SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus esityslista 24.08.2026

Esityslistan kansilehti ... 1

1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus ... 2

2 Pöytäkirjan tarkastaminen ... 3

3 Kokouksen selostukset ... 4

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

5 Talouden seuranta / PT ... 6

6 Eron myöntäminen Tuure Savuojalle kaupunginhallituksen varajäsenen sekä kaupunginhallituksen konsernijaoston varajäsenen tehtävistä ja täydennysvaalien toimittaminen / PT (kvalt) ... 7

7 Eron myöntäminen Tuure Savuojalle vanhusneuvoston kaupunginhallituksen edustajan tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen / PT ... 9

8 Elinkeinoneuvottelukunnan asettaminen jäljellä olevaksi ajaksi toimikautta 2025-2027 /PT ... 10

9 Vantaan ratikan vaunuhankinnan päivitetty hankesuunnitelma ja omavelkaisen takauksen myöntäminen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle / PT (kvalt) ... 12

- Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta 20.4.2026 ... 18

- HSL:n lausunto hankesuunnitelmien tarkistamisesta ... 27

- Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta 26.9.2023 ... 35

- Vantaan osuudessa tapahtuneet muutokset talouden näkökulmasta ... 40

10 Vantaan kaupungin vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni /PT ... 43

- Vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni, KVL 20.5.2026 ... 45

- Vantaan kaupungin vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni ... 47

11 Oikaisuvaatimus työsuhteisesta rekrytoinnista / PT ... 50

12 Korson Vantaa-infon tiloista luopuminen /PT ... 51

- Liite: Korson Vantaa-infon palvelumallin uudistaminen ... 53

13 Eurooppalaisen tasa-arvon peruskirjan uudet artiklat / PT (kvalt) ... 71

14 Lausunto Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista /PT ... 73

- Vantaan kaupungin lausunto Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista ... 74

- Lausuntopyyntö Kiertotalouden strategisesta aohjelmasta ... 80

15 Lausunnon antaminen Lentorata Oy:lle Lentoradan yleissuunnitelmasta / PT ... 88

- Vantaan kaupungin lausunto Lentorata Oy:lle Lentoradan yleissuunnitelmasta ... 90

- Lentorata Oy:n 25.5.2026 lausuntopyynnön täydentäminen sekä muistutukset / Lausuntopyyntö Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava, ... 95

- Uusi lausuntopyyntö/ Lausuntopyