääosin koheesiomaalle ja kairaukset ovat ulottuneet n. 2–26 m syvyydelle maanpinnasta. Maapeitteen paksuus ja savikko syvenee länteen.

Pohjatutkimusten mukaan pehmeikköalueella täytön (0–1 m) alla on noin 2–20 m paksu kerros savea / silttiä. Saven ja siltin alla maakerrokset vaihtuvat suhteellisen ohuen hiekan ja soran kautta pohjamoreeniin. Kairaukset ovat päättyneet kovaan pohjaan pääosin noin 5–26 m syvyydellä maanpinnasta.

Pohjaveden pinta on yhden mittauspisteen mukaan n. 1,2 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 8. Kaava-alueen pohjoisosan maaperäkartta ja pohjatutkimuskartta.

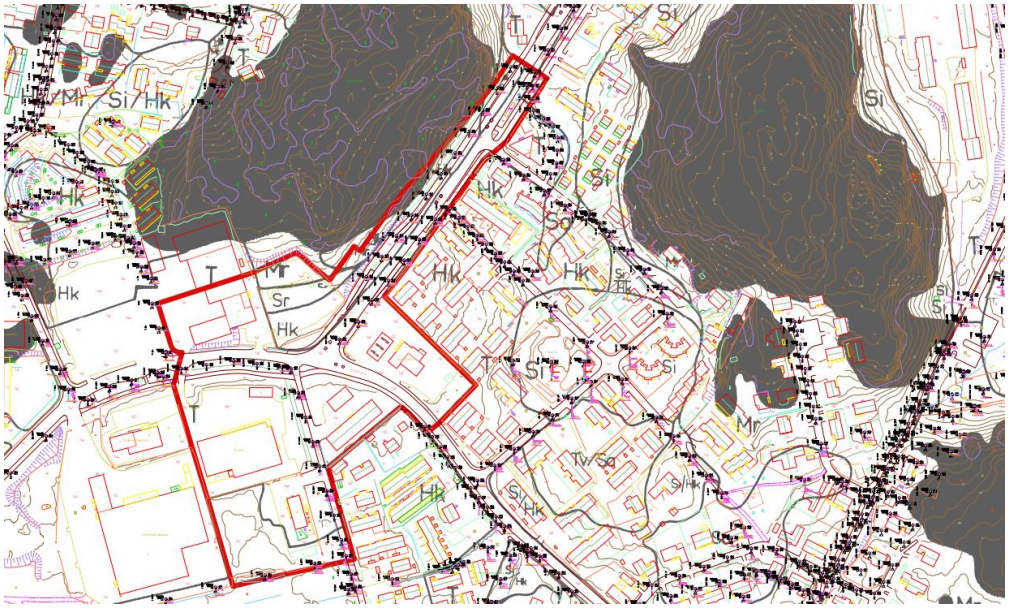
Kaava-alueen eteläosa (Hakunilantien -Kuussillantien - Tilustien alue)

Maalajikartan mukaan alueen pintamaa (0–1 m) on pääosin täyttöä ja hiekkaa. Alueen pohjois-osassa (Hakunilantie) on paikoin välikerrostuma savea ja silttiä.

Kaava-alue sijoittuu pohjatutkimusten mukaan pääosin kitkamaalle ja kairaukset ovat ulottuneet n. 0–7 m syvyydelle maanpinnasta. Hakunilatien länsipuolella maapeite ohenee ja jatkuu avokalliona.

Pohjatutkimusten mukaan maaperässä on hiekkakerroksen alla paikoin pehmeämpi kerrostuma savea tai silttiä, erityisesti alueen pohjoisosalla. Muutoin maakerrokset ovat pääosin karkearakeisia, paikoin esiintyy soraa. Alueella täytön (0–1 m) alla on pääosin noin 1–5 m paksu kerros hiekkaa, jonka alla on suhteellisen ohut kerrostuma pohjamoreenia.

Pohjaveden tasoa ei ole alueella mitattu.


Si
Si/Hk
Hk
Hk
Hk
Hk
Hk
Hk
Si
Si
Si
Si
Si
Si
Si/Hk
Si/Hk
Si/Hk

Topografia

Hakunilantien katualue ja rakennetut alueet ovat melko tasaisia. Hakunilantien molemmin puolin nousee ”vaarat”, Vaaralanmäki ja Kelokallio.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa ja asuminen

Vaaralan väkiluku vuoden 2020 lopussa oli 3001 henkeä. Vaaralan väkiluku on vuosikymmenten ajan kasvanut pikkuhiljaa ja pysynyt melko tasaisena 2000-luvulla. Kaupunginosaa kehitetään tiiviinä asuinalueena.

Hakunilan suuralueella oli vuoden 2020 lopussa 30 571 asukasta, joka on noin 13 % koko Vantaan väestöstä. Hakunilan suuralueen väestön määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2031 mennessä noin 4 200 henkilöllä. Hakunilan suuralueen väestönkasvu keskittyy Hakunilan kaupunginosaan, Vaaralassa väkiluvun ennustetaan kasvavan noin 700 henkilöllä. *(Vantaan kaupunki 2021)*

Vaaralan asuntokannasta 46 % on rivitaloja, 29 % kerrostaloja ja 25 % omakotitaloja (*Vantaan kaupunki 2020*). Kaavamuutosalueen pohjoisosassa Hakunilantien varrella sijaitsee kolme rivitaloa (korttelit 93125 ja 93038) ja alueen eteläosassa Tilustien varrella pienteollisuus- ja asuinrakennus (kortteli 93033). Kaava-alueen ympärillä sijaitsee useita rivitaloja.

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueen eteläisin osa on Kuussillantien teollisuusaluetta, joka on osa Vaaralan teollisuusaluetta. Alueen teollisuustonteille sijoittuu kalajalostamo, maalauskauppa, LVI-urakoitsija ja raskaan kuljetuskaluston ajoneuvojen varustetekniikkaa tarjoava yritys. Lisäksi suunnittelualueelle sijoittuu huoltoasema, päivittäistavarakauppa ja hampurilaisravintola. Näiden lisäksi Vaaralan palveluihin kuuluu kaksi päiväkotia. Muilta osin Vaarala tukeutuu pääasiassa Hakunilan ja Tikkurilan palveluihin. Peruskoulu ja lukio sijaitsevat Hakunilassa.

Vaaralassa sijaitsee suuria teollisuusyrityksiä, kuten Fazer ja Valio. Kaupunginosan työpaikoista 77 % on teollisuudessa, mikä enemmän kuin missään muualla Vantaalla. Työpaikkaomavaraisuus Vaaralassa on korkeampi kuin muissa Hakunilan suuralueen kaupunginosissa.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Yleiskaava 2020 mukaisesti Vaaralan kaupunginosaa kehitetään tiiviinä asuinalueena. Vaaralan alue on yksi Vantaan rivitalovaltaisimmista alueista Vantaalla ja asunnoista puolet sijaitsee rivitaloissa. Suunnittelualueen rakentaminen on matalaa, yksi-kaksikerroksista.

Kaava-alueen läpi kulkee Kuussillantie ja Hakunilantie, jotka ovat alueellisia pääteitä yhdistäen Länsimäen ja Vaaralan ja johtaen Hakunilaan sekä Helsingin puolelle. Hakunilantieltä on yhteys Kehä III pääväylälle, sekä Kyytitien kautta myös Lahdentielle, Lahdenväylälle ja Tikkurilan keskustan suuntaan.

Rakennettu kulttuuriympäristö

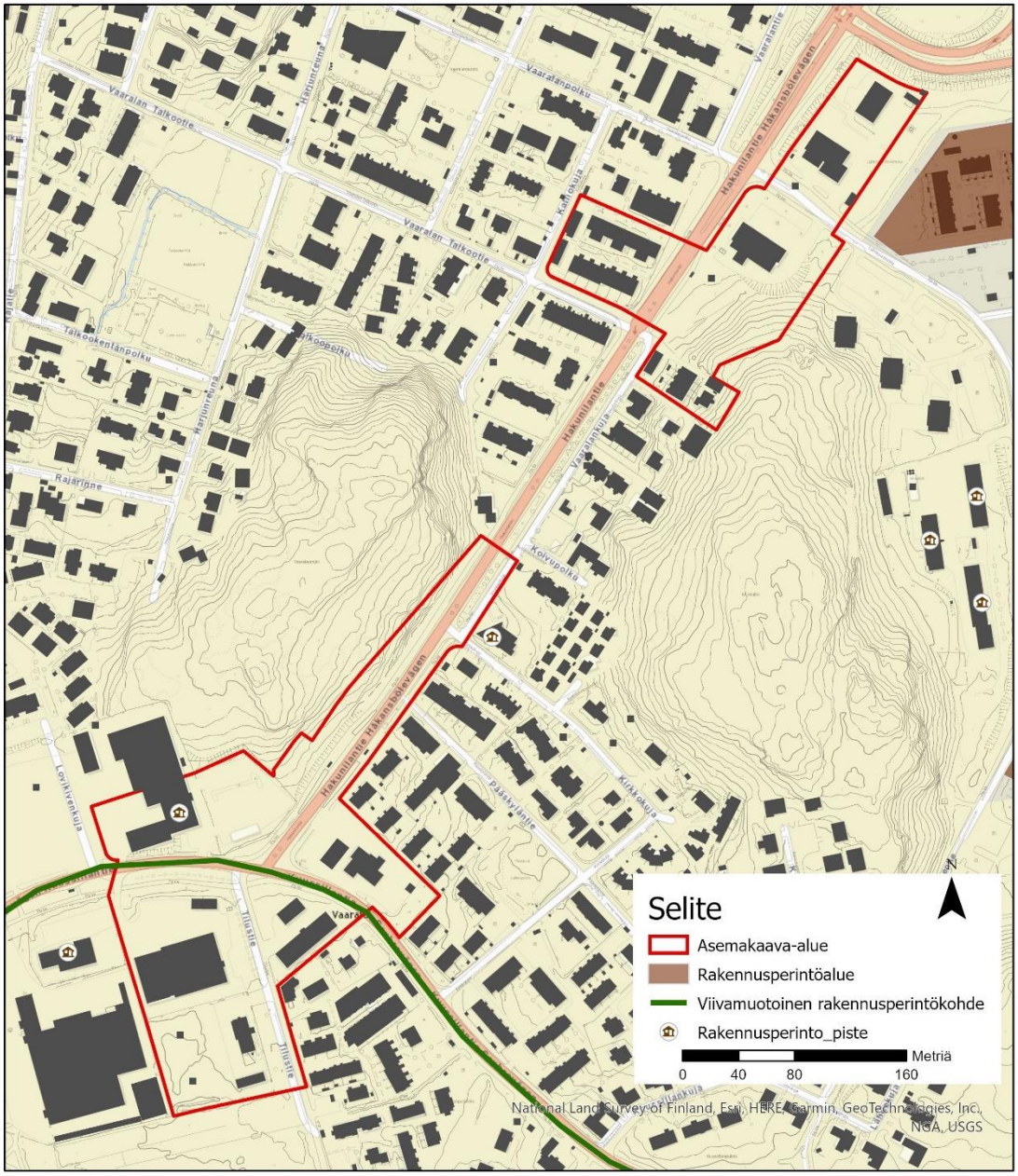
Suunnittelualueen eteläosassa Kuussillantien varrella sijaitsee asemakaavalla suojeltu rakennus. Rakennus on vuonna 1963 valmistunut teollisuusrakennus, jossa toimii VTA Tekniikka Oy. Rakennuksen suojeltu osa on Kuussillantien varressa sijaitseva vanha osa. Rakennus on punatiilinen, osittain kaksikerroksinen ja pulpettikattoinen.

Hakunilantien itäpuolella ja suunnittelualueen ulkopuolelle sijoittuu Vaaralan kappeli (aiemmin Vaaralan kirkko), jonka suippo, kolmionmuotoinen torni on Vaaralan alueen maamerkki. Kirkko on

valmistunut vuonna 1960 ja se edustaa ekspressiivistä linjaa, jonka teräväkulmaiset muodot ovat rakennuksen syntyajalle tyypillisiä. Rakennus ei ole suojeltu.

1700-luvun lopulta peräisin oleva Kuussillantie-Fazerintie on inventoitu luokkaan R2 eli kohde on kulttuurihistoriallisesti merkittävä. Kuussillantie-Fazerintie linjaus on vanha yhdystie Vanhan Porvoontien ja Sotungintien välillä. Tien luonne on muuttunut entisestä metsätaipaleesta ja tulee muuttumaan vielä enemmän raitiotielinjauksen rakentamisen myötä. Linjaus on kuitenkin pysynyt paikallaan jo vuosisatoja ja sen käytön jatkuminen voidaan nähdä kulttuuriympäristön kannalta positiivisena asiana.

Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.



Kuva 10. Kaava-alueen (punainen viiva) läheisyyteen sijoittuvat historialliset rakennuskohteet. Kuussillantie-Fazerintie on osoitettu vihreällä viivalla

Virkistys

Suunnittelualue ulottuu Hakunilantien varrelta Vaaralanmäen puistoalueelle. Vaaralanmäellä kulkee alueen asukkaiden ja muiden alueella kulkevien tekemiä virkistyspolkuja. Hakunilantien itäpuolella sijaitsee Kelokallion puistoalue, joka on yhteydessä Kuussillan metsäalueen ulkoilureiteille ja edelleen laajemmalle viheralueverkostoon. Suunnittelualueen eteläpuolelle, Kuussillantien toiselle puolella, sijaitsee virkistyskäyttöön kunnostetut hiekkakuopat ja Slåttmossenin suoalue.

Liikenne

Hakunilantie on alueen pääkokoojakatu, johon tonttikadut liittyvät. Kirkkokujan ja Vaaralan Talkootien välillä Hakunilantien vieressä itäpuolella kulkee rinnakkaistie Vaaralankuja. Nykytilanteessa Hakunilantiellä kulkee noin 10800 ajoneuvoa päiväkeskiarvoilla. Hakunilantien risteyksen jälkeen Kuussillantien liikennemäärä on ollut 3940 ajoneuvoa itään ja 8030 länteen vuoden päiväkeskiarvoilla. Vuoden 2030 ennusteen mukaan liikennemäärät tulevat kasvamaan Hakunilantiellä ja Kuussillantiellä länteen päin mentäessä, mutta laskemaan itään päin mentäessä. Ennusteessa ei ole huomioitu Vantaan ratikan vaikutusta.

Taulukko 1. Ajoneuvoliikenteen määrä kaava-alueella ja sen läheisyydessä nykytilanteen KAVL -määrillä sekä vuoden 2030 ennuste.

	Nykytilanne	Ennuste 2030
Hakunilantie	10 790	11 870
Kuussillantie Hakunilantiestä itään	3 940	1 540
Kuussillantie Hakunilantiestä länteen	8 030	8 830
Tilustie	120	

Autoliikenne

Hakunilantie ylittää suunnittelualueen pohjoispuolella Kehä III:n, jossa on eritasoliittymä. Alueelle on hyvä yhteydet autolla pohjoisesta Kehä III:lta ja etelästä Kuussillantieltä.

Joukkoliikenne

Suunnittelualueella Hakunilantiellä sijaitsee Kirkkokujan ja Vaaralan Talkootien linja-autopysäkit. Tikkurilan asemalle matkaa on noin 6 km.

Kävely ja pyöräily

Hakunilantien varrella on molemmin puolin tietä yhdistetyt kävely- ja pyörätiet. Alue liittyy paikallis- ja pääpyörätieverkostoon.

Vesihuolto

Asemakaavan muutosalue jakaantuu kahteen osaan: 1) Hakunilantien ja Kuussillantien risteysalueeseen sekä 2) Hakunilantien ja Vaaralan Talkootien risteysalueeseen.

Vedenjakelu

Hakunilantien ja Kuussillantien risteysalueella kulkee valurautainen d200 vesijohtolinja. Putkilinja sijoittuu Kuussillantien pyörätien ja Tilustien ajoradan alle.

Hakunilantien ja Vaaralan Talkootien risteysalueella on d150..160 vesijohtolinjat. Valurautainen vesijohto on rakennettu vuonna 1974 Hakunilantien alle. Vaaralan Talkootielle ja osin Hakunilantiellä on uusittu muovinen vesijohto vuonna 2006. Kaava-alueen jakelujohdot on liitetty itäpuolella kulkevaan ja vuonna 1969 rakennettuun Hakunilan ja Länsimäen väliseen vesijohdon runkolinjaan d600.

Vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotus-pumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m3, HW = +94,00 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m3. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.00 ja ylin on noin + 95.00. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp).

Jätevesiviemäröinti

Hakunilantien ja Kuussillantien risteysalueella kulkee muovinen d250 viettoviemärilinja. Putkilinja sijoittuu vesijohdon rinnalle Kuussillantien pyörätien ja Tilustien ajoradan alle.

Hakunilantien ja Vaaralan Talkootien risteysalueella on d300..400 vesijohtolinjat. Betoninen jätevesiviemäri on rakennettu vuonna 1974 Hakunilantien alle. Vaaralan Talkootielle ja osin Hakunilantiellä on uusittu muovinen d400 viemäri vuonna 2006.

Alueen jätevesiviemärit purkautuvat Vaaralan jätevedenpumppaamolle, joka pumppaa jätevedet d500 paineviemäriä pitkin etelään. Jätevedet johdetaan d500 viettoviemärillä eteenpäin Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkostoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Hulevedet johdetaan Kuusillantien d300 … 400 hulevesiviemäriä pitkin d500…1200 Hakunilanitien hulevesiviemäriin. Vaaralan Talkootien d1200 hulevesiviemäri liittyy Hakunilantien hulevesiviemäriin, joka laskee hulevedet Kehä III:n ali Kormuniitynojaan. Kuormuniitynoja yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingissä Kapellviken'in lahdessa.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle Lähdepuistontietä pitkin Vaaralantielle sekä Tilustien kautta Kuussillantielle.

Sähköverkko

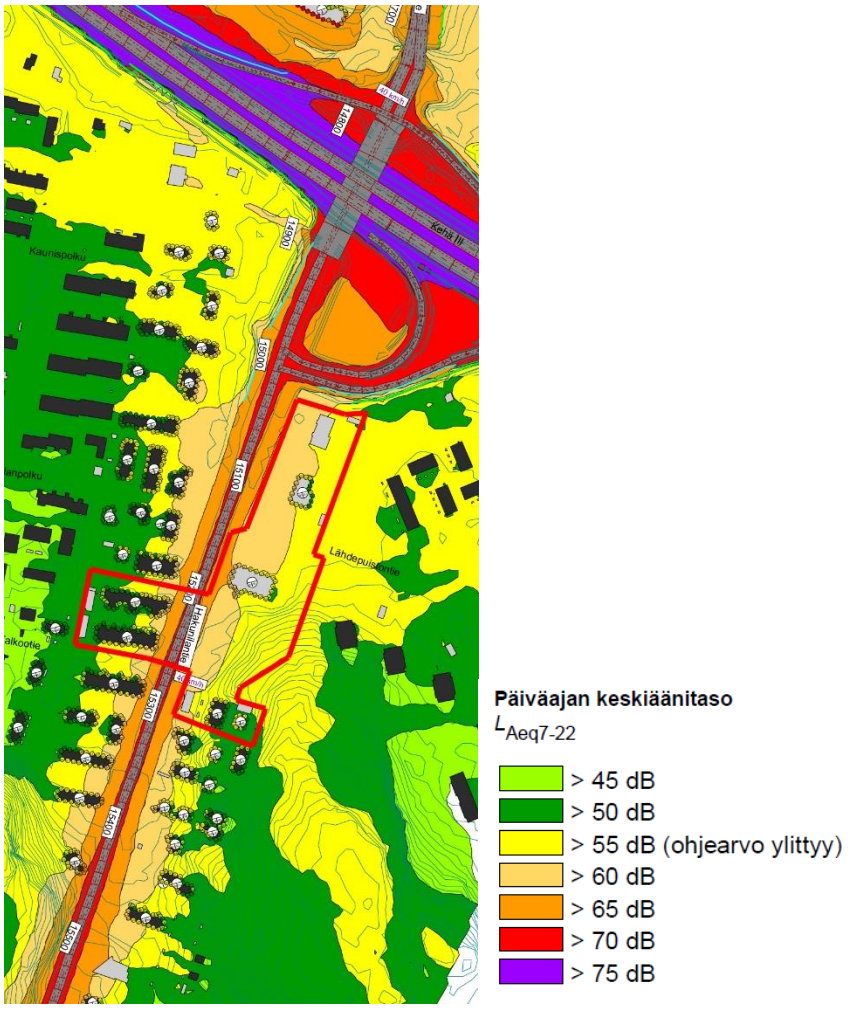
Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Tilustietä ja Hakunilantietä pitkin.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Uuden yleiskaavan 2020 mukaisesti Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelu ei ulotu suunnittelualueelle.

Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.8.2022*) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä ovat Kehä III, Hakunilantie ja Kuussillantie. Kehä III:n tiemelu päiväaikaan nousee yli 75 dB:n, Hakunilantien päivämelu 70–75 dB ja Kuussillantien päivämelu 65–70 dB.



Kuva 11. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.8.2022).

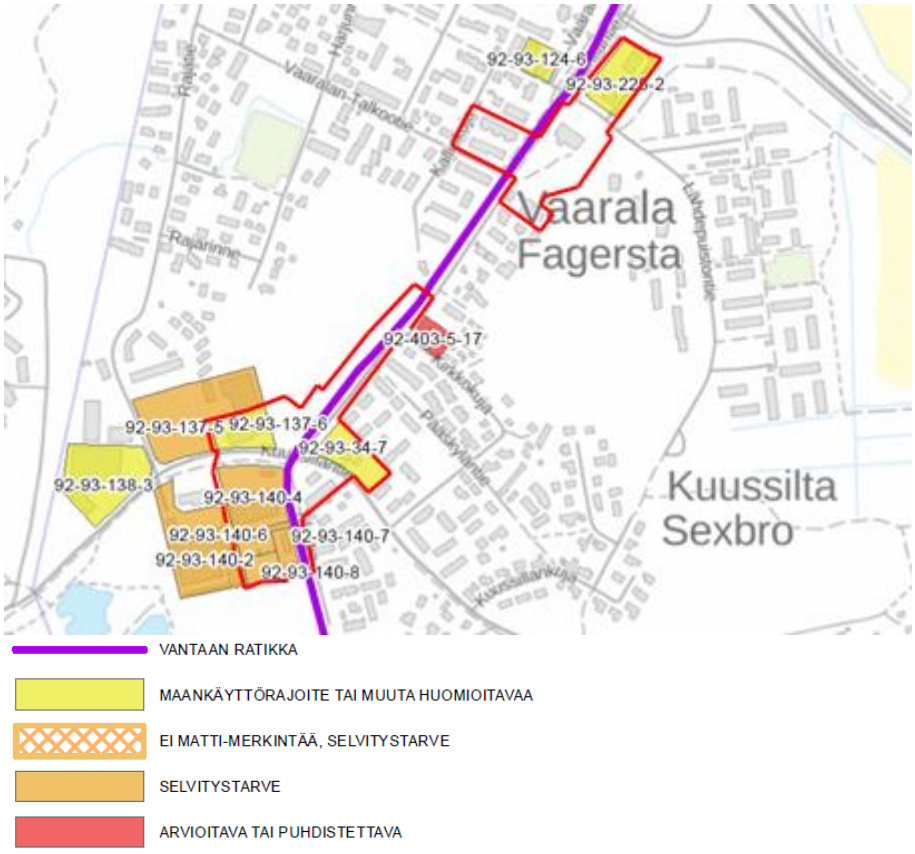


Kuva 12. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.8.2022).

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa *(Golder Associates Oy 2020)*. Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti.

Suunnittelualueelle sijoittuu useampi tarkistettava kohde, joista ei ole tutkimus- / kunnostustietoa (keltainen merkintä kuva 13). Näitä ovat polttoaineen jakeluasema kiinteistössä 92-93-225-2, toiminnan lopettanut huoltoasema kiinteistössä 92-93-34-7 sekä laitehuollon yritys kiinteistössä 92-93-137-6. Lisäksi selvityksessä on alueelle osoitettu useampi kohde, joiden selvitystarve tulee selvittää (oranssi merkintä kuva 13). Näitä ovat entinen autokorjaamo (lopetettu) kiinteistössä 92-93-137-5; maalaus- ja rakennusliikkeitä kiinteistössä 92-93-104-4; entinen W. Lindfors Oy, VPH Air Oy, teknokemian tehdas (lopetettu) ja ilmastointiliike kiinteistöissä 92-93-140-6, 92-93-140-7 & 92-93-140-8 sekä Hackman Oy, metallituotetehdas kiinteistössä 92-93-140-2.



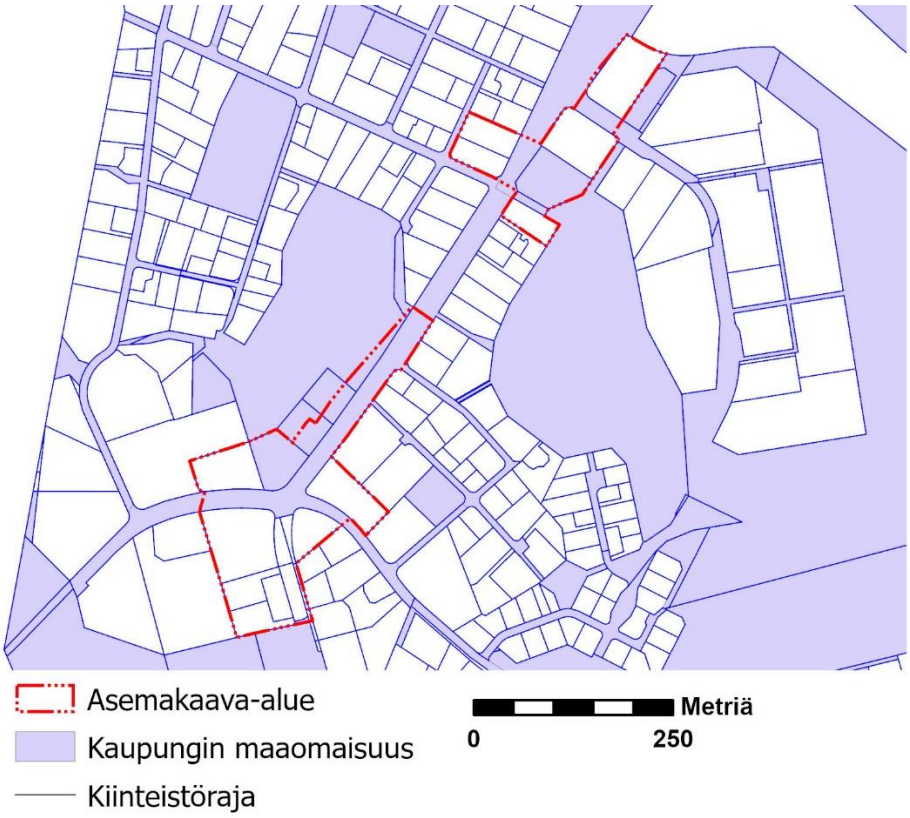
Kuva 13. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää (Golder Associates Oy 2020). Asemakaava-alue on osoitettu punaisella viivalla.

2.1.4 Maanomistus

Katualueet, yleisen pysäköintialueen Kuussillantien ja Hakunilantien risteyksessä sekä rakentamattoman julkisten rakennusten korttelialueen Hakunilantien ja Vaaralan Talkootien risteyksessä omistaa Vantaan kaupunki.

Kiinteistöt omistajineen:

- 93-92-24-3, 92-93-9901-0, 92-403-5-60, 92-403-5-61, 92-403-2-248, 92-403-5-37, 92-403-5-38 ja 92-403-5-39: Vantaan kaupunki
- 92-93-125-2: Asunto Oy Vaaralan Kalliokuja 6
- 92-93-125-3: Asunto Oy Vantaan Kalliokuja 8
- 92-93-225-2: Helsingin Osuuskauppa Elanto
- 92-93-24-1: Kiinteistö Oy Vantaan Koivumäentie 20
- 92-93-38-1: Asunto Oy Vaaralantie 19
- 92-93-34-7: St1 Oy
- 92-93-33-1: Suomen Laatutontit Oy
- 92-403-2-253: Veikko Katajisto Oy
- 92-93-140-6; 92-93-140-8; 92-403-2-247: Kiinteistö Oy Vaaralan Teollisuustalo
- 92-93-140-7: Kiinteistö Oy Tilustie 2
- 92-93-140-4; 92-403-2-269: Kiinteistö Oy Vaaralan Kuussillantie 16
- 92-93-137-5; 92-93-137-6: VTA Tekniikka Oy
- 92-403-2-227; 92-403-2-228: omistajatietoja ei näytetä



Kuva 14. Kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja

kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

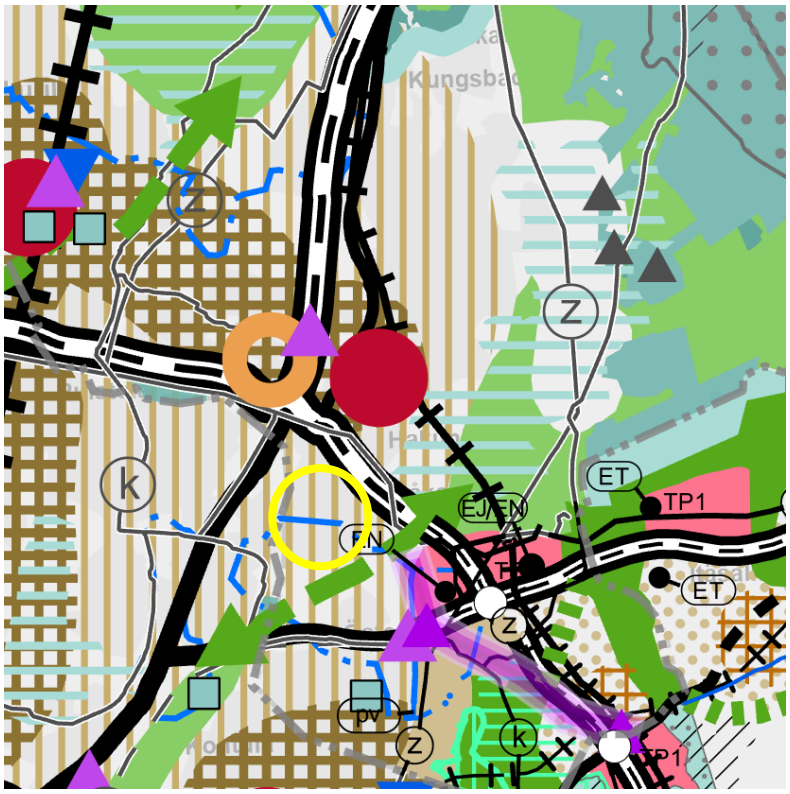
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

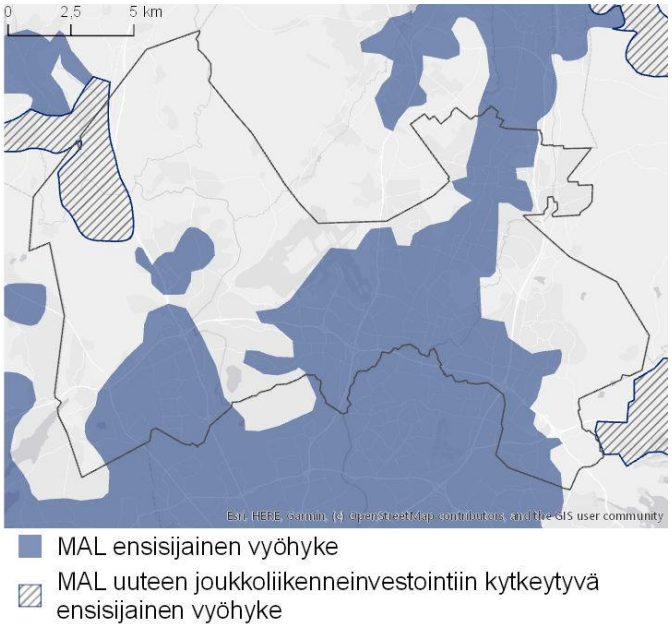
Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle. Eteläosa sijoittuu pohjavesialueelle.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Kuva 15. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella ympyrällä.

MAL 2019 -suunnitelma



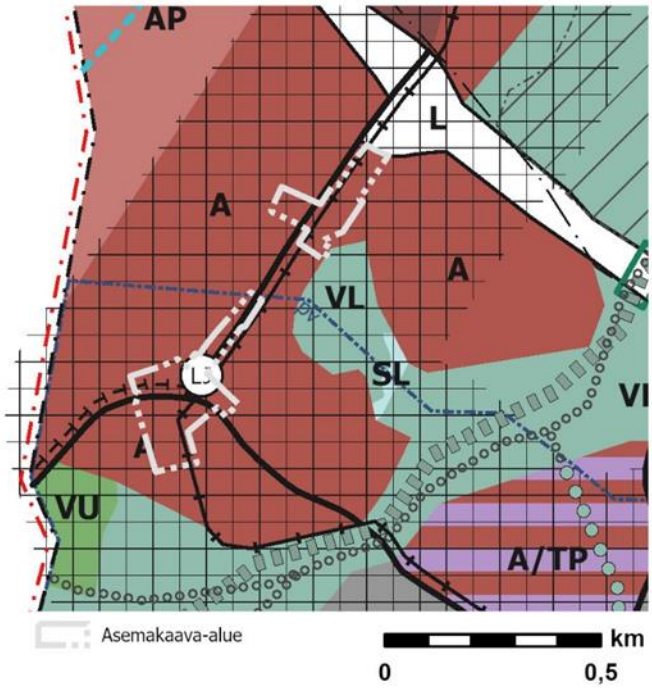
Kuva 16. Ote MAL 2019-suunnitelmasta.

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSLn toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm., että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa

20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.

Yleiskaava 2020

Yleiskaavassa 2020 (Kv 2021) suunnittelualue on osoitettu asuinalueeksi (A). Alueella on strateginen kehittämismerkintä, kestävän kasvun vyöhyke (ruudukko). Suunnittelualueen eteläosaan on esitetty joukkoliikenteen runkoyhteys sekä pohjavesialue (pv). Suunnittelualueen halki kulkee raitiotie. Hakunilantien ja Kuussillantien risteykseen on osoitettu tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka (LJ). Kaavahanke on yleiskaavan 2020 mukainen.



Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007.

Kuva 17. Ote yleiskaavasta 2020.

Asemakaava



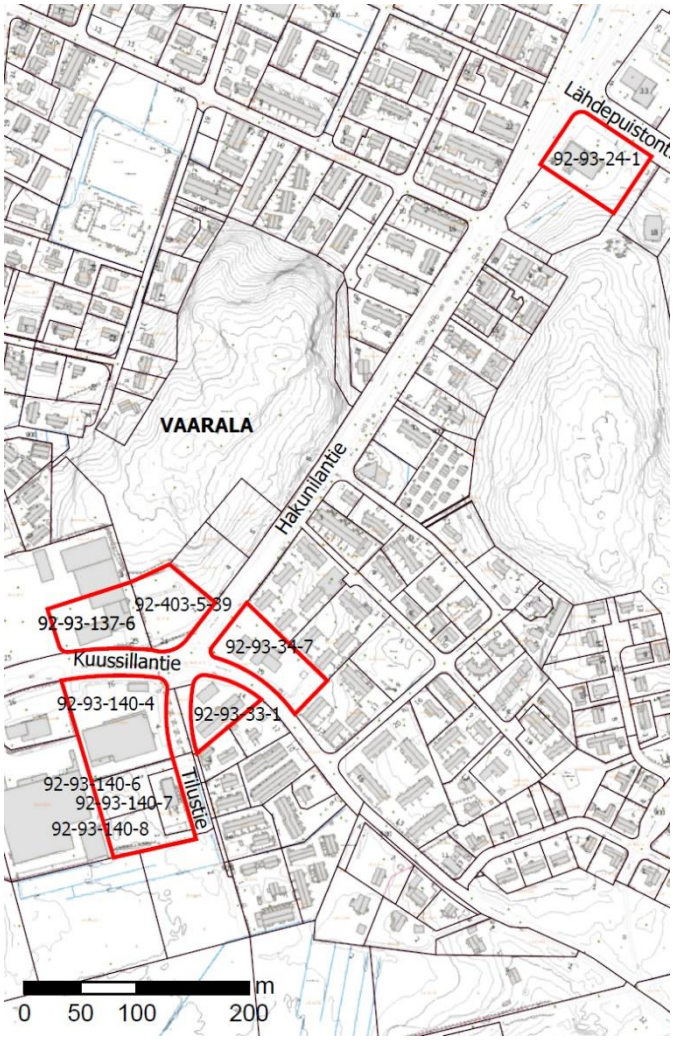
Kuva 18. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL), yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuinrakennusten korttelialuetta (A-1), huoltoasemien korttelialuetta (LH), erillispientalojen ja ympäristö häiritsemättömien teollisuusrakennusten korttelialuetta (AOT), teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T), yleistä pysäköintialuetta (LP) ja puistoaluetta (VP).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaavan muutos Vaarala kortteli 93225 (YM 27.1.1993)
- Asemakaava ja asemakaavan muutos 930900 Vaarala 4 (YM 8.11.1990)
- Asemakaavan muutos 000869 Vaaralan Talkootien katualue (KH 14.8.1989)
- Asemakaavan muutos 001126 Vaarala/93125/3 (KH 18.10.1993)
- Asemakaava Vaarala II (SM 5.1.1978)
- Asemakaava 930300 Vaarala 3 (SM 18.5.1979)
- Asemakaavan muutos 001979 Vaarala/Lohikivenkuja (KV 3.3.2008)

Rakennuskielto



Osassa aluetta on voimassa rakennuskielto 90104R Veromies, Pakkala ja Vaarala suunnitellun Vantaan ratikan reitin varrella asemakaavamuutosten laatimiseksi (KH pvm. 26.4.2021). Rakennuskielto koskee suunnittelualueen kiinteistöjä 92-93-34-7, 92-93-33-1, 92-93-104-4, 92-93-140-6, 92-93-140-7, 92-93-140-8, 92-93-137-6, 92-403-5-39 ja 92-93-24-1. Kiinteistöt määrätään MRL (132/99) 53 § 1 momentin mukaiseen rakennuskieltoon korkeintaan kahdeksi vuodeksi alkaen MRA:n 93 §:n mukaisesti päätöksen voimaantulokuulutuksesta. Rakennuskiellon avulla pyritään varmistamaan Vantaan ratikan infrastruktuurin ja siihen liittyvän katutilan tilatarpeen vaatimien asemakaavamuutosten laatiminen. Kyseisillä kiinteistöillä voimassa olevan asemakaavan mukainen rakentaminen saattaisi vaikeuttaa tulevien asemakaavamuutosten laatimista ja toteuttamista.

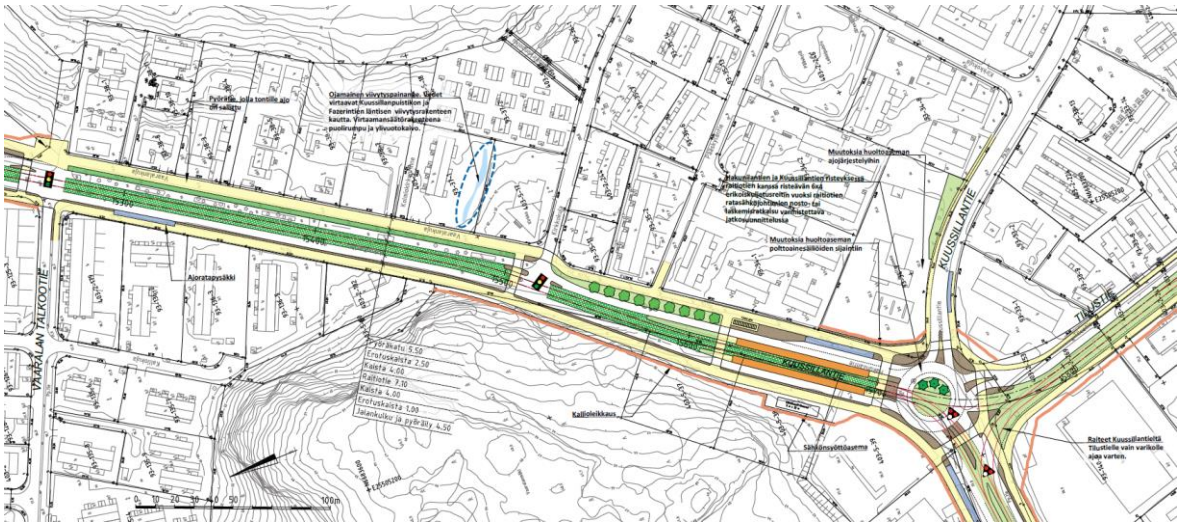
Kuva 19. Suunnittelualueen kiinteistöt kartalla, joita rakennuskielto 90104R koskee.

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 20. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland, 30.4.2019).

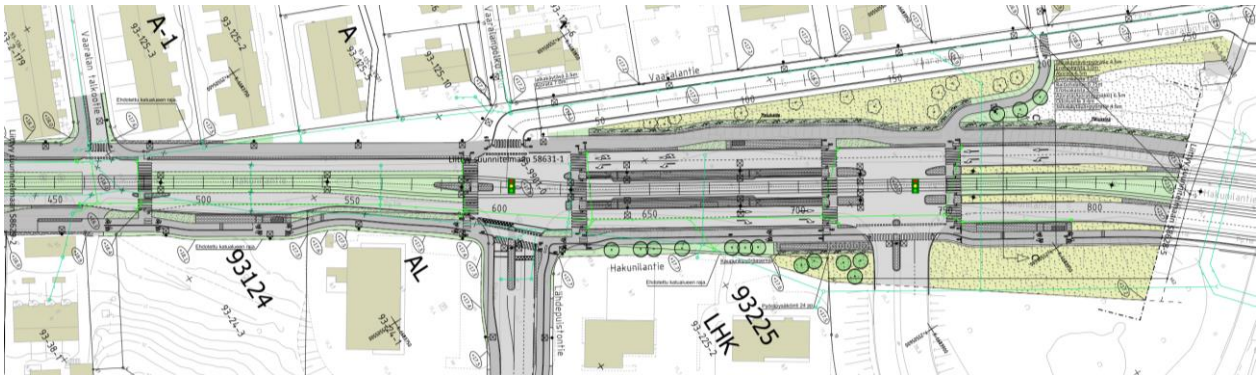
Katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmia käytetään kaavoituksen valmisteluaineistona. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitellaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

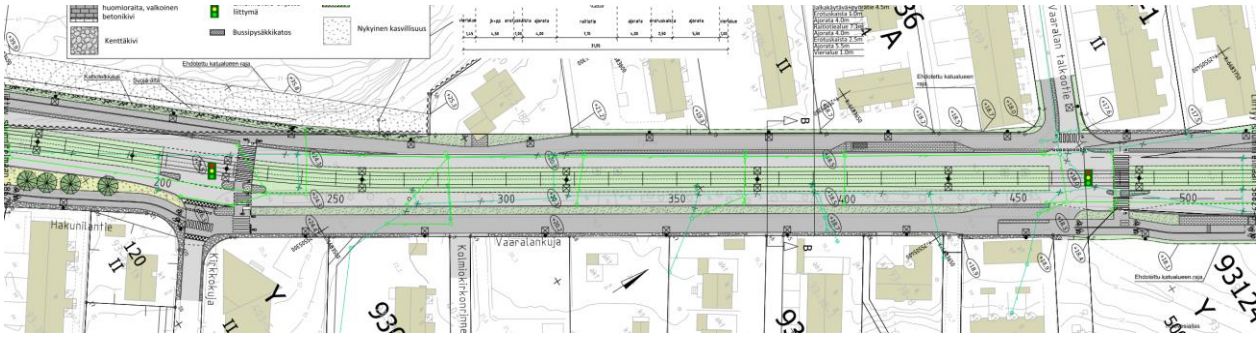
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2022 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2022 aikana.

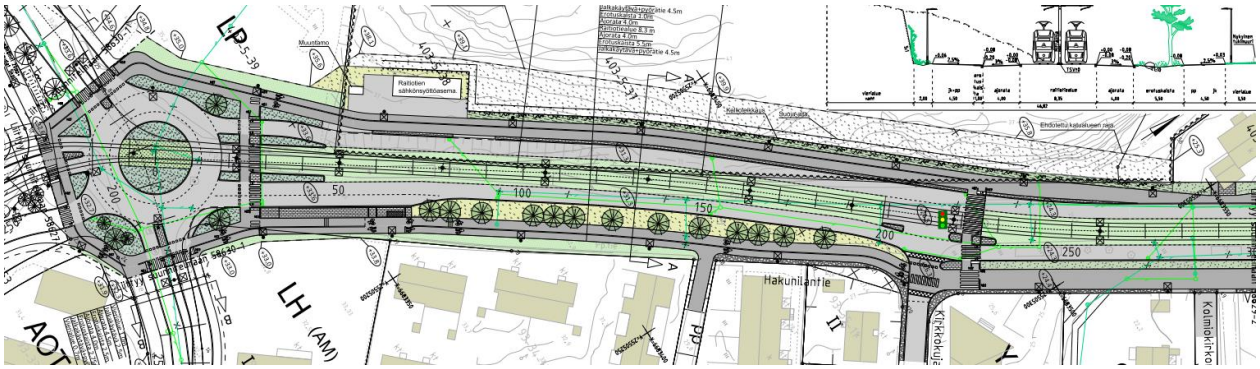
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Vaaralan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021 ja 7.10.-20.10.2021 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



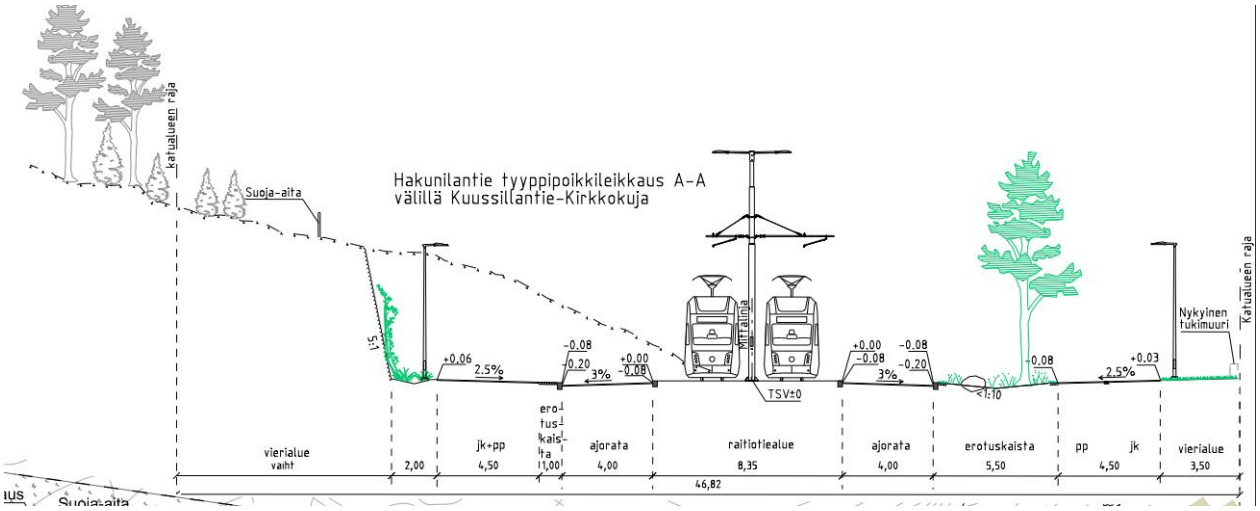
Kuva 21. Hakunilantie välillä Kehä III – Vaaralan Talkootie. (AFRY, luonnos 7.10.2021)



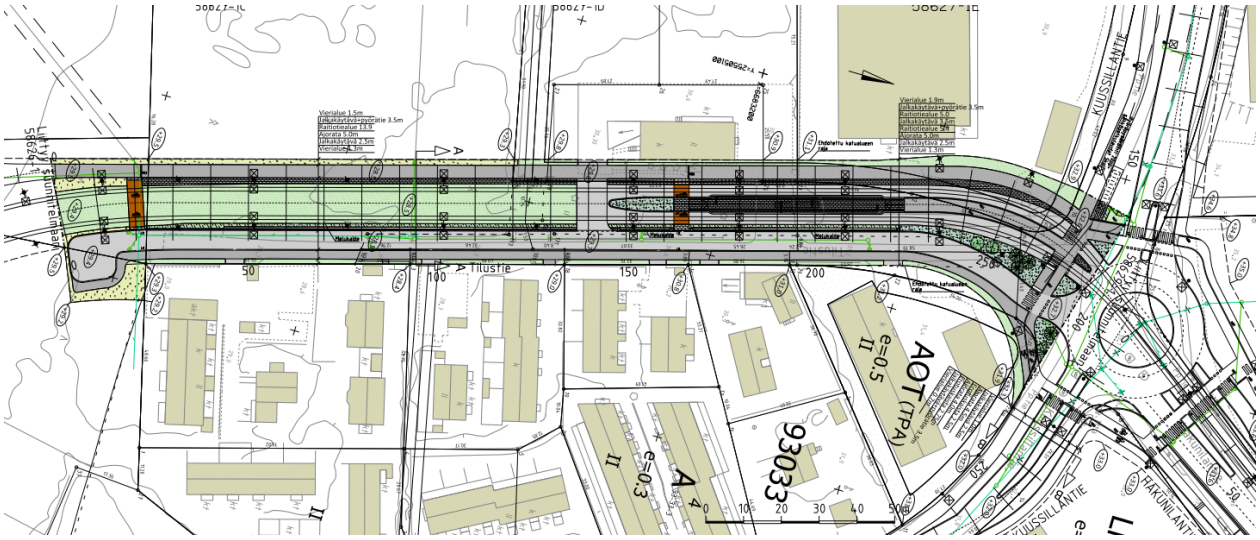
Kuva 22. Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Vaaralan Talkootie. (AFRY, luonnos 7.10.2021)



Kuva 23. Hakunilantie välillä Kuussillantie-Kirkkokuja. (AFRY, luonnos 7.10.2021)



Kuva 24. Poikkileikkaus A-A Hakunilantieltä (AFRY, luonnos 7.10.2021).



Kuva 25. Kuussillantien ja Tilustien / Hakunilan risteys. (AFRY, luonnos 7.10.2021)

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 alkuun mennessä.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002451.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2022.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.
- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Saaduista mielipiteistä hieman yli kolmannes koski Vaaralan kaupunginosaa. Tätä kaavamuutosaluetta koskevissa mielipiteissä korostui huoli Hakunilantien varrella sijaitsevan kampaamorakennuksen säilymisestä. Muita esiin nousseita aiheita olivat muun muassa joukkoliikenteen tarjonta, liikenneturvallisuus, tärinä, melu ja rakentamisen aikaiset haitat. Alle on koottu kaavamuutosaluetta ja sen lähiympäristöä koskevat mielipiteet. Muilta osin osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet on kuvattu vuorovaikutusraportissa. Kaavaratkaisu ja mielipiteiden huomioiminen ratkaisussa on kuvattu kohdassa 4.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadusta palautteesta 29 kpl koski suunnittelualuetta tai sen lähiympäristöä. Kursiivilla on esitetty mielipiteeseen vastaus tätä asemakaavamuutosta koskien.

Hakunilantien varressa sijaitsevan kampaamon säilyttämistä koskevia mielipiteitä oli 17 kpl.

> *Kampaamo ei ole mukana kaavamuutosalueessa. Kampaamo säilyy.*

Kolmessa mielipiteessä toivottiin ratikkareitin varrelle kaavoitettavan ainoastaan pientaloja (M58, M66, M75). Lisäksi yhdessä mielipiteessä oltiin huolissaan Vaaralan lisäasutuksen määrästä ja toivottiin lisärakentamisen tehtävän yhdessä asukasyhdistyksen kanssa (M7).

> *Tällä asemakaavamuutoksella ainoastaan levennetään katualuetta tarvittavissa määrin, ja mukana ovat sellaiset korttelialueet, joista osa muutetaan katualueeksi. Kaavalla ei osoiteta uutta asumista alueelle.*

Viheralueiden säilymisestä oltiin huolissaan yhteensä viidessä mielipiteessä. Kaksi mielipiteistä koski Vaaralanmäen säilyttämistä (M60, M66) ja kolme yleisesti Vaaralan metsiä (M12, M72, M78).

> *Ratikka kulkee kaavamuutosalueella Tilustien ja Hakunilantien katualueilla. Vaaralanmäen viheralueesta pieni osa kadun reunassa muutetaan katualueeksi. Tämä ei kuitenkaan heikennä Vaaralanmäen virkistysarvoja.*

Viidessä mielipiteessä (M60, M78, M75, M66, M65) oli esitetty huoli ratikan aiheuttamasta tärinästä.

> *Kaavassa on määräys tärinän huomioimisesta katualueen suunnittelun yhteydessä. 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. Tärinää on käsitelty tarkemmin kappaleessa 4.4.1.*

Ratikan aiheuttamasta melusta oli esitetty huoli viidessä mielipiteessä (M54, M78, M85, M67, M21). Mielipiteiden mukaisesti Hakunilantie koetaan jo nykyisellään erittäin meluisaksi ja ratikan lisäävän melua ennestään. Kolmessa mielipiteessä (M54, M21, M85) toivottiin meluesteitä Hakunilantielle.

> *Ratikan aiheuttama melu ja sen huomioiminen sekä tarvittavat meluesteet huomioidaan kaavamuutoksessa ratikan meluselvityksen mukaisesti. Melua on käsitelty tarkemmin kappaleessa 4.4.1.*

Kahdessa mielipiteessä (M60, M66) toivottiin ratikka kulkemaan samalle kaistalle autojen kanssa Hakunilantiellä, jotta liikenne hidastuisi ja vähentyisi. Lisäksi toivotiin rekkojen ja raskaan liikenteen vähentäminen myös esimerkiksi painorajoituksella (M66). Kahdessa mielipiteessä esitettiin huoli Kuussillantien ja Hakunilantien turvallisuudesta (M54, M67). Lisäksi yhdessä mielipiteessä (M72) toivottiin ratikan kulkevan Kuussillantietä, jolloin ajonopeudet mahdollisesti laskisivat Kuussillantiellä. Yhdessä mielipiteessä (M65) toivottiin, ettei ratikka kulkisi Tilustiellä. Yhdessä mielipiteessä kysyttiin, onko suunnittelussa huomioitu Vaaralankujan tonteilta liikkuminen (M78). Kahdessa mielipiteessä esitettiin huoli bussivuorojen vähenemisestä (M25, M78).

Liikenteelliset ratkaisut tehdään tarkemmin katusuunnittelun yhteydessä. Liikenteellisiä ratkaisuja on avattu enemmän kappaleessa 4.4.1.

Kahdessa mielipiteessä oltiin huolissaan ratikan rakennus-/kaivuutöiden haitoista (M60, M66). Yhdessä mielipiteessä (M66) toivottiin ratikan rakentaminen ilman maisemaa häiritseviä ajolankoja. Yhdessä mielipiteessä huomautettiin, että pohjavesialueelle ei tulisi kaavoittaa yritys- tai teollisuustontteja (M66).

Kaavamuutoksella ei osoiteta uusia korttelialueita. Pohjaveden suojelusta määrätään kaavassa.

Kolme mielipidettä (M66, M72, M86) koski kiinteistöjen arvoa ja kiinteistöjen lunastamista.

Vantaan kaupunki on maanomistajiin yhteydessä kaduiksi muuttuvien alueiden osalta mahdollisen myönteisen ratikan investointipäätöksen jälkeen. Kaavan taloudellisia vaikutuksia avataan tarkemmin kappaleessa 4.4.1.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutus

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 24.3.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 24.3.-14.4.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Kaava-alueen maanomistajille on lisäksi lähetetty 24.3.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Ratikan suunnittelun ajankohtaisesta tilanteesta kerrottiin lisäksi Vaarala seuran kevätkokouksessa 30.3.2022 sekä Ratikan asukasillassa 6.4.2022, jossa ilmoitettiin Vaaralan kaavan valmistelumateriaalista ja mahdollisuudesta vaikuttaa. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 1.4. ja 8.4. Mielipiteitä vastaanotettiin 24.3.-14.4.2022 välisenä aikana yhteensä viisi ja puheluita saatiin kolme, joista kaksi koski kaavamuutosaluetta. Mielipiteitä huomioitiin kaavaehdotuksessa.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin seuraavat mielipiteet (tiivistettyinä):

M1: Mielipiteessä kysyttiin alueen jatkosuunnitelmista. Alueen kiinteistönomistajilla on kiinnostusta kehittää maankäyttöä ja myös vaihtaa teollisuusalueen käyttötarkoitusta asumiselle.

M2: Toinen mielipiteistä koski katualueen ostamista ja mahdollista maanvaihtoa. Lisäksi kysyttiin, voisiko ratikan kaavassa jo ottaa kantaa rakennusoikeuksiin, käyttötarkoitusmerkintöihin ja kerroskorkeuksiin. Mielipiteessä tuotiin esille kokonaisuuden hahmottaminen kaavassa. Lisäksi kysyttiin meluesteen sijainnista ja liittymän paikan merkitsemistä.

Kaavoittajan vastaus: Ratikan kaavoissa otetaan kantaa ainoastaan katualueen rajaan. Muilta osin kaava-alueessa mukana olevilla kiinteistöillä pidetään nyt voimassa olevan kaavan merkinnät. Vain ratikan vaatimat muutokset esitetään kaavassa. Tällaisia muutoksia ovat muun muassa liittymät ja liittymäkiellot, katualueelle sijoittuvat meluesteet sekä kortteleiden ja katualueen välinen raja. Laajempiin kaupunkikuvallisiin ja maankäytöllisiin kysymyksiin vastataan ratikan kaavarungossa, joka on tarkoitus hyväksyä vuoden 2023 alkuun mennessä. Tämän jälkeen voidaan aloittaa neuvottelut mahdollisista maankäyttöön, rakennustehokkuuteen ja kaupunkikuvaan liittyvistä kaavamuutoksista.

M3: Mielipiteen antaja haluaa tietää, miten tontin pienennys suoritetaan niin ettei rakennuksille ja niiden perustuksille aiheudu vahinkoja? Miten rakennuksen perustusten tukeminen huomioidaan koska katu tulee niin lähelle rakennusta? Miten kasvava meluhaitta on otettu huomioon ratikan rakentamisessa? Tullaanko Y-tontille 93024 rakentamaan jotain ratikan rakentamisen yhteydessä? Tuleeko ratikan rakentamisen yhteydessä muutoksia Vaaralan talkootielle kortteleiden 93038 ja 93024 välisellä osalla? Onko mahdollista tehdä maanvaihdos katualueesta?

Kaavoittajan vastaus: Katualueen tilavaraus sisältää varsinaisten ajokaistojen lisäksi myös katusuunnittelmissa esitetyt mm. kevyen liikenteen väylät, katuviheralueet ja katukasvillisuuden tilavaraukset sekä katualueen reunan luiskaukset. Katusuunnittelun yhteydessä varmistetaan, ettei rakennuksille tai rakennelmille aiheudu haittaa rakentamisen aikana tai rakentamisen seurauksena. Perustukset huomioidaan. Ratikan suunnittelun yhteydessä on tehty meluselvitys. Meluselvityksen tulokset on esitetty tässä selostuksessa kohdassa 4.4.1. Y-tonttia ei rakenneta ratikan rakentamisen yhteydessä. Talkootielle ei kohdistu muutoksia. Talkootien katuliittymä säilyy.

M4: Miksi katutilaa tulee laajentaa asuinkortteleiden puolelle? Toisella puolella tietä on alueita, jotka eivät ole asuinkäytössä, josta voisi laajentaa katualuetta.

Kaavoittajan vastaus: Katualueen rajojen määrittelyssä on huomioitava, että ratikan linja kulkee Hakunilantiellä katusuunnitelmien mukaan katualueen keskellä. Ratikan linjan tekniset vaatimukset vaikuttavat katualueen tilavarauksiin. Lisäksi katualueelle sijoittuu parannetut kevyen liikenteen väylät ja mahdolliset tukirakenteet ja luiskaukset maanpinnan tasoeroista riippuen.

M5: Kaavassa katualueelle jää kiinteistön toimintojen kannalta kriittisiä rakenteita. Katualueen rajausta pitää tarkistaa ottaen huomioon rakenteet ja rakennelmat.

Kaavoittajan vastaus: Rakenteet ja rakennelmat on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

Kaavaan tehdyt muutokset valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalin esillä olemisen jälkeen.
Kaava-alueen rajausta sekä katualueen rajausta tarkistettiin yhden kiinteistön osalta valmisteluaineistosta saadun mielipiteen perusteella. Korttelissa 93225 tontin rajausta muutettiin ja osa nykyisestä Hakunilantiestä muutettiin korttelialueeksi katualueen tilavarausten tarkistuksen seurauksena. Lisäksi kiinteistölle osoitettiin varaus katualueen luiskalle Hakunilantien varteen.

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 25.10.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 9.11.-8.12.2022 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 14 kappaletta ja vastaanotettiin 3. kappaletta. Muistutuksia vastaanotettiin kaksi (2) kappaletta.

Muistutukset:

Muistuttaja 1:

Vantaan kaupunki asemakaavoittaa kiinteistön …. alla olevan maan takaisin osaksi kiinteistön tonttia. Talon siiven osa on 1990-luvulla kaavoitettu katualueelle, koska aluearkkitehti Vesa Karisalon mukaan katuvaraus piti tehdä pikaratikkaa varten. Nyt kun Vantaan ratikka on suunniteltu niin, että kaavoitettua aluetta ei tarvita ja talon siipeä ei lunasteta/pureta, tämä 1990-luvlla tehty kaavoitusvaraus pitää purkaa.

Vastine:
Kyseinen kiinteistö ei sijaitse kaavan 002451 alueella. Kiinteistön kohdalla olevan katualueen muuttaminen kortteliksi vaatii kaavamuutoksen.

Ei toimenpiteitä.

Muistuttaja 2:
Kuuluuko kaavan melueste kiinteistön omistajan vai kaupungin rakennettavaksi. Mikäli kuuluu kiinteistönomistajalle, olisiko meluesteen tarve ja paikka syytä määrittää vasta tontin asemakaavaa laadittaessa? Onko tässä vaiheessa syytä rajata rakennusalaa muusta korttelista poikkeavasti? Onko tarkoituksenmukaista rajata liittymän paikka noin tarkasti. Esittäisin, että kaavaan jätetään liittymäkielto vain välttämättömälle osalle risteysaluetta varten tässä kaavasuunnittelun vaiheessa.
Vastine:

Melueste on osoitettu katualueelle, joka on kaupungin omistuksessa. Kaupunki toteuttaa meluesteen ratikan rakentamisen yhteydessä. Meluesteen sijainti on määritelty siten, että se suojaa asuinalueiden rakennusten sisätiloja ja oleskelualueita melulta. Asemakaavaehdotuksessa tontin rajausta on muutettu verrattuna voimassa olevan asemakaavan rajauksiin. Annetun muistutuksen perusteella rakennusalaa on rakennusalan ja istutettavan alueen rajaa on tarkistettu. Tarkistuksessa on huomioitu voimassa olevan asemakaavan (Kv 1979) mukainen istutusalue. Liittymäkieltoja on osoitettu tarpeellisille paikoille korttelin rajalla. Liittymän paikan sijoittamisessa on otettu huomioon näkymäalueet tontilta katualueelle sekä liikenneturvallisuus. Uusi liittymä on avattu Tilustielle ja Kuussillantien liittymä on suljettu heikon näkyvyyden takia.

Lausunnot:

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY:

HSY toteaa, että asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan ja että nykyisiä vesihuoltolinjoja joudutaan siirtämään Hakunilantiellä ja Tilustiellä. HSY:n mukaan johtosiirtojen laajuus ja kustannukset tarkentuvat ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Uudenmaan ELY-keskus:

Pilaantuneet maat ja pohjavesi

Asemakaavaehdotuksessa esitetylle LH-korttelialueelle on korkein hallinto-oikeus hylännyt kertaalleen ympäristölupahakemuksen Uudenmaan ELY-keskuksen valituksesta. Polttoaineiden jakelu ei ole pohjavesialueelle soveltuvaa toimintaa, joten ELY-keskus esittää, että korttelin 93034 pääkäyttötarkoitusta on perusteltua tarkastella uudelleen.

Kaava-alueen eteläisempi osa Kuussillantien tuntumassa sijoittuu Fazerilan 1 lk vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle. Korttelit 93140 ja 93137 sijaitsevat lisäksi Fazerilan vedenottamoiden suoja-alueella. ELY-keskus toteaa, että suoja-alueen rajat tulee lisätä kaavakartalle ja suoja-aluemääräykset tulee huomioida kortteleiden 94140 ja 93137 kohdalla.

ELY-keskus ehdottaa kaavamääräyksiä täydennettävän seuraavasti:

- Pysäköintialueet sekä korttelialueen T mahdolliset huoltopihat tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella.
- Pysäköinti- ja liikennealueiden lisäksi myös huoltopihojen hulevedet tulee kerätä ja johdattaa biosuodatuksen tai öljynerotuksen kautta hulevesiviemäriin ja edelleen pois pohjavesialueelta.
- Hulevesien viivytysrakenteiden osalta tulee huomioida, että pohjavesialueella maaperään ei saa päästä imeytymään muita kuin puhtaita hulevesiä.
- Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää suunnitelma sammutusvesien hallinnasta.

Melu

ELY-keskus sanoo, että meluselvitys on syytä lisätä kaava-aineistoon.

ELY-keskuksen mukaan, mikäli tie- ja raideliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi alle 2 dB.

Lisäksi ELY-keskus katsoo, että kaavan vaikutusalueen olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulee selvittää ja ottaa huomioon kaavan valmistelussa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

Meluselvityksen mukaan raitioliikenne muuttaa merkittävästi Tilustien itäpuolen kortteleiden melutilannetta. Meluselvityksen perusteella kaavamuutoksen seurauksena Tilustien itäpuolen kortteleissa valtioneuvoston päätöksen (993/1992) melutason ohjearvot ylittyvät ulkoalueilla meluntorjunnasta huolimatta. Aineistosta jää lisäksi epäselväksi, onko esitetty meluntorjunta riittävä suojaamaan asuinrakennusten sisätiloja raitiotieliikenteen melulta. Meluselvityksen perusteella kaavassa määrätty ulkokuoren ääneneristävyys 30 dB ei yksin ole riittävä suojaamaan sisätiloja melulta.

A-aluetta korttelin 93125 tontilla 13 koskevat määräykset: "Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren äänieristyksen liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB." Aineistosta jää epäselväksi, mihin selvitykseen kaavamääräys perustuu.

ELY-keskus katsoo, että raitioliikenteen aiheuttamat meluhaitat tulee ratkaista hankkeessa eikä yksittäisten kiinteistönomistajien kustannuksella.

Vastine:
Asemakaavaehdotuksessa esitetty LH-korttelin käyttötarkoitusmerkintä on muutettu yleisen pysäköintialueen merkinnäksi (LP).

Kaava-alueen eteläosa on merkitty pohjavesialueeksi (pv). Pohjavesialuemerkintä sisältää muun muassa korttelit 93140 ja 93137. Suoja-aluepäätöstä ei ole tarpeen mainita kaavamääräyksissä, mutta maininta siitä on lisätty kaavaselostukseen kohtaan 2.1.2..

Asemakaavamuutosehdotus sisältää seuraavat määräykset pohjaveden suojelusta:

- *Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen. Alueella ei saa käsitellä pohjavettä vaarantavia kemikaaleja tai räjähteitä.*
- *Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta haitallisesti pohjaveden pinnan tasoa.*
- *Puhtaat kattovedet voidaan imeytettää maaperään tai käsitellä biosuodattamalla.*
- *Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä ja henkilöautojen pysäköintialueella.*
- *Rakennuslupahakemukseen on liitettävä tarvittaessa pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma.*
- *Henkilöajoneuvojen pysäköintialueen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla ennen niiden johtamista sadevesiverkostoon tai pohjavesialueen ulkopuolelle.*

Seuraavia määräyksiä on tarkennettu lausunnon perusteella:

- *Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä, pysäköintialueilla sekä ajoneuvojen huoltopihoilla.*
- *Ajoneuvojen pysäköintialueiden sekä huoltopihojen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla ennen niiden johtamista sadevesiverkostoon tai pohjavesialueen ulkopuolelle.*

Kaavamääräyksiin lisätään seuraava määräys:

- *T-korttelialueilla on rakennuslupahakemuksen yhteydessä lisäksi esitettävä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta.*

Asemakaavan selostuksen sivuilla 45-46 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaava-alueen alueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja

Kaavassa on huomioitu melutason muutos niillä alueilla, joilla melutaso nousee nykyisestä. Kaavassa on kyseisille alueille osoitettu meluesteet.

Ulkokuoren ääneneristävyysvaatimus 30 dB on osoitettu A-kortteleille 93038 ja korttelin 93125 tontille 14, AOT-korttelille 93033 sekä AL-korttelille 93024. 30 dB ääneneristävyys toteutuu usein tavanomaisilla rakenteilla. Rakennusten sisämelutasoja ei ole tarpeen käydä mittaamassa.

Meluselvityksen perusteella Tilustien itäpuolen kortteleiden oleskelualueiden melutasojen ohjearvot ylittyvät osalla oleskelualueista. Suurin osa oleskelualueista kuitenkin alittaa ohjearvot. Meluselvityksen perusteella sisätilojen ohjearvot eivät ylity.

Ulkokuoren ääneneristävyysvaatimus 30 dB on osoitettu A-kortteleille 93038 ja korttelin 93125 tontille 14, AOT-korttelille 93033 sekä AL-korttelille 93024. Ääneneristävyysvaatimus on tarkistettu ja laskettu meluselvityksen liitetiedoston numero 4.1 (Tie- ja raitioliikenteen yhteismelu päiväaika ja melutorjunta) sekä liitetiedoston numero 3.3 (Raitioliikenteen enimmäisäänitasot, ei meluntorjuntaa) osoittamien ennustettujen julkisivumelutasojen perusteella siten, että sisämelujen ohjearvot täyttyvät. Sisämelujen ohjearvot täyttyvät, kun kaavamääräyksen mukainen 30 dB äänieristävyysvaatimus täyttyy.

A-korttelissa 93125 tontilla 13 on osoitettu 35 dB ääneneristävyys. Kyseinen määräys on jo nyt voimassa olevassa asemakaavassa. Ääneneristävyysvaatimus on tarkistettu meluselvityksen liitetiedostojen 4.1 ja 3.3. esittämien ennustettujen julkisivumelujen perusteella.

Hankkeesta aiheutuvat meluhaitat ratkaistaan hankkeessa. Ääneneristävyysvaatimuksia ei ole nostettu missään korttelissa. ALkorttelissa 93024 ääneneristävyysvaatimusta on laskettu verrattuna voimassa olevaan asemakaavaan. Ääneneristävyys 30 dB toteutuu usein jo tavanomaisilla rakenteilla. Meluesteet on osoitettu alueille, joilla melutaso nousee nykyisestä, eikä asuinalueiden voimassa olevien kaavojen melumääräykset suojaa melutason nousua.

Kaavaselostuksessa on täsmennetty, että ääneneristävyysvaatimusten määrittelyssä on käytetty meluselvityksen liitetiedostojen esittämiä rakennuksille ennustetilanteessa tulevia julkisivumeluja.

Uudenmaan liitto:

Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa aiheesta.

Vastine:

Ei toimenpiteitä.

Kaavaan tehdyt muutokset asemakaavaehdotuksen esillä olemisen jälkeen.

Huoltoaseman korttelialue (LH) on muutettu yleisen pysäköinnin alueeksi (LP).
Korttelin 93033 tontin rakennusalaa ja istutettavan alueen rajaa on korjattu.
Kaavamääräyksissä on korjattu ja täydennetty pohjavesialuetta koskevia määräyksiä.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa kuukausikokouksissa 7.10.2020, 11.5.2021 ja 10.2.2021.

Katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.

- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.
- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.
- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.

2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.

3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.

4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan katusuunnitelmaluonnosten pohjalta. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet

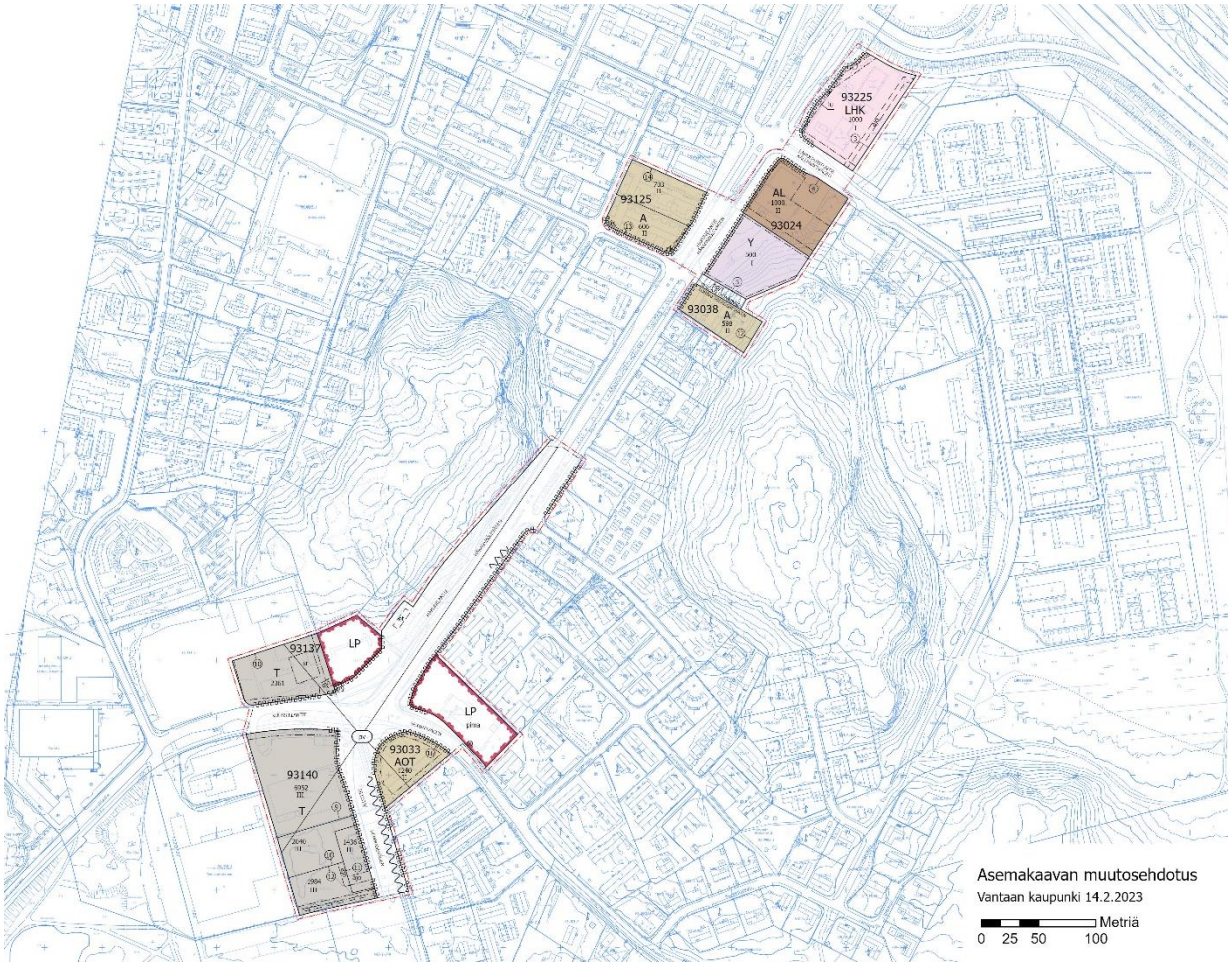
Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Vaaralan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Kuussillantiellä, Hakunilantiellä ja Tilustiellä muuttamalla osia korttelialueista ja Vaaralanmäen puistoaluetta katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021 valmistuneisiin katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin sekä valmisteluaineistosta saatujen mielipiteiden perusteella tehtyihin katualuetarkistuksiin.

Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 8283 m2. Tilustielle ja Hakunilantielle on esitetty meluesteet. Hakunilantien katualueelle esitetään ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten. Ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään kaava-alueen kortteleihin. Ajoyhteyksiin tulee muutoksia. Melumääräyksiä on lisätty AK-kortteleille. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.



Kuva 26. Kuva asemakaavamuutosehdotuksesta 14.2.2023

4.1.1 Mitoitus

Asemakaavamuutoksessa rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on kaavamuutoksessa muutettu rakennusoikeusluvuksi, jotta rakennusoikeudet

pysyvät ennallaan tontin pinta-alojen muutoksista huolimatta. Myöskään pysäköintimääräyksiä ei muuteta.

Kaava-alueen pinta-ala on 68 470 m². Rakennusoikeus alueella on yhteensä 22 396 k-m².

Asuinrakennusten korttelialueita (A, AL ja AOT) kaavamuutosalueella on yhteensä 12 915 m². Rakennusoikeus alueella on yhteensä 4 147 k-m². Tehokkuusluvuksi AK-kortteleille muodostuu siten e=0,32.

Yleisten rakennusten korttelialueita (Y) kaavamuutosalueella on yhteensä 3 754 m². Rakennusoikeus alueella on yhteensä 500 k-m².

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T) kaavamuutosalueella on yhteensä 14 926 m². Rakennusoikeus alueella on yhteensä 14 773 k-m².

Liikennealueita kaavamuutosalueella on yhteensä 36 875 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 6245 m².

Huoltoasemakorttelia (LHK) on yhteensä 5237 m² ja rakennusoikeutta yhteensä 1000 k-m². Huoltoasemakortteli LH ja rakennusoikeus 1976 k-m² poistuu.

Kaavamuutoksella virkistysaluetta (VP) muutetaan 3 550 m² katualueeksi.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Suunnittelualueelle sijoittuu kaksi meluestettä, joiden sopimisesta kaupunkikuvaan on annettu kaavamääräys. Lisäksi suunnittelualueelle sijoittuvasta sähkönsyöttöasemasta on annettu kaupunkikuvallinen määräys. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Kaavassa on annettu melusuojaukseen liittyviä määräyksiä. Kaavaan on merkitty säilytettävä suojeltu puu.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

Ratikan suunnittelun yhteydessä tullaan laatimaan taiteen yleissuunnitelma, jossa esitetään taiteen liittämistä osaksi ratikkaa.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

A, asuinrakennusten korttelialueet
Korttelialueiden rajauksia on tarkistettu. Korttelialueelle on lisätty määräys, että rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeudet pysyvät ennallaan tontin pinta-alojen muutoksista huolimatta. Korttelialueen tonteille on lisätty määräys rakennusten ulkokuoren

ääneneristävyydestä niillä paikoilla, joissa nykyisiin ääneneristävyysmääräyksiin verrattuna on tarve tehdä muutoksia laaditun meluselvityksen perustella.

Osa asuinrakennusten korttelialueen tonttia **93125/13 (A)** on muutettu katualueeksi. Tontin rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, rakennusoikeus pysyy samana.

Osa asuinrakennusten korttelialueen tonttia **93125/14 (A)** on muutettu katualueeksi. Tontin rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, rakennusoikeus pysyy samana. Rakennuksen melueristävyyden on oltava vähintään 30 dB.

Osa asuinrakennusten korttelialueen tontista **93038/12 (A)** on muutettu katualueeksi. Tontin rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, rakennusoikeus pysyy samana. Rakennuksen melueristävyyden on oltava vähintään 30 dB.

Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan. Myös kortteleiden autopaikkamääräykset säilyvät ennallaan.

AOT, erillispientalojen ja ympäristöä häiritsemättömien teollisuusrakennusten korttelialue

Korttelialueen **93033/16 (AOT)** rajausta on tarkistettu ja osa korttelialueesta on muutettu katualueeksi Kuussillantien-Hakunilantien risteysalueella ja Tilustieltä on muutettu katualuetta AOT-korttelikseksi, johtuen katualueiden geometrian muutoksista. Tontin ajoneuvoliittymäkieltoa on jatkettu koko Kuussillantien alueelle ja vastaavasti Tilustien puoleiseen liittymäkieltoon tehdään aukko, jolloin jatkossa ajo tontille tapahtuu Tilustieltä. Rakennusalueen sekä istutettavaksi osoitetun alueen osan rajaukset on muutettu hieman uuden korttelialueen muodon mukaiseksi. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeudet pysyvät ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Korttelialueelle on lisätty määräys rakennusten ulkokuoren ääneneristävyydestä, jonka on oltava vähintään 30 dB. Korttelialueelle on lisätty määräys, että rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Muutoin korttelialue määräyksineen säilyvät ennallaan.

AL, asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueen tontista **93024/4 (AL)** osa on muutettu katualueeksi. Rakennuksen melueristävyyden on oltava vähintään 30 dB. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

Y, yleisten rakennusten korttelialue

Korttelialueen rajausta on tarkistettu ja osa yleisten rakennusten korttelialueen tontista **93024/5 (Y)** on muutettu katualueeksi. Korttelin Hakunilantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Korttelialueelle on lisätty määräys, että rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

T, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen **93140 (T)** osa tonteista on muutettu katualueeksi. Tonttien 9, 10, 11 ja 12 rakennusoikeudet on muutettu tehokkuusluvusta kerrosalaneliömetreiksi, rakennusoikeus pysyy samana. Ajoneuvoliittymäkieltoa Tilustiellä on laajennettu ja uusi ajoyhteys (ajo) tontille 10 on osoitettu tonttien 11 ja 12 kautta. Korttelialueelle on annettu määräys maaperän pilaantuneisuuden selvittämisestä ja kunnostamisesta. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

Osa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen tontista **93137/10 (T)** on muutettu katualueeksi. Tontin rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, rakennusoikeus pysyy samana. Tontin reunaan on osoitettu ajoyhteys (ajo) viereiselle LP-alueelle. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

LHK, huoltoasema- ja liikerakennusten korttelialue

Huoltoasema- ja liikerakennusten korttelista **93225 (LHK)** osa on muutettu katualueeksi ja osa korttelin viereisestä Hakunilantien katualueesta on muutettu huoltoasema- ja liikerakennusten korttelialueeksi (LHK). Istutettavan alueen osalle Hakunilantien varteen osoitettu varaus katualueen luiskalle. Korttelialueelle on annettu määräys maaperän pilaantuneisuuden selvittämisestä ja kunnostamisesta. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

Huoltoaseman korttelialue 93034 (LH) poistuu ja se muutetaan yleiseksi pysäköintialueeksi.

4.3.2 Muut alueet

LP, yleinen pysäköintialue

Osa yleistä pysäköintialuetta **(LP)** korttelin 93137 vierestä on muutettu katualueeksi. Pysäköintialueen kadun puoleiselle rajalle on osoitettu ajoneuvoliittymäkielto ja ajoyhteys alueelle on muutettu tontin 93137/10 kautta. Pysäköintialue pienenee voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna merkittävästi. Pysäköintipaikkojen kokonaismäärä säilyy ennallaan pysäköintipaikkojen uudelleenjärjestämisen avulla.

Aiempi huoltoaseman korttelialueen tontti 93034/9 (LH) on muutettu yleiseksi pysäköintialueeksi **(LP)**. Ajoneuvoliittymäkielto on laajennettu koskemaan koko Hakunilantien puoleista rajaa sekä jatkettu hieman pidemmälle Kuussillantiellä. Alueelle on lisätty pima-merkintä, joka osoittaa alueen osan, jonka maaperä on pilaantunut. Alueelle on lisäksi annettu määräys maaperän pilaantuneisuuden selvittämisestä ja kunnostamisesta. Kuussillantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä suojellusta puusta.

Katualueet

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 7.10.2021 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Tilustielle ja Hakunilantielle osoitettu meluesteitä ja Kuussillantien-Hakunilantien risteysalueen läheisyyteen on osoitettu ohjeellinen paikka muuntamolle. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto.

et, ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue

Hakunilantien katualueelle lähelle Tilustien ja Kuussillantien liittymää on osoitettu ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue katualueen sähkönsyöttöasemaa varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla eli noin 74 % vuoteen 2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää Itä-Vantaalla alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Vaaralan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 200 000 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.

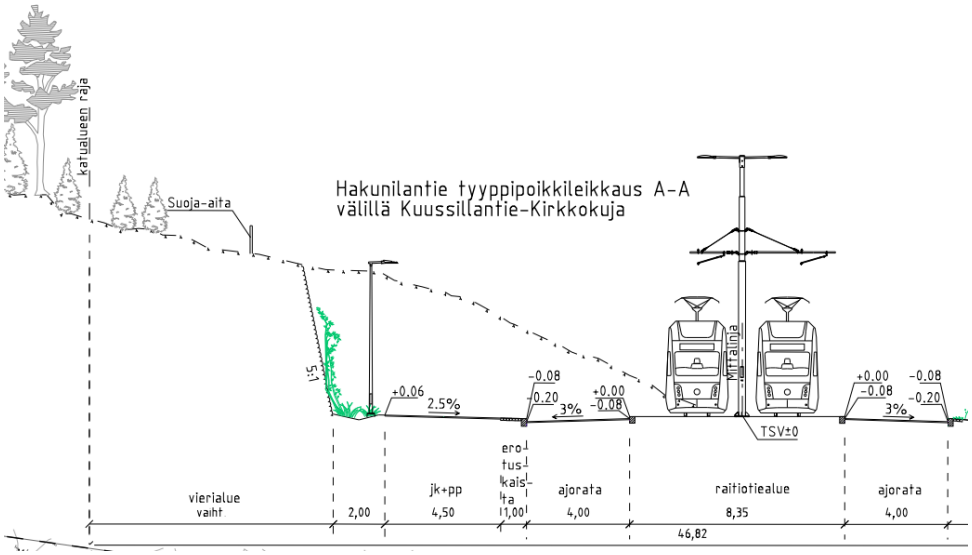
Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta.

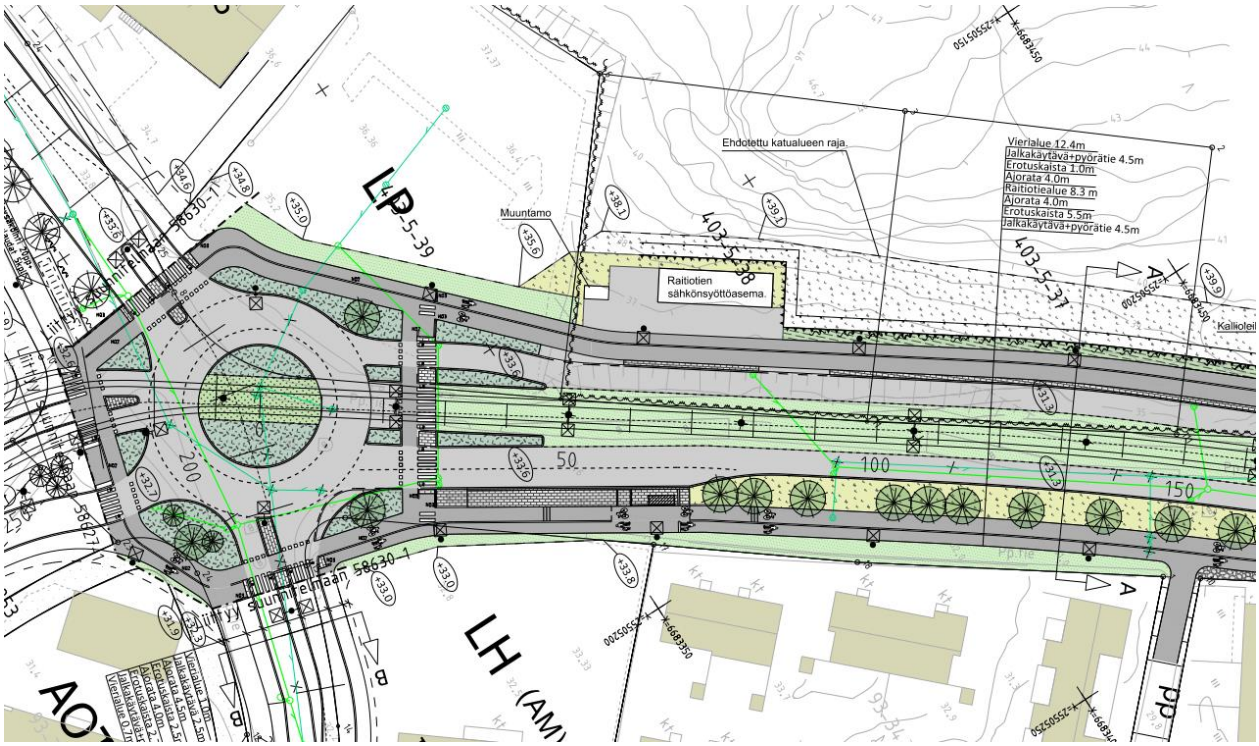
Alustavien katusuunnitelmaluonnosten *(AFRY 7.10.2021)* perusteella katualueen leventämisen myötä ja suurehkon korkeuseron takia Hakunilantiellä Vaaralanmäen puolella joudutaan toteuttamaan huomattavia kallioleikkauksia katualueen leventämisen yhteydessä, mikä muuttaa alueen kaupunkikuvaa merkittävästi. Kallioleikkauksen kohdalle on suunniteltu köynnösistutuksia pehmentämään katumaisemaa.

Tilustielle sekä Hakunilantielle on osoitettu kaavassa varaukset meluesteille. Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi. Myös katualueelle osoitetusta sähkönsyöttöasemasta (et) on annettu kaupunkikuvallinen määräys. Katualueelle sijoittuvan raitiotiepysäkin katokseen tulee rakentaa kasvillisuuskatto.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.



Kuva 27. Ote Hakunilantien tyyppipoikkileikkauksesta välillä Kuussillantie-Kirkkokuja, jonka kohdalle on suunniteltu huomattavaa kallioleikkausta. (AFRY, luonnos 7.10.2021).



Kuva 28. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Kuussillantie-Kirkkokuja. Kuvassa näkyy LP-alueen viereen suunniteltu raitiotien sähkönsyöttöasema. (AFRY, luonnos 7.10.2021).

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 29. Havainnekuva Hakunilantieltä. Etualalla näkyy Vaaralan kirkko. Ratikka kulkee Hakunilantiellä omilla raiteillaan. WSP Finland Oy 2022.

Asuminen

Alueelle ei osoiteta uutta asumista. Nykyiset asuinrakennukset säilyvät.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja. Huoltoaseman kortteli LH poistuu, huoltoasemarakennus on purettu jo aikaisemmin.

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 toteuttamisen investointikustannuksia on arvioitu ratikan yleissuunnitelman yhteydessä (Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset). Ratikan kustannukset muodostuvat radan rakentamiskustannuksista sekä liikennöintikustannuksiin sisältyvistä varikko- ja kalustokustannuksista. Vantaan ratikan kokonaiskustannusarvio on noin 393 miljoonaa euroa. Kustannusarvio käsittää ratikan toteuttamisen vaatiman katukäytävän uudelleenrakentamisen sekä esimerkiksi samalla toteutettavia pyöräilyn laatukäytäviä ja kävely-yhteyksien parantamista.

Vantaan ratikkatalouden tiivistelmän (Vantaan kaupunki 2021) mukaisesti Vantaan ratikan varren alueiden maanmyynti- ja maankäyttösopimustulot sekä kiinteistöverokertymä ovat suuremmat kuin ratikan rakentamiskustannukset. Seuraavan 40 vuoden aikana tuloja arvioidaan olevan

yhteensä 425 miljoonaa euroa, joka koostuu maanmyynti- ja maankäyttösopimustuloista 270 miljoonaa euroa, kiinteistöverokertymän kasvusta 120 miljoonaa euroa ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta 35 miljoonaa euroa. Tulot 40 vuoden aikana olisivat siis 158 miljoonaa euroa enemmän kuin Vantaan rakentamiskustannukset. Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa Itäisen Vantaan saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Virkistys

Kaavan toteuttaminen muuttaa pienen osan Vaaralanmäen virkistysalueesta katualueeksi Hakunilantien reuna-alueella. Muutoksella on vähän vaikutusta Vaaralanmäen virkistysalueen käyttöön.

Ratikan rakentaminen parantaa suunnittelualueen eteläpuolelle sijoittuvan Slåttmossenin suoalueen ja sen yhteydessä sijaitsevien virkistyskäyttöön kunnostettujen hiekkakuoppien saavutettavuutta sekä yleisesti virkistysalueiden saavutettavuutta Itä-Vantaalla.

Kulttuuriperintö

Suunnittelualueen eteläosassa Kuussillantien varrella sijaitseva vuonna 1963 valmistunut punatiilinen teollisuusrakennus on suojeltu asemakaavassa merkinnällä sr. Kuussillantien varrella sijaitseva luonnonsuojelulain 23 §:n perusteella suojeltu mänty on osoitettu kaavassa merkinnällä suojeltava puu.

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 Hakunilantiellä ja Tilustiellä. Hakunilantiellä ja Tilustiellä raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen keskellä, mikä parantaa liikenneturvallisuutta. Vaaralankuja muutetaan ratikan rakentamisen myötä jalankulun ja pyöräilyn väyläksi, jolla tonteille ajo on sallittu.

Ajoliittymiin esitetään lisäksi seuraavat muutokset:
Korttelin 93024 tontille 5 sekä korttelin 93038 tontille 12 osoitetaan ajoneuvoliittymäkielto Hakunilantien alueelle ja ajo tonteille tapahtuu ainoastaan Vaaralan Talkootien kautta. Korttelin 93034 tontin 9 ajoneuvoliittymäkielto osoitetaan koko Hakunilantien alueelle ja ajo tontille tapahtuu ainoastaan Kuussillantien kautta. Ajo korttelin 93033 tontille 16 muutetaan Kuusitieltä Tilustielle. Korttelin 93140 tontille 10 osoitetaan ajoneuvoliittymäkielto Tilustielle ja ajoyhteys tontille osoitetaan tontin 11 kautta. Hakunilantien ja Kuussillantien risteyksessä sijaitsevalle LP-alueen ajoyhteys muutetaan Hakunilantieltä korttelin 93137 tontin 10 kautta.

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. Katualueen tilavaraus mahdollistaa katusunnitelmissa esitetyn pysäkin sijoittamisen Tilustielle Kuussillantien risteyksen läheisyyteen.

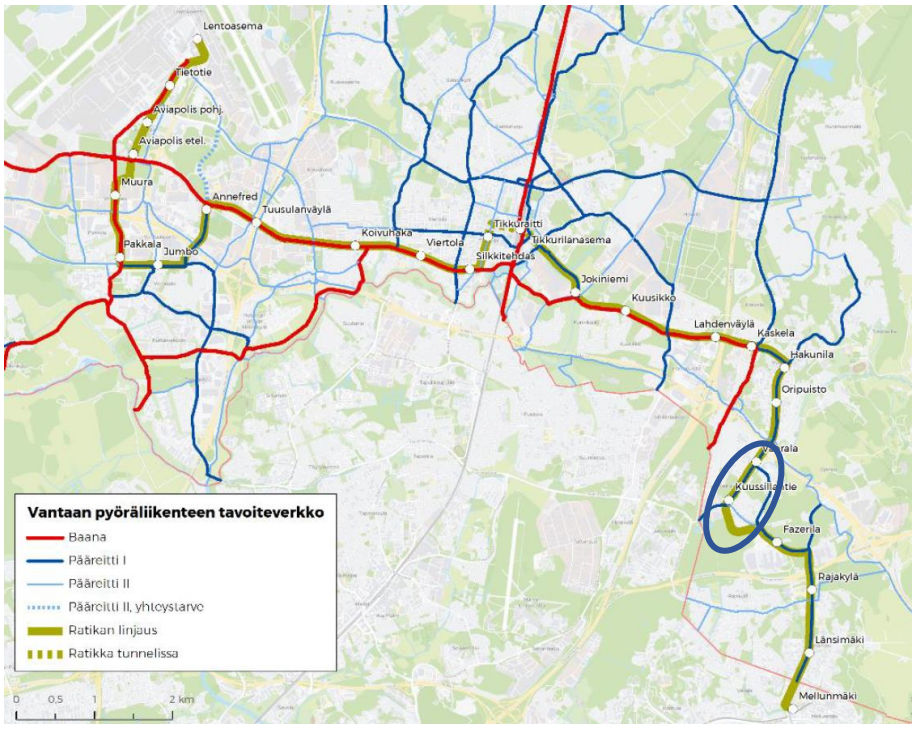
Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 82 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän jo 100 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).* Tilustien raitiovaunupysäkiltä ratikan matka-ajat tulevat olemaan Tikkurilaan arviolta 14-16 minuuttia, Lentoasemalle arviolta 40-44 minuuttia ja Mellunmäen metroasemalle arviolta 8-9 minuuttia (*Vantaan ratikka, raitiotieliikenteen simulointi, Sweco Infra&Rail Oy, Lokakuu 2021*). Vaaralan pysäkiltä matka-ajat tulevat olemaan vastaavasti 13-14 minuuttia Tikkurilaan, 39-42 minuuttia lentokentälle ja 9-10 minuuttia Mellunmäen metroasemalle.

Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2012) 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

Katualueen tilavaraukset mahdollistavat katusuunnitelmissa esitetyt parannetut jalankulun ja pyöräilyn reitit. 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).*

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020*), jossa Hakunilantien itäpuolelle on määritelty pääpyöräreitti I, jonka kriteerinä on korkea pyöräliikenteen nykyinen tai tavoiteltu määrä. Hakunilantien varren reitillä on eroteltu jalankulku- ja pyörätie, joka parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta. Jatkossa tutkitaan myös Hakunilantien länsipuolelle eroteltuja kävelyn ja pyöräilyn reittejä. Katusuunnitelmaluonnoksen mukaan Vaaralankuja muutetaan jalankulun ja pyöräilyn väyläksi, jolla tonteille ajo on sallittu. Kuussillan raitiotiepysäkin läheisyydessä Kuussillantien varrelle on esitetty paikka pyöräpysäköinnille, jossa on 20 pyöräpaikkaa sekä 5 paikkaa sähköpotkulaudoille. Vaaralan raitiotien yhteyteen on esitetty paikka pyöräpysäköinnille, jossa on 20 pyöräpaikkaa sekä kaupunkipyöräasema.



Kuva 30. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Kaava-alue on osoitettu sinisellä viivalla.

Kaavan mukaisen katualueen rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana.

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

Kaava-alueelle on rakennettu vedenjakelu kohdan 2.1.3 mukaan. Uudet tonttivesijohdot voivat liittyä nykyiseen vesijohtoverkostoon. Vantaan ratikkalinjan rakentaminen aiheuttaa uusimistarpeita Hakunilantien HSY:n d160 vesijohtolinjoille välillä Vaaralan Talkootie – Kolmiokirkonrinne sekä d160 Kehä III:n rampin vieressä.

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueelle on rakennettu jätevesiviemäröinti kohdan 2.1.3 mukaan. Uudet tonttiviemärit voivat liittyä nykyiseen jätevesiviemäröintiin. Vantaan ratikkalinjan rakentaminen aiheuttaa uusimistarpeita Hakunilantien HSY:n d300 jätevesiviemärilinjoille välillä Vaaralan Talkootie – Kolmiokirkonrinne sekä d400 Kehä III:n rampin vieressä.

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Hakunilantien ja Vaaralan talkootien liittymässä siirretään betoninen d1200 hulevesiviemäri. Tilustien uudelle katualueelle on suunniteltu hulevesiviemäri kadun kuivatusta varten.

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon. Hulevesien hallintarakenteet on mitoitettava 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tontin tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja

pysäköintialueille hetkellisesti. Suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille.

Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.

Ympäristöhäiriöt

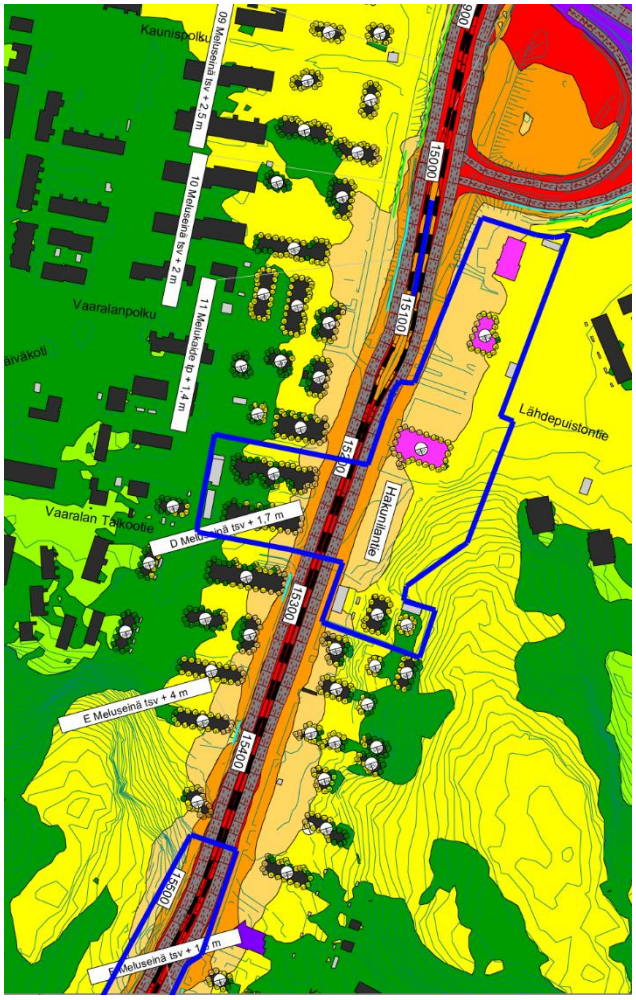
Melu

Vantaan raitioradan meluselvityksessä (*Sitowise Oy 31.8.2022*) laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot koko ratikan reitin varrella. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään katusuunnitelmissa ja kaavoissa niissä kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB). Melumääräyksiä on lisätty kaava-alueelle perustuen meluselvityksen liitetiedostojen esittämiin rakennuksille ennustetilanteessa tuleviin julkisivumeluihin. Tarvittava äänieristävyysvaatimus on laskettu julkisivumelutietojen perusteella.

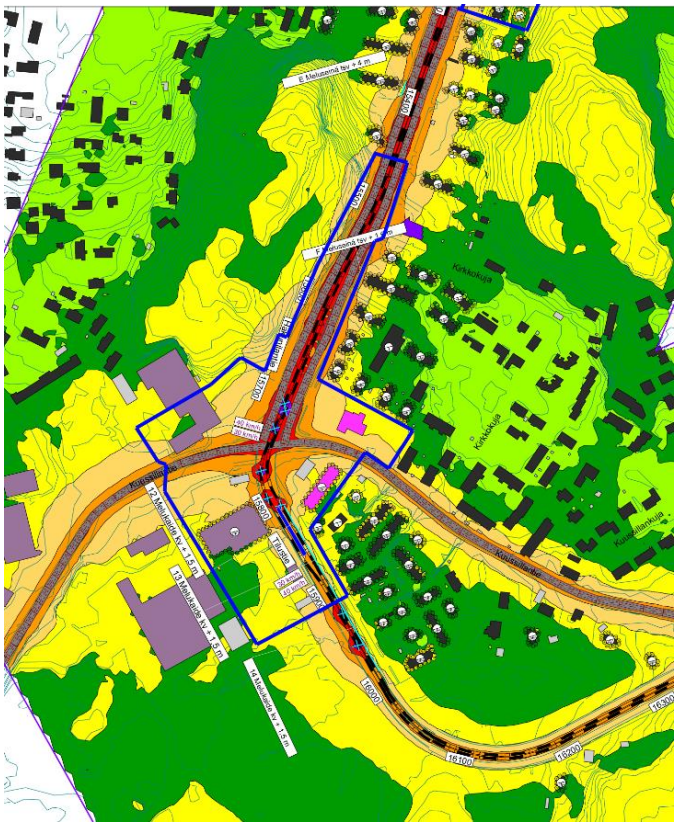
Kaavamuutosalueella, Hakunilantiellä välillä Lähdepuistontie-Kuussillantie sijaitsee rivi- ja omakotitaloja lähimmillään 4–10 metrin päässä tiestä. Nykytilanteessa 55 dB ylittyy molemmin puolin tietä lähimpien asuinrakennusten pihoilla. Ennustetilanteessa tieliikennemelu on noin 5 dB raitiovaunun melua voimakkaampaa ja ylittää 55 dB lähimpien asuinrakennusten pihoilla. Ennustetilanteessa piha-alueiden yhteismelun melutasot eivät kuitenkaan kasva nykytilanteesta yli 2 desibeliä.

Ennustetilanteessa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on välillä 61–69 dB, joka on vastaava kuin nykytilanteessa. Sisämelun ohjearvot 35 dB ja 30 dB eivät toteudu kolmen rakennuksen kohdalla, kun rakennusten oletetaan olevan tavanomaisia ja julkisivun äänitasoeron olevan siten 30 dB. Kyseisten rakennusten kohdalle esitetään meluseinä kaavassa, kun meluseinä sijaitsee kaavan alueella. Sisämelujen enimmäisäänitason 45 dB tavoitearvo toteutuu kaavamuutosalueella.

Kaavamuutosalueella, Tilustien itäpuolella sijaitsee omakoti- ja rivitaloja lähimmillään noin 15 metrin päässä tulevasta radasta. Nykytilanteessa melun ohjearvot eivät ylity piha-alueilla. Raitiovaunun melu muuttaa alueen melutilannetta huomattavasti, koska Tilustie on nykyisellään vähän liikennöity. Ohjearvo 55 dB ylittyy lähimpien talojen pihoilla. Ennustetilanteessa raitioliikenteen melun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on välillä 58–60 dB ja enimmäisäänitaso (LAmax) 77 dB. Sisämelun tavoitearvo 45 dB ei toteudu, kun oletetaan julkisivun äänitasoeron olevan tavanomaisilla rakenteilla toteutuva 30 dB. Tilustien osalta kohteessa on meluntorjuntatarve raitioliikenteen melua vastaan. Oleskelualueiden suojaksi on määrätty meluesteen rakentamisesta.



Kuva 31. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Hakunilantiellä (Sitowise Oy 31.8.2022).



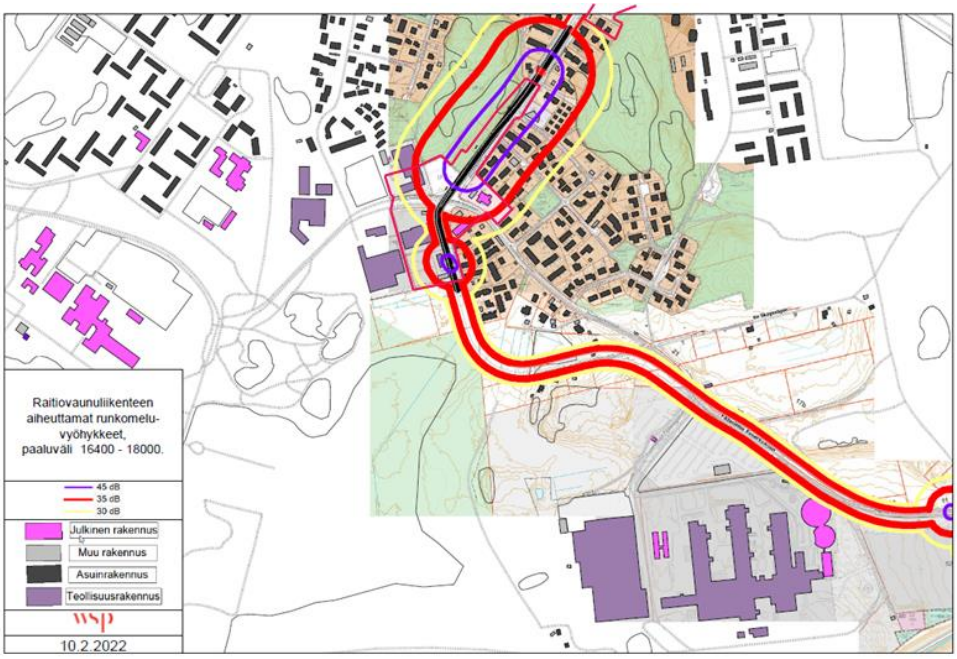
Kuva 32. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Tilustiellä, jonne on esitetty melusuojaksi melukaiteita. (Sitowise Oy 31.8.2022)

Tärinä ja runkomelu

Vantaan raitiotien tärinä- ja runkomeluselvityksen *(WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022*) mukaan Vaaralan alueella noin 11 asuinrakennusta sijoittuu 30 – 35 dB runkomelualueelle ja yli 20 asuinkerrostaloa sijoittuu laskennallisesti arvioidulle 35 – 45 dB alueelle ja seitsemän asuinrakennusta sijoittuu > 45 dB runkomeluvyöhykkeelle. Vaaralan kirkko sijoittuu myös 45 dB runkomelualueelle. Kaava-alueella runkomelualueelle sijoittuu vain yksi asuinrakennus (kuvat 34 ja 35).



Kuva 33. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Hakunilan eteläosassa ja Vaaralan pohjoisosissa, paaluväli 15400–16600 (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022). Kaava-alue on osoitettu pinkillä viivalla.



Kuva 34. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Vaaralan ja Kuussillan alueilla, paaluväli 16400–18000 (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022). Kaava-alue on osoitettu pinkillä viivalla.

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla varmistetaan, 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.

Ilmanlaatu

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla henkilöautoliikenteen vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan liikkumistapojen muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Kaava-alueen asuinkortteleissa kaavassa annetaan määräys koneellisten ilmanvaihtojärjestelmien asentamisesta. Määräyksen mukaan rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen *(Golder Associaei muitates Oy 2020)* mukaisesti suunnittelualueella sijaitsee useampi kohde (kuva 13). Kohteille on kaavassa annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperän tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Lisäksi Kuussillantien varren yleiselle pysäköintialueelle on merkitty pima-alue.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Rakentamisen aikaisten häiriöiden vähentämiseen kiinnitetään huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja rakentamisen aikana.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat vähäiset.

Kuussillantien varrella korttelissa 93034 sijaitseva mänty on luonnonsuojelulain 23 §:n perusteella suojeltu. Mänty on merkitty kaavassa suojeltavaksi puuksi.

Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Katusuunnitelmaluonnoksissa *(Finnmap Infra, 7.10.2010)* katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen katuvihreän määrä vähenee. Vaaralanmäen puistoalueesta kaistale muutetaan katualueeksi ja Vaaralanmäen puistoalueen kohdalle tehdään kallioleikkaus katualueelle. Vaaralanmäen luontoarvot eivät merkittävästi heikenny, sillä katualueeksi

muutetaan vain kaista Hakunilantien varrella suhteessa koko Vaaralanmäen virkistysalueen pinta-alaan. Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen vaatii maanpinnan leikkauksia Hakunilantien alkupäässä Vaaralanmäen puolella. Muilta osin kaavan mukainen rakentaminen ei vaadi huomattavia maanpinnanleikkauksia. Kaavalla arvioidaan olevan kohtalaisia vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan kaava-alueen pohjoispuolella savi- ja silttialueilla suositeltu perustamistapa on paalutus. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet joudutaan perustamaan pohjanvahvistuksen tai paalutettujen rakenteiden varaan.

Kaava-alueen eteläosassa kitkamaa-alueella mahdollinen perustamistapa on maanvarainen perustus. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan myös perustaa maan varaan.

Vesistöt ja vesitalous

Vaikutukset rakentamisvaiheessa

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny nykytilanteeseen verrattuna. Asemakaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.

Pohjavesivaikutukset muodostuvat lähinnä rakentamisen aikana, jolloin maanrakennustoimet voivat paikallisesti samentaa pohjavettä tai edellyttää pohjaveden pinnantason alentamista ja sen myötä aiheuttaa muutoksia pohjaveden virtaussuunnissa. Jos vaikutusalueen maaperä on pilaantunutta, voi haitta-aineita levitä uusille alueille virtaussuunnan muuttuessa. Maankaivutyöt ohentavat pohjavedenpinnan ja maanpinnan väliin jäävän maapeitteen paksuutta, mikä voi aiheuttaa pohjaveden laadun heikkenemistä mm. orgaanisen aineksen päästessä pohjavesikerrokseen. Orgaanisen aineksen hajoamisen myötä pohjaveden happipitoisuus laskee, jolloin siihen alkaa liukenemaan maaperästä mm. rautaa ja mangaania. Vaikutukset ovat kuitenkin tavallisesti väliaikaisia ja tilanne palautuu entiselleen rakentamisen loputtua. Rauta- ja mangaanipitoiset vedet voivat kuitenkin aiheuttaa haittaa lähialueen kaivoille. Vaikutusten laajuuteen vaikuttavat mm. rakentamisen kesto, pohjavesipinnan alentamisen tarve sekä pohjavesipinnan ja maanpinnan väliin jäävän maapeitteen paksuus. *(Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise 2022)*

Rakentamisen lisäksi riskin pohjaveden laadulle muodostavat työkoneiden mahdolliset vahinkotilanteet, kuten bensiini- ja öljyvuodot. Riskejä on mahdollista pienentää toimimalla pohjavesialueelle suunnitellun rakentamistapaohjeen mukaan (Pohjavesialueilla rakentaminen 2014, Helsingin kaupunki). *(Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise 2022)*

Tilustien ja Kuussillantien risteysalueella, ratalinjan länsipuolella, on useampi Maaperän tila -rekisteriin merkitty pilaantunut, mahdollisesti pilaantunut tai kunnostettu maaperäkohde. Ratalinjan kohdalla, Tilustien pohjoisosassa, pohjavedenpinta on tasolla +28, ollen noin neljä metriä maanpinnan alapuolella. Alueen maaperä on vettä hyvin johtavaa hiekkamaata. Rakentaminen voi aiheuttaa paikallisesti pohjavedensamentumista varsinkin pohjavesivirtauksen myötä Tilustien itäpuolella. Jos pohjavesipintaa joudutaan alentamaan voi se lisätä haitta-aineiden kulkeutumista PIMA-alueilta kohti työmaata. Rakentamisen yhteydessä haitta-aineiden mahdollista kulkeutumista tulee tarkkailla alueen pohjavesiputkista. Epäselvien PIMA-kohteiden tilanne on selvitettävä

ennen rakennustöitä. *(Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise 2022)*

Toiminnan aikaiset vaikutukset

Asemakaavassa on annettu pohjaveden suojeluun liittyviä määräyksiä. Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen. Alueella ei saa käsitellä pohjavettä vaarantavia kemikaaleja tai räjähteitä. Pinta- ja kattovedet tulee pääsääntöisesti imeyttää maaperäolosuhteiden niin salliessa rakennuspaikalla. Imeyttäminen kuitenkin edellyttää pohjatutkimusta ja sen perusteella tehtyä pohjanrakennussuunnitelmaa, joissa varmistetaan, että hulevesi-imeytys ei vaaranna pohjavettä. *(Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise 2022).* Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä, pysäköintialueilla sekä ajoneuvojen huoltopihoilla. Ajoneuvojen pysäköintialueiden sekä huoltopihojen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla ennen niiden johtamista sadevesiverkostoon tai pohjavesialueen ulkopuolelle. Rakennuslupahakemukseen on liitettävä tarvittaessa pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma. T-korttelialueilla on rakennuslupahakemuksen yhteydessä lisäksi esitettävä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta.

Raitiolinjan alueelle tehtävillä maaleikkauksilla ei ole vaikutusta toiminnan aikana. Maaleikkaukset eivät muuta alueen pohjavedenjakajia tai virtaussuuntia. *(Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise 2022)*

Toiminnan aikana hankkeesta voi muodostua pohjavesivaikutuksia esimerkiksi onnettomuus- ja vahinkotilanteiden seurauksena. *(Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise 2022)*

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutos mahdollistaa kuitenkin ratikan rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan (*Sitowise Oy, 13.5.2020*) resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen

2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja tärinä on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen koko ratikkahankkeesta voidaan tehdä investointipäätös noin vuonna 2023. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Merja Hokkanen	kaavoitusteknikko
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	Hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö

	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy	Heta Tuunanen	projektipäällikkö 22.9.2021 asti
	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö 23.9.2021 alkaen
	Noora Niemi	kaavasuunnittelija 17.12.2021 asti
	Tero Iikkanen	kaavasuunnittelija
	Lari Jaakkola	kaavasuunnittelija 3.1.2022 alkaen

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 14. päivänä helmikuuta 2023

Mari Jaakonaho	Anna Sarikaya
aluearkkitehti	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

7. Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	**092 Vantaa**	**Täyttämispvm**	**17.01.2023**
Kaavan nimi	002451 Vaarala 93 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	**23.11.2020**
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	**092002451**
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	**6,8470**	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	**6,8470**

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,8470**	**100,0**	**20420**	**0,30**	**0,0000**	**-1976**
A yhteensä	1,2915	18,9	4147	0,32	-0,0465	0
P yhteensä						
Y yhteensä	0,3754	5,5	500	0,13	-0,0563	0
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	1,4926	21,8	14773	0,99	-0,1446	0
V yhteensä	0,0000		0		-0,3550	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,6875	53,9	1000	0,03	0,6024	-1976
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

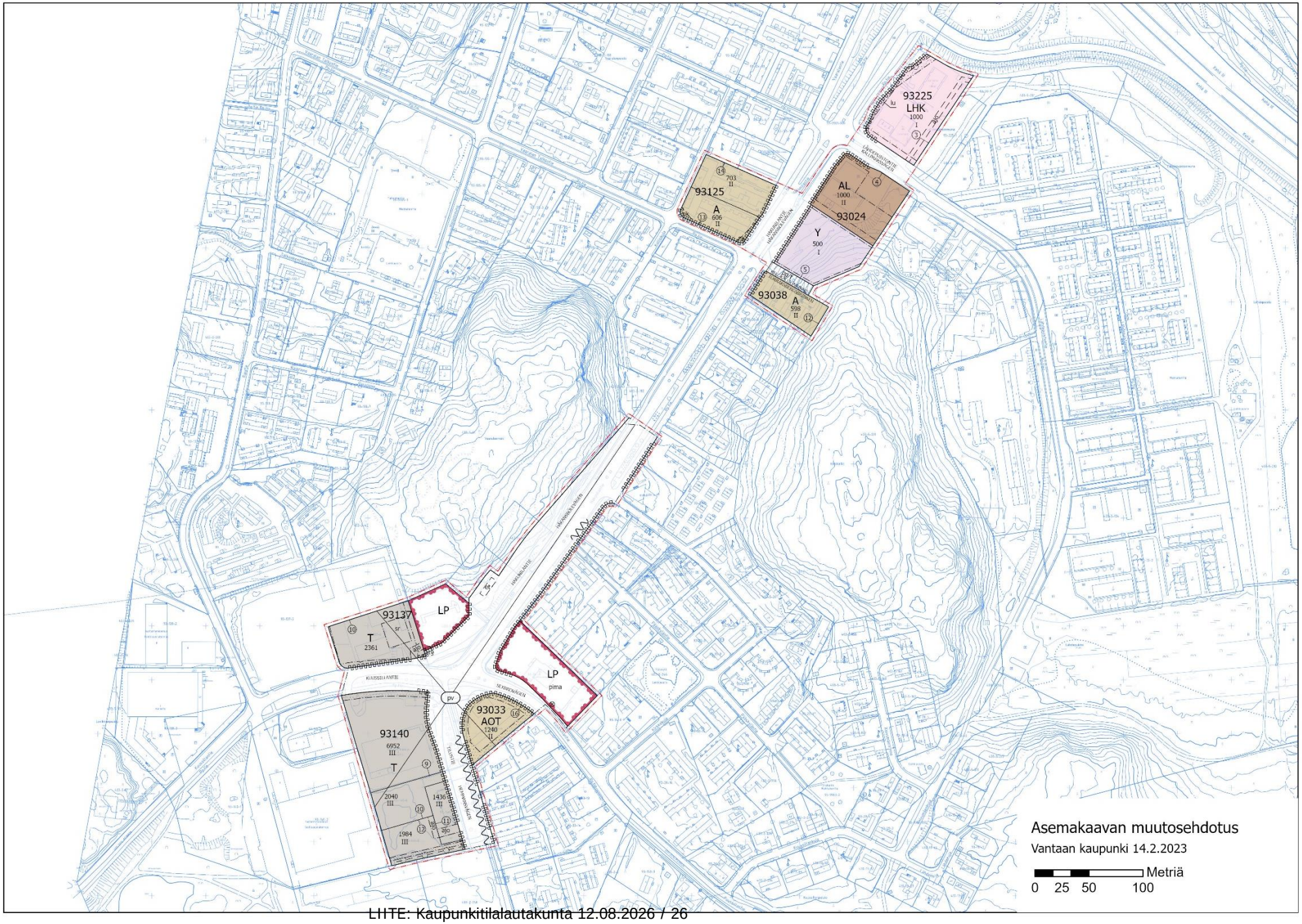
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

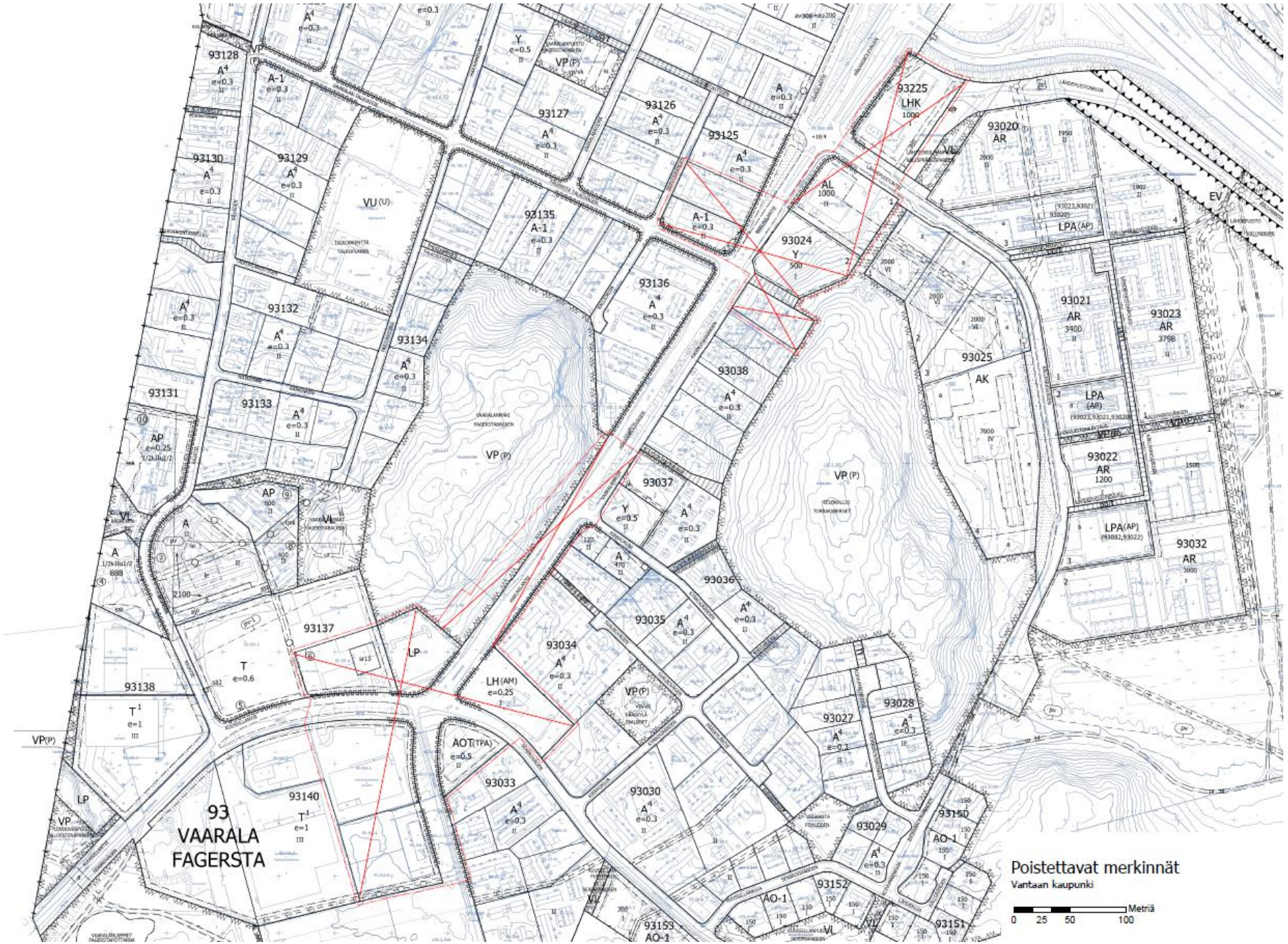
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**1**	**2145**	**0**	**0**

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,8470**	**100,0**	**20420**	**0,30**	**0,0000**	**-1976**
A yhteensä	1,2915	18,9	4147	0,32	-0,0465	0
AOT	0,2458	19,0	1240	0,50	-0,0021	0
A-1	0,0000		0		-0,2021	-606
A	0,6260	48,5	1907	0,30	0,1926	606
AL	0,4197	32,5	1000	0,24	-0,0349	0
P yhteensä						
Y yhteensä	0,3754	5,5	500	0,13	-0,0563	0
Y	0,3754	100,0	500	0,13	-0,0563	0
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	1,4926	21,8	14773	0,99	-0,1446	0
T	1,4926	100,0	14773	0,99	-0,1446	0
V yhteensä	0,0000		0		-0,3550	0
VP	0,0000		0		-0,3550	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,6875	53,9	1000	0,03	0,6024	-1976
LHK	0,5237	14,2	1000	0,19	-0,0127	0
Kadut	2,5260	68,5	0		0,8062	0
Kev.liik.kadut	0,0452	1,2	0		-0,0029	0
LP	0,5926	16,1	0		0,2419	0
LH	0,0000		0		-0,4301	-1976
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**1**	**2145**	**0**	**0**
Asemakaava	1	2145	0	0
Ei-asemakaava				


93225
LHK
1000
I
93125
A
606
II
AL
1000
II
93024
Y
500
I
93038
A
598
II
93137
T
2361
LP
LP
pima
93033
AOT
1240
II
93140
6952
III
T
2040
III
1436
III
1984
III
Asemakaavan muutosehdotus
Vantaan kaupunki 14.2.2023
Metriä
0 25 50 100


93
VAARALA
FAGERSTA
Poistettavat merkinnät
Vantaan kaupunki
Metriä
0 25 50 100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002451	14.2.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Vaarala

Kaupunginosa 93, VAARALA

Vanda stad

Vandaspåran: Fagersta

Stadsdel 93, FAGERSTA

Asemakaavan muutos

Korttelit 93024, 93225 ja osat kortteleista 93033, 93038, 93125, 93137 ja 93140 sekä katu- ja liikennealueet.

Ändring av detaljplanen

Kvarteren 93024, 93225 och del av kvarteren 93033, 93038, 93125, 93137 och 93140 samt gatu- och trafikområden.

Tonttijaon muutos

Kortteli 93024, 93225 ja osat kortteleista 93033, 93038, 93125, 93137 ja 93140.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 93024, 93225 och delar av kvarteren 93033, 93038, 93125, 93137 och 93140.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Kvartersområde för bostadshus.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Melusuojaus:

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Bullerskydd:

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Muuta:

Asuinrakennusten korttelialueilla saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Korttelialueilla ei olemassa olevaa puustoa saa kaataa ilman rakennuslupajaoston lupaa. Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia puita niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.

Annat:

På kvartersområdena för bostadsbyggnader får byggas affärs-, kontors- och arbetsutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

Inom kvartersområdena får befintligt trädbestånd inte fällas utan tillstånd av bygglovssektionen. På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga träd så att antalet dylika träd är mints fem per tusen kvadratmeter tomtyta.

Autopaikat:

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1,5 ap / asunto

Liikehuoneistot, ravintolat 1 ap / 35 k-m²

Toimistot 1 ap / 50 k-m²

Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Bilplatser:

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder 1,5 bp / bostad

Affärslokaler, restauranger 1 bp / 35 m²-vy

Kontor 1 bp / 50 m²-vy

Bilplatserna ska koncentreras så närä gatuområdet som möjligt och åtskiljas från de övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmare än 15 meter från bostadsbyggnads fönsterfasad, ska bilplatserna högsta nivå ligga minst en meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

002451 2/5

Korttelin 93125 tonttia 13 koskevat määräykset:

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren äänieristyksen liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu, asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 2,5 metriä.

Asuinrakennuksen kellarikerros on verhoiltava julkisivun tapaan siten, että näkyvä betonisokkeli ei ylitä yhtä metriä.

Korttelia 93038 ja korttelin 93125 tonttia 14 koskevat määräykset:

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 3 m.

Bestämmelser som gäller på tomt 13 i kvarteret 93125:

Bostads- och arbetsrums ytterhöljes ljudisolering mot trafikbuller skall vara minst 35 dB.

Varje bostad ska ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat utrymme för utomhusvistelse vars kortaste sida ska vara minst 2,5 meter.

Källarvåningen i bostadshus ska såsom fasaden beklädas så, att den synliga betongsockeln inte överstiger en meter.

Bestämmelser som gäller i kvarteret 93038 samt på tomt 14 i kvarteret 93125:

60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.

Varje bostad ska ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat utrymme för utomhusvistelse vars kortaste sida ska vara minst 3 m.

AOT

Erillispientalojen ja ympäristöä häiritsemättömien teollisuusrakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Asuntorakennusten ja omakotirakennusten korttelialueille saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia puita niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohden.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot	1 ap / 85 k-m²
Liikehuoneistot, ravintolat	1 ap / 35 k-m²
Toimistot	1 ap / 50 k-m²
Asuntolat, vanhusten talot	1 ap / 3 asuntoa

Autopaikoista on 80 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Autopaikat on sijoitettava mahdollisemman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun kahta useammalle autolle tarkoitettu pysäköintialue on 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on alueen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään yhtä metriä asunnon pysäköintialueen puoleisten huoneiden alinta lattiatasoa alempana.

Kvartersområde för friliggande småhus och icke-miljöstörande industribyggnader.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

På kvartersområdena för bostads- och egnahemsbyggnader får byggas affärs-, kontors- och arbetsrumutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga träd så, att antalet dylika träd är minst fem per tusen kvadratmeter tomtyta.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder	1 bp / 85 m²-vy
Affärslokaler, restauranger	1 bp / 35 m²-vy
Kontor	1 bp / 50 m²-vy
Internat, hus för åldringar	1 bp / 3 bostäder

80 % av bilplatserna bör byggas genast. Bygglovssektionen kan då byggnadslov utfärdas, ge uppskov med högst fem år per gång med skyldigheten att bygga de övriga bilplatserna.

Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då bilplatserna för flera än två bilar ligger närmare än 15 meter från bostadsbyggnads fönsterfasad, bör områdets högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad mot parkeringsområdet.

AL

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Autopaikkoja on varattava 1 ap / 35 k-m².

Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Bilplatser bör reserveras 1 bp / 35 m²-vy.

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Korttelialueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja.

Autopaikkoja on varattava 1 ap / 50 k-m².

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

På kvartersområdet får uppföras utrymmen enligt huvudsakligt användningsändamål.

Bilplatser bör reserveras 1 bp / 50 m²-vy.

T	**Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.**
	Korttelia 93137 koskevat määräykset :	**Bestämmelser som gäller i kvarteret 93137:**
	Alueelle ei saa sijoittaa toimintaa, joka aiheuttaa ympäristöhaittoja.	På området får inte placeras verksamheter som föranleder miljöolägenheter.
	Alueelle saa rakentaa toimintaan liittyviä toimisto- ja varastotiloja.	På området får byggas till verksamheten hörande kontors- och lagerutrymmen.
	Rakennusten korkeus saa olla enintään 10 metriä, ellei erillisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	Byggnadernas höjd får vara högst 10 meter om inte annat angetts genom särskilda planbeteckningar.
	Rakennusten julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.	Byggnadernas fasader ska bekläs med högklassigt material.
	Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia.	Byggnaderna ska arkitektonisk vara av högstandard.
	Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavaramyymälää.	På området får inte placeras någon dagligvaruaffär.
	Huoltopiha on rajattava näkyvyyden estävällä aidalla tai tiheällä istutusvyöhykkeellä katualuetta vastaan.	Servicegårdsplanen ska mot insyn från gatuområdet avgränsas med ett staket eller en tät planteringszon.
	Rakentamatta jäävillä osilla, joita ei käytetä liikenteelle, tulee olla puita ja pensaita.	På de delar som förblir obebyggda och som inte används för trafik ska finnas träd och buskar.
	Rakennuslupahakemukseen on liitettävä selvitys, joka osoittaa maaperän mahdollisen pilaantuneisuuden. Tarvittaessa pilaantuneet maat on poistettava alueelta ennen rakennustoimenpiteitä.	Till ansökan om byggnadslov ska bifogas utredning som visar om områdets mark eventuellt är förorenad. Vid behov måste den förorenade marken avlägsnas från området innan byggnadsarbeten påbörjas.
	Autopaikat	**Bilplatser**
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Teollisuus, varasto 1 ap / 120 k-m² Toimistot 1 ap / 50 k-m²	Minimiantalet bilplatser: Industri, lager 1 bp / 120 m²-vy Kontor 1 bp / 50 m²-vy
	Korttelia 93140 koskevat määräykset :	**Bestämmelser som gäller i kvarteret 93140:**
	Tontin pinta-alasta saa rakentaa enintään 60 %. Toiminnalle välttämättömiä, suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennusoikeuden ylittäviä rakennuksen osia saa rakentaa enintään 25 % rakennusoikeuden mukaisesta kerroalasta.	Högst 60 % av tomtytan får byggas. För verksamheten nödvändiga byggnadsdelar, som överstiger största tillåtna våningsantal eller byggnadshöjd får byggas till 25 % av byggnadsrättens våningsyta.
	Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia puita niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohden.	På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga träd så, att antalet dylika träd är minst fem per tusen kvadratmeter tomtyta.
	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.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Liikehuoneistot, ravintolat 1 ap / 35 k-m² Toimistot 1 ap / 50 k-m²	Minimiantalet bilplatser: Affärslokaler, restauranger 1 bp / 35 m²-vy Kontor 1 bp / 50 m²-v
LP	**Yleinen pysäköintialue.**	**Område för allmän parkering.**
LHK	**Huoltoasema- ja liikerakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för servicestations- och affärsbyggnader.**
	Korttelialueelle saa sijoittaa ravintolan.	I kvareret får placeras en restaurang.
	Autopaikkoja on varattava 1 ap / 20 k-m².	På området ska reseveras 1 bp / 20 m²-vy.
	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.
———	**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.**
┬·┬┬·┬	**Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.**	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**

3	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
93	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VAAR	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
93024	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
HAKUNILANTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
sr	**Suojeltava rakennus.** Suojeltavassa rakennuksessa suoritettavien korjaus-, muutos- ja lisärakennustöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen rakennustaiteellinen ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Museoviranomaiselle on varattava mahdollisuus antaa lausuntonsa rakennus- tai toimenpidelupahakemuksesta ennen lupapäätöksen antamista.	**Byggnad som skall skyddas.** Reperations-, ändrings och tilläggsbyggnadsarbeten i byggnaden som ska skyddas ska vara sådana att byggnadens arkitektoniska och för stadsbilden betydelsefulla karaktär bevaras. Museimyndigheten ska reserveras möjlighet att uttala sig om ansökan om bygglov eller åtgärdstillstånd innan tillståndsbeslut ges.
nk	**Alueen osa, jolla aidan, istutuksen tai muun näkemäesteen korkeus saa olla enintään 80 senttimetriä kadun pinnan tasosta.**	**Del av område där staket, plantering eller annat sikthinder får stiga högst 80 cm över gatuplanet.**
et	**Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.** Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia.	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.** Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa in i stadsbilden.
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som ska planteras.**
pv	**Tärkeä pohjavesialue.** Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen. Alueella ei saa käsitellä pohjavettä vaarantavia kemikaaleja tai räjähteitä. Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta haitallisesti pohjaveden pinnan tasoa. Puhtaat kattovedet voidaan imeytettää maaperään tai käsitellä biosuodattamalla. Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä, pysäköintialueilla sekä ajoneuvojen huoltopihoilla. Ajoneuvojen pysäköintialueiden sekä huoltopihojen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla ennen niiden johtamista sadevesiverkostoon tai pohjavesialueen ulkopuolelle. Rakennuslupahakemukseen on liitettävä tarvittaessa pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma. • T-korttelialueilla on rakennuslupahakemuksen yhteydessä lisäksi esitettävä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta.	**Viktigt grundvattensområde.** Verksamheten på området får inte medföra risk för grundvattens kvalitet eller kvantitet. Konstruktion, dränering, dagvattenhantering och grävning bör utföras så att det inte sker förändringar i grundvattenkvaliteten eller permanenta förändringar i grundvattennivån. Kemikalier eller sprängämnen som medför risk för grundvattnet får inte hanteras i området. Byggandet ska utföras, på så vis att det inte sker några skadliga förändringar i grundvattennivån. Rent vatten från taken kan infiltreras i marken eller behandlas med biofilter. Vattentät beläggning får endast användas på uppfart, parkeringsområden och på fordonsservicegårdar. Dagvattnet från bilarnas parkeringsområden samt fordonsservicegårdarna ska fördröjas och renas genom biofilter innan det styrs ut i regnvattennätet eller utanför grundvattenområdet. Vid behov ska en plan för grundvattenkontroll och ett program för grundvattenobservationer i anslutning till denna bifogas till bygglovsansökan. I T-kvartersområden ska även en plan för släckvattenhantering presenteras i samband med bygglovsansökan.

002451 *5/5*

pima	**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.
	Katu. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Määräys koskee olemassa olevia ja suunniteltuja rakennuksia ennen 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	**Gata.** Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). Bestämmelsen gäller befintliga och planerade byggnader inom den anvisade markanvändningen i detaljplaner som godkänts före 31.12.2021. Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
	Jalankululle varattu katu/tie.	**Gata/väg reserverad för gångtrafik.**
pp/t	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.**
lu	**Alueen osa, jolle saa rakentaa kadun luiskan.**	**Del av område där gatusluttning får placeras.**
ajo	**Ajoyhteys.** Merkintä on sitova, mutta paikka ohjeellinen.	**Körförbindelse.** Markeringen är bindande men platsen riktgivande.
ajo	**Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.**	**Riktgivande körförbindelse inom området.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
	Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin. Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi.	**Området ska förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.** Bullerskydden ska planeras och byggas så att de håller en hög nivå stadsbildsmässigt.
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
⊗	**Suojeltava puu.**	**Träd som ska skyddas.**
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

930200

VANTAAN KAUPUNKI
VAARALA, HAKUNILA JA
KUNINKAALA 93, 94 JA 64

VAARALA II

KORTTELIT: 93027–93030, 93034–
93038, 93108–93139
94111–94114

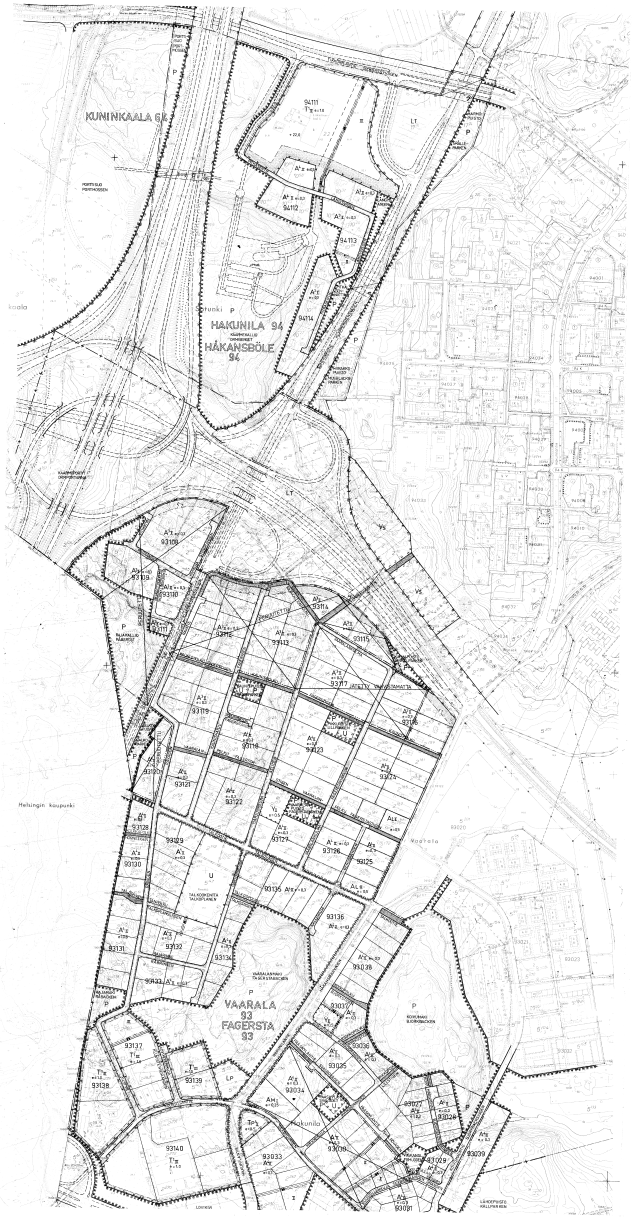
Asemakaava 1:2000

VANDA STAD
FAGERSTA, HÅKANSBÖLE OCH
FASTBÖLE 93, 94 OCH 64

FAGERSTA II

KVARTEREN: 93027–93030, 93034–
93038, 93108–93139
94111–94114

Stadsplan 1:2000



LIITE: Kaupunkitilalautakunta 12.08.2026 / 26

Helsingin hallinto-oikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUDELLE

VIITE Lausuntopyyntönne 7.7.2026, diaarinumero 4876/03.04.04.04.16/2026

ASIA Lausunto katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmasta tehtyyn valitukseen

LAUSUNNON ANTAJA

Vantaan kaupungin kaupunkitilalautakunta

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 1 §:n 1 kohdan mukaan lautakunta tehtäväalueellaan päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

VALITUKSENALAINEN PÄÄTÖS

Vantaan kaupunkitilalautakunnan päätös 10.6.2026 § 27
VD/1845/10.03.01.00/2026 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie, katusuunnitelman hyväksyminen; 93 Vaarala / JK

VALITUKSEN KESKEINEN SISÄLTÖ JA VAATIMUKSET

Valitus koskee Vantaan kaupunkitilalautakunnan päätöstä 10.6.2026 § 27, jolla lautakunta hyväksyi Hakunilantien katusuunnitelmat Kehä III-Kuussillantie välillä. Valituksessaan valittaja vaatii kaupunkitilalautakunnan päätöksen kumoamista.

Valituksessa esitetään väittämä, että katusuunnitelmien päätöksenteon prosessi olisi ollut monella tapaa puutteellinen. Lisäksi esitetään, että menettelytavat katusuunnitelmaprosessissa ovat olleet kyseenalaisia ja osittain myös lainvastaisia.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

Puhelin (vaihde), Telefon 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi
www.vantaa.fi

Y-tunnus, FO-nummer 01246109

Valittaja muun muassa esittää valituksessaan, ettei asukkaille olisi annettu riittäviä mahdollisuuksia osallistua suunnitteluun eikä vuorovaikutusraportti olisi ollut saatavilla.

Valituksessa väitetään, ettei hyväksytty katusuunnitelma vastaisi kaupunginvaltuuston hyväksymää hankesuunnitelmaa ja että kallionlouhinnan määrä olisi kasvanut olennaisesti. Valittaja katsoo, että kaupunginvaltuuston hyväksymässä tarkistetussa hankesuunnitelmassa kyseisen osuuden jalankulku- ja pyöräilyväylä olisi ollut tarkoitus jättää toteuttamatta.

Valituksessa esitetään myös väitteitä luottamushenkilöiden painostamisesta.

KAUPUNKITILALAUTAKUNNAN LAUSUNTO

Valituksenalainen päätös ei ole syntynyt virheellisessä järjestyksessä, katusuunnitelman valmistelussa on noudatettu alueidenkäyttölain määräyksiä vuorovaikutuksesta katusuunnitelmaa valmisteltaessa ja päätös on muiltakin osin lain mukainen. Kaupunkitilalautakunta pyytää jäljempänä esitettävin perustein, että valitus hylätään perusteettomana.

PERUSTELUT

Vuorovaikutus ja osallistuminen on toteutettu asianmukaisesti

Katusuunnitelmat on laadittu alueidenkäyttölain ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukaisesti.

Varsinainen osallistuminen katusuunnitelmien sisältöön tapahtui luonnosvaiheen nähtävilläolon yhteydessä 23.3.–8.4.2026 sekä ehdotusvaiheen nähtävilläolon yhteydessä 4.5.–19.5.2026, jolloin asukkailla oli käytettävissään suunnitelma-asiakirjat ja mahdollisuus esittää mielipiteitä sekä muistutuksia. Nähtävilläoloaikana jätettiin 14 muistutusta, jotka käsiteltiin lautakunnalle esitetyissä vastineissa ennen päätöksentekoa. Valittajan väite siitä, ettei osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksia olisi järjestetty, ei pidä paikkaansa. Asukkailla oli mahdollisuus:

- osallistua asukastilaisuuksiin,
- jättää mielipiteitä luonnosvaiheessa,
- jättää muistutuksia ehdotusvaiheessa,
- olla yhteydessä hankkeen ratikka-asiantuntijoihin.

Valittaja väittää, ettei asukkaille olisi annettu riittäviä mahdollisuuksia osallistua suunnitteluun ja että vuorovaikutusraportti ei olisi ollut saatavilla:

Vuorovaikutusraportti (https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20ratikan%20katusuunnitelmien%20vuorovaikutusraportti%2029042026.pdf) julkaistiin Vantaan ratikan verkkosivuilla 29.4.2026, ennen katusuunnitelmaehdotusten nähtävilläoloaikaa. Asukkailla oli siten mahdollisuus tutustua vuorovaikutusraporttiin ja siinä annettuihin vastauksiin ennen muistutusten jättämistä.

Katusuunnitelmaluonnokset olivat nähtävillä 23.3.–8.4.2026 ja katusuunnitelmaehdotukset 4.5.–19.5.2026. Osallisilla oli mahdollisuus esittää mielipiteitä luonnosvaiheessa sekä muistutuksia ehdotusvaiheessa. Kaikki muistutukset käsiteltiin ja niihin annettiin kirjalliset vastineet ennen päätöksentekoa.

Näkemyksemme mukaan kuuleminen on toteutettu lain edellyttämällä tavalla. Muistutukset on vastaanotettu, arvioitu ja niihin on annettu vastineet. Se, että muistutusten perusteella ei ole tehty valittajan vaatimia muutoksia, ei osoita kuulemismenettelyssä tapahtunutta virhettä.

Lainsäädäntö turvaa mahdollisuuden tulla kuulluksi, mutta ei velvoita muuttamaan suunnitelmaa esitettyjen mielipiteiden mukaisesti. Vantaan kaupunki on käyttänyt tarkoituksenmukaisuusharkintaa suunnitelmaratkaisuissa.

Asukastilaisuudet

Uudet katusuunnitelmaluonnokset on julkaistu Vantaan kaupungin nettisivuilla 23.3.2026. Asukastilaisuus järjestettiin kuukautta ennen katusuunnitelmaluonnosten julkaisemista. Luonnoksia ei siten ollut vielä tuolloin asetettu nähtäville eikä niiden lopullinen sisältö ollut valmistunut. Tilaisuuden tarkoituksena oli esitellä hankkeen sen hetkistä tilannetta ja rakentamisen alkamista.

Vaaralan asukasyhdistyksen kokous on pidetty 23.3.2026, johon Vantaan ratikan edustajia oli kutsuttu vierailemaan. Tämä ei kuitenkaan ollut varsinainen asukastilaisuus tai suunnitelmien esittelytilaisuus. Tilaisuuden järjestelyvastuu on ollut asukasyhdistyksellä.

Lisäksi valituksen tekijälle ja hänen yhtiökumppanilleen on järjestetty 12.5.2026 henkilökohtainen keskustelutilaisuus Vantaan ratikan toimistolla sen jälkeen, kun he olivat pyytäneet tapaamista apulaiskaupunginjohtajalta ja kaupungininsinööriltä. Tilaisuudessa käytiin läpi nähtävillä olevia suunnitelmia ja valittajan ehdotukset suunnitelmien muuttamiseksi sekä annettiin tarkempia tietoja aikataulusta,

louhinnan laajuudesta sekä aluetta koskevista katusuunnitelmista ja niihin liittyvistä prosesseista sekä lainvoimaisesta katusuunnitelmasta. Valittajan ehdotukset on tutkittu suunnittelun toimesta. Arvioinnin perusteella on todettu, että valittajan ehdottamista muutoksista seuraisi aina jonkin tavoitetilan ja laatutason heikentyminen katusuunnitelmaan nähden.

Katusuunnitelma perustuu aiemmin hyväksyttyyn suunnitteluratkaisuun

Valituksessa esitetään, ettei hyväksytty katusuunnitelma vastaisi kaupunginvaltuuston hyväksymää hankesuunnitelmaa ja että kallionlouhinnan määrä olisi kasvanut olennaisesti.

Kyseisellä katujaksolla on voimassa vuonna 2022 hyväksytty lainvoimainen katusuunnitelma, jossa alueelle on jo osoitettu jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä niiden edellyttämät kallioleikkaukset. Vuoden 2022 katusuunnitelma päivitettiin liikenneteknisiltä ratkaisuiltaan sujuvammaksi, turvallisemmaksi ja viihtyisämmäksi vuoden 2026 katusuunnitelmassa.

Nyt hyväksytty katusuunnitelma sisältää olennaisilta osiltaan samat toiminnot kuin vuoden 2022 lainvoimainen katusuunnitelma. Suunnitelma sijoittuu kokonaisuudessaan asemakaavan mukaiselle katualueelle ja aiemmin hyväksytyn katualuevarauksen sisään. Kyse ei siten ole uuden katualueen tai uuden louhintaperiaatteen hyväksymisestä, vaan olemassa olevan suunnitteluratkaisun tarkentamisesta.

Louhinnan laajuus ja määrä ei myöskään ole olennaisesti muuttunut aiempaan suunnitelmaan verrattuna. Louhinnan määrä on pyritty minimoimaan. Rakentamissuunnitelmien tarkentuneiden suunnitelmien mukaan, kallioleikkaus joissakin kohdissa on hieman aiempaa leveämpi ja toisissa vastaavasti aiempaa kapeampi. Muutokset on toteutettu lainvoimaisen asemakaavan mukaisen katualueen sisällä, eikä siten laajenna katualueen maankäytöllisiä vaikutuksia verrattuna voimassa olevaan suunnitteluratkaisuun tai lainvoimaiseen asemakaavaan nähden. Vaaralan kaupunginosan 93 asemakaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 27.3.2023 ja tullut voimaan 16.6.2023. Valitusta koskeva alue sijoittuu myös aikaisemman 5.1.1978 sisäasiainministeriössä vahvistetun asemakaavan (930200) mukaiselle katualueelle.

Valittaja on arvostellut erityisesti kallioleikkauksen laajuutta ja katsonut, että louhintaa olisi tullut vähentää jättämällä jalankulku- ja pyöräilyväylä toteuttamatta poiketen lainvoimaisen katusuunnitelman ratkaisusta. Vantaan kaupunki katsoo, että jalankulku- ja pyöräilyväylä on tarkoituksenmukaista toteuttaa katusuunnitelmassa esitetyssä laajuudessa samanaikaisesti raitiotien ja muiden katujärjestelyjen kanssa.

Hankesuunnitelman tulkinta

Valittaja katsoo, että kaupunginvaltuuston hyväksymässä Vantaan ratikan tarkistetussa hankesuunnitelmassa 8.10.2025 kyseisen osuuden jalankulku- ja pyöräilyväylä olisi ollut tarkoitus jättää toteuttamatta. Tämä tulkinta ei vastaa hankesuunnitelman sisältöä.

Tarkistetussa hankesuunnitelmassa on esitetty kustannusten hallintaan tähtääviä vaihtoehtoisia toteutustapoja, joilla hankkeen laajuutta voidaan tarvittaessa vaiheistaa. Kyseisessä kohdassa tarkistetussa hankesuunnitelmassa tarkasteltiin mahdollisuutta vaiheistaa kyseisen jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttamista kustannusten hallitsemiseksi siten, että väylä voitaisiin toteuttaa myöhemmin erillisenä rakennushankkeena. Tarkastelun tarkoituksena oli saavuttaa hankkeen minimilaajuus budjettiraamin puitteissa.

Vaiheistusvaihtoehto ei kuitenkaan muuttanut alueen lopullista tavoitetilaa eikä poistanut tarvetta toteuttaa väylää myöhemmässä vaiheessa lainvoimaisen vuoden 2022 katusuunnitelman mukaisilla periaatteilla.

Suunnittelun aikana on tarkennettu ratkaisuja muun muassa:
- raitiotien sijainnin,
- liikenneturvallisuuden,
- jalankulun ja pyöräilyn jatkuvuuden,
- esteettömyyden,
- rakentamisen toteuttamiskelpoisuuden perusteella.

Yksityiskohtaiset katujärjestelyt on ratkaistu hankesuunnitelman jälkeen tarkemmassa suunnitteluvaiheessa. Hankesuunnitelma ei ole hallinnollinen suunnitelma, eikä sillä ole oikeudellisia vaikutuksia, tai vaikutusta katusuunnitelman lainmukaisuuteen.

Koko louhinnan toteuttaminen samalla kertaa on perusteltua

Jatkosuunnittelun aikana on arvioitu tarkemmin mahdollisuutta toteuttaa jalankulku- ja pyöräilyväylän osuus myöhemmin erillisenä rakennushankkeena. Tarkentuneen suunnittelun perusteella on todettu, että louhinnan toteuttaminen samassa yhteydessä raitiotien rakentamisen kanssa on teknisesti, turvallisuuden kannalta ja kokonaistaloudellisesti tarkoituksenmukaisin ratkaisu. Lisäksi täten ei synny myöskään väliaikaista jalankulun- ja pyöräilynväylästön epäjatkuvuuskohtaa, joka heikentäisi kestävän liikkumisen edellytyksiä ja ei olisi vanhan katusuunnitelman

liikkumisjärjestelyiden mukainen. Raitiotielinjan kohdalle joudutaan kuitenkin joka tapauksessa toteuttamaan kallioleikkausta.

Mikäli jalankulku- ja pyöräilyväylän vaatima louhinta jätettäisiin myöhempään vaiheeseen, olisi myöhemmin tarpeen:

- keskeyttää raitioliikenne useiden viikkojen ajaksi,
- suojata tai purkaa osia jo rakennetuista rakenteista,
- toteuttaa uusi louhintaurakka toiminnassa olevan ratikan välittömässä läheisyydessä,
- aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia sekä liikenteellisiä haittoja.

Kokonaisharkinnassa Vantaan kaupunki on päätynyt ratkaisuun, että koko kallioleikkausalueen toteuttaminen yhdellä kertaa on turvallisinta, kustannustehokkainta ja teknisesti tarkoituksenmukaisinta.

Luottamushenkilöiden tiedonsaanti on varmistettu

Valituksessa esitetään väitteitä luottamushenkilöiden painostamisesta.

Kaupunkitilalautakunnan jäsenille järjestettiin 29.4.2026 mahdollisuus osallistua Vantaan ratikan toimistolla järjestettyyn keskustelu- ja esittelytilaisuuteen. Tilaisuudessa olivat läsnä hankkeen suunnittelijat, rakentajat sekä kaupungin ratikkahankkeen asiantuntijat. Tilaisuuden tarkoituksena oli vastata kysymyksiin, esitellä suunnitteluratkaisujen perusteita sekä antaa päätöksentekoa varten tarvittavia lisätietoja. Kaikille lautakunnan 15 jäsenelle ja heidän varahenkilöillensä tarjottiin sama mahdollisuus osallistua. Tilaisuuteen osallistui kolme lautakunnan jäsentä ja yksi varajäsen.

Viranhaltijoiden velvollisuutena on antaa päättäjille riittävät tiedot päätöksenteon tueksi. Hankkeen kustannus-, aikataulu- ja turvallisuusvaikutuksista tai vaihtoehtoisten toteutusten vaikutuksista informointia ei voida pitää luottamushenkilöiden painostamisena, vaan tavanomaisena ja asianmukaisena valmisteluna.

Yhteenveto

Valituksessa ei ole esitetty sellaisia menettely- tai sisältövirheitä, joiden perusteella kaupunkitilalautakunnan päätös olisi lainvastainen.

- vuorovaikutusraportti oli julkaistu ennen muistutusaikaa,
- osallisilla oli mahdollisuus esittää mielipiteitä ja muistutuksia,
- muistutukset käsiteltiin asianmukaisesti,
- suunnitelma perustuu aiemmin lainvoiman saaneeseen ratkaisuun,

- suunnitelma sijoittuu asemakaavan mukaiselle katualueelle,
- louhinnan toteuttamiselle samassa yhteydessä ratikan rakentamisen kanssa on esitetty tarve sekä asianmukaiset tekniset, turvallisuuteen liittyvät ja taloudelliset perusteet.

VANTAAN KAUPUNGIN KAUPUNKITILALAUTAKUNTA

LIITELUETTELO

Vuoden 2022 lainvoimainen katusuunnitelma

- 58629-1 Hakunilantie katusuunnitelma.pdf
- 58629-2 Hakunilantie katusuunnitelma.pdf
- 58629-3 Hakunilantie katusuunnitelma.pdf
- 58629 Hakunilantie Suunnitelmaselostus.pdf

Valituksen kohteena olevat katusuunnitelmat

- 58629-1 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma.pdf
- 58629-2 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma.pdf
- 58629-3 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma.pdf
- 58629 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelmaselostus.docx

Asemakaavat

- Asemakaava_Vaarala_hyvaksytty.pdf
- Vaarala asemakaavan määräykset.pdf
- Asemakaavaselostus_Vaarala.PDF
- Kaava 930200_1978.tif

VD/1845/10.03.01.00/2026

Helsingin hallinto-oikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki

Viite

Lausuntopyyntönne 7.7.2026, diaarinumero 4876/03.04.04.04.16/2026

Asia

Liiteluettelo, lausunto katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmasta tehtyyn valitukseen

Valituksenalainen päätös

Vantaan kaupunkitilalautakunnan päätös 10.6.2026 § 27
VD/1845/10.03.01.00/2026 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie, katusuunnitelman hyväksyminen; 93 Vaarala / JK

LIITELUETTELO

Vuoden 2022 lainvoimainen katusuunnitelma

- 58629-1 Hakunilantie katusuunnitelma.pdf
- 58629-2 Hakunilantie katusuunnitelma.pdf
- 58629-3 Hakunilantie katusuunnitelma.pdf
- 58629 Hakunilantie Suunnitelmaselostus.pdf

Valituksen kohteena olevat katusuunnitelmat

- 58629-1 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma.pdf
- 58629-2 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma.pdf
- 58629-3 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelma.pdf
- 58629 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelmaselostus.docx

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

Puhelin (vaihde), Telefon 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi
www.vantaa.fi

Y-tunnus, FO-nummer 01246109

Asemakaavat

- Asemakaava_Vaarala_hyvaksytty.pdf
- Vaarala asemakaavan määräykset.pdf
- Asemakaavaselostus_Vaarala.PDF
- Kaava 930200_1978.tif

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

Puhelin (vaihde), Telefon 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi
www.vantaa.fi

Y-tunnus, FO-nummer 01246109

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002451

Päiväys
Datum

14.2.2023

KV 27.3.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Vaarala

Kaupunginosa 93, VAARALA

Vanda stad

Vandaspåran: Fagersta

Stadsdel 93, FAGERSTA

Asemakaavan muutos
Korttelit 93024, 93225 ja osat kortteleista 93033, 93038, 93125, 93137 ja 93140 sekä katu- ja liikennealueet.

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 93024, 93225 och del av kvarteren 93033, 93038, 93125, 93137 och 93140 samt gatu- och trafikområden.

Tonttijaon muutos
Kortteli 93024, 93225 ja osat kortteleista 93033, 93038, 93125, 93137 ja 93140.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 93024, 93225 och delar av kvarteren 93033, 93038, 93125, 93137 och 93140.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Kvartersområde för bostadshus.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Melusuojaus:

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Bullerskydd:

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Muuta:

Asuinrakennusten korttelialueilla saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Korttelialueilla ei olemassa olevaa puustoa saa kaataa ilman rakennuslupajaoston lupaa. Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia puita niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.

Autopaikat:

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1,5 ap / asunto

Liikehuoneistot, ravintolat 1 ap / 35 k-m²

Toimistot 1 ap / 50 k-m²

Annat:

På kvartersområdena för bostadsbyggnader får byggas affärs-, kontors- och arbetsutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

Inom kvartersområdena får befintligt trädbestånd inte fällas utan tillstånd av bygglovssektionen. På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga träd så att antalet dylika träd är mints fem per tusen kvadratmeter tomtyta.

Bilplatser:

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder 1,5 bp / bostad

Affärslokaler, restauranger 1 bp / 35 m²-vy

Kontor 1 bp / 50 m²-vy

Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Korttelin 93125 tonttia 13 koskevat määräykset:

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren äänieristyksen liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu, asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 2,5 metriä.

Asuinrakennuksen kellarikerros on verhoiltava julkisivun tapaan siten, että näkyvä betonisokkeli ei ylitä yhtä metriä.

Korttelia 93038 ja korttelin 93125 tonttia 14 koskevat määräykset:

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 3 m.

Bilplatserna ska koncentreras så närä gatuområdet som möjligt och åtskiljas från de övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmare än 15 meter från bostadsbyggnads fönsterfasad, ska bilplatserna högsta nivå ligga minst en meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Bestämmelser som gäller på tomt 13 i kvarteret 93125:

Bostads- och arbetsrums ytterhöljes ljudisolering mot trafikbuller skall vara minst 35 dB.

Varje bostad ska ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat utrymme för utomhusvistelse vars kortaste sida ska vara minst 2,5 meter.

Källarvåningen i bostadshus ska såsom fasaden beklädas så, att den synliga betongsockeln inte överstiger en meter.

Bestämmelser som gäller i kvarteret 93038 samt på tomt 14 i kvarteret 93125:

60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.

Varje bostad ska ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat utrymme för utomhusvistelse vars kortaste sida ska vara minst 3 m.

AOT

Erillispientalojen ja ympäristöä häiritsemättömien teollisuusrakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Asuntorakennusten ja omakotirakennusten korttelialueille saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia puita niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohden.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot	1 ap / 85 k-m²
Liikehuoneistot, ravintolat	1 ap / 35 k-m²
Toimistot	1 ap / 50 k-m²
Asuntolat, vanhusten talot	1 ap / 3 asuntoa

Autopaikoista on 80 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Autopaikat on sijoitettava mahdollisemman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun kahta useammalle autolle tarkoitettu pysäköintialue on 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on alueen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään yhtä metriä asunnon pysäköintialueen puoleisten huoneiden alinta lattiatasoa alempana.

Kvartersområde för friliggande småhus och icke-miljöstörande industribyggnader.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

På kvartersområdena för bostads- och egnahemsbyggnader får byggas affärs-, kontors- och arbetsrumutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga träd så, att antalet dylika träd är minst fem per tusen kvadratmeter tomtyta.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder	1 bp / 85 m²-vy
Affärslokaler, restauranger	1 bp / 35 m²-vy
Kontor	1 bp / 50 m²-vy
Internat, hus för åldringar	1 bp / 3 bostäder

80 % av bilplatserna bör byggas genast. Bygglovssektionen kan då byggnadslov utfärdas, ge uppskov med högst fem år per gång med skyldigheten att bygga de övriga bilplatserna.

Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då bilplatserna för flera än två bilar ligger närmare än 15 meter från bostadsbyggnads fönsterfasad, bör områdets högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad mot parkeringsområdet.

AL

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Autopaikkoja on varattava 1 ap / 35 k-m².

Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Bilplatser bör reserveras 1 bp / 35 m²-vy.

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Korttelialueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja.

Autopaikkoja on varattava 1 ap / 50 k-m².

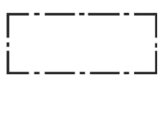
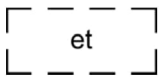
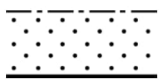
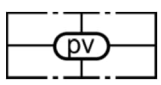
Kvartersområde för allmänna byggnader.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

På kvartersområdet får uppföras utrymmen enligt huvudsakligt användningsändamål.

Bilplatser bör reserveras 1 bp / 50 m²-vy.

T	**Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.**
	Korttelia 93137 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller i kvarteret 93137:
	Alueelle ei saa sijoittaa toimintaa, joka aiheuttaa ympäristöhaittoja.	På området får inte placeras verksamheter som föranleder miljöolägenheter.
	Alueelle saa rakentaa toimintaan liittyviä toimisto- ja varastotiloja.	På området får byggas till verksamheten hörande kontors- och lagerutrymmen.
	Rakennusten korkeus saa olla enintään 10 metriä, ellei erillisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	Byggnadernas höjd får vara högst 10 meter om inte annat angetts genom särskilda planbeteckningar.
	Rakennusten julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.	Byggnadernas fasader ska bekläs med högklassigt material.
	Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia.	Byggnaderna ska arkitektonisk vara av högstandard.
	Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavaramyymälää.	På området får inte placeras någon dagligvaruaffär.
	Huoltopiha on rajattava näkyvyyden estävällä aidalla tai tiheällä istutusvyöhykkeellä katualuetta vastaan.	Servicegårdsplanen ska mot insyn från gatuområdet avgränsas med ett staket eller en tät planteringszon.
	Rakentamatta jäävillä osilla, joita ei käytetä liikenteelle, tulee olla puita ja pensaita.	På de delar som förblir obebyggda och som inte används för trafik ska finnas träd och buskar.
	Rakennuslupahakemukseen on liitettävä selvitys, joka osoittaa maaperän mahdollisen pilaantuneisuuden. Tarvittaessa pilaantuneet maat on poistettava alueelta ennen rakennustoimenpiteitä.	Till ansökan om byggnadslov ska bifogas utredning som visar om områdets mark eventuellt är förorenad. Vid behov måste den förorenade marken avlägsnas från området innan byggnadsarbeten påbörjas.
	Autopaikat	Bilplatser
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Teollisuus, varasto 1 ap / 120 k-m² Toimistot 1 ap / 50 k-m²	Minimiantalet bilplatser: Industri, lager 1 bp / 120 m²-vy Kontor 1 bp / 50 m²-vy
	Korttelia 93140 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller i kvarteret 93140:
	Tontin pinta-alasta saa rakentaa enintään 60 %. Toiminnalle välttämättömiä, suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennusoikeuden ylittäviä rakennuksen osia saa rakentaa enintään 25 % rakennusoikeuden mukaisesta kerroalasta.	Högst 60 % av tomtytan får byggas. För verksamheten nödvändiga byggnadsdelar, som överstiger största tillåtna våningsantal eller byggnadshöjd får byggas till 25 % av byggnadsrättens våningsyta.
	Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia puita niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohden.	På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga träd så, att antalet dylika träd är minst fem per tusen kvadratmeter tomtyta.
	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.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Liikehuoneistot, ravintolat 1 ap / 35 k-m² Toimistot 1 ap / 50 k-m²	Minimiantalet bilplatser: Affärslokaler, restauranger 1 bp / 35 m²-vy Kontor 1 bp / 50 m²-v
LP	**Yleinen pysäköintialue.**	**Område för allmän parkering.**
LHK	**Huoltoasema- ja liikerakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för servicestations- och affärsbyggnader.**
	Korttelialueelle saa sijoittaa ravintolan.	I kvareret får placeras en restaurang.
	Autopaikkoja on varattava 1 ap / 20 k-m².	På området ska reseveras 1 bp / 20 m²-vy.
	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.
	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.**
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
3	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**

	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
93	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VAAR	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
93024	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
HAKUNILANTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	**Rakennusala.**	**Byggnadsyta.**
	**Rakennusala.**	**Byggnadsyta.**
	**Suojeltava rakennus.** Suojeltavassa rakennuksessa suoritettavien korjaus-, muutos- ja lisärakennustöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen rakennustaiteellinen ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Museoviranomaiselle on varattava mahdollisuus antaa lausuntonsa rakennus- tai toimenpidelupahakemuksesta ennen lupapäätöksen antamista.	**Byggnad som skall skyddas.** Reperations-, ändrings och tilläggsbyggnadsarbeten i byggnaden som ska skyddas ska vara sådana att byggnadens arkitektoniska och för stadsbilden betydelsefulla karaktär bevaras. Museimyndigheten ska reserveras möjlighet att uttala sig om ansökan om bygglov eller åtgärdstillstånd innan tillståndsbeslut ges.
	**Alueen osa, jolla aidan, istutuksen tai muun näkemäesteen korkeus saa olla enintään 80 senttimetriä kadun pinnan tasosta.**	**Del av område där staket, plantering eller annat sikthinder får stiga högst 80 cm över gatuplanet.**
	**Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.** Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia.	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.** Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa in i stadsbilden.
	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
	**Istutettava alueen osa.**	**Del av område som ska planteras.**
	**Tärkeä pohjavesialue.** Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen. Alueella ei saa käsitellä pohjavettä vaarantavia kemikaaleja tai räjähteitä. Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta haitallisesti pohjaveden pinnan tasoa. Puhtaat kattovedet voidaan imeytettää maaperään tai käsitellä biosuodattamalla. Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä, pysäköintialueilla sekä ajoneuvojen huoltopihoilla. Ajoneuvojen pysäköintialueiden sekä huoltopihojen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla ennen niiden johtamista sadevesiverkostoon tai pohjavesialueen ulkopuolelle. Rakennuslupahakemukseen on liitettävä tarvittaessa pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma. • T-korttelialueilla on rakennuslupahakemuksen yhteydessä lisäksi esitettävä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta.	**Viktigt grundvattensområde.** Verksamheten på området får inte medföra risk för grundvattens kvalitet eller kvantitet. Konstruktion, dränering, dagvattenhantering och grävning bör utföras så att det inte sker förändringar i grundvattenkvaliteten eller permanenta förändringar i grundvattennivån. Kemikalier eller sprängämnen som medför risk för grundvattnet får inte hanteras i området. Byggandet ska utföras, på så vis att det inte sker några skadliga förändringar i grundvattennivån. Rent vatten från taken kan infiltreras i marken eller behandlas med biofilter. Vattentät beläggning får endast användas på uppfart, parkeringsområden och på fordonsservicegårdar. Dagvattnet från bilarnas parkeringsområden samt fordonsservicegårdarna ska fördröjas och renas genom biofilter innan det styrs ut i regnvattennätet eller utanför grundvattenområdet. Vid behov ska en plan för grundvattenkontroll och ett program för grundvattenobservationer i anslutning till denna bifogas till bygglovsansökan. I T-kvartersområden ska även en plan för släckvattenhantering presenteras i samband med bygglovsansökan.
	**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.

Katu.

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Määräys koskee olemassa olevia ja suunniteltuja rakennuksia ennen 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä.

Gata.

Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). Bestämmelsen gäller befintliga och planerade byggnader inom den anvisade markanvändningen i detaljplaner som godkänts före 31.12.2021.

Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.

Jalankululle varattu katu/tie.

Gata/väg reserverad för gångtrafik.

pp/t

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.

Alueen osa, jolle saa rakentaa kadun luiskan.

Del av område där gatusluttning får placeras.

ajo

Ajoyhteys.

Merkintä on sitova, mutta paikka ohjeellinen.

Körförbindelse.

Markeringen är bindande men platsen riktgivande.

ajo

Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.

Riktgivande körförbindelse inom området.

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

+00

Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin.

Området ska förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.

Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi.

Bullerskydden ska planeras och byggas så att de håller en hög nivå stadsbildsmässigt.

Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.

Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.

Suojeltava puu.

Träd som ska skyddas.

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

TOMTINDELNING
För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mari Jaakonaho, Aluearkkitehti, 31.1.2023

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 16.2.2023

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 27.3.2023

Godkänd av stadsfullmäktige 27.3.2023

VD/1845/10.03.01.00/2026

Helsingin hallinto-oikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki

Viite

Lausuntopyyntönne 7.7.2026, diaarinumero 4876/03.04.04.04.16/2026

Valituksenalainen päätös

Vantaan kaupunkitilalautakunnan päätös 10.6.2026 § 27
VD/1845/10.03.01.00/2026 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie, katusuunnitelman hyväksyminen; 93 Vaarala / JK

Asiaa hoitavan henkilön yhteystiedot

Heikki Väänänen
Vantaan kaupunki
heikki.vaananen@vantaa.fi
+358 40 624 0285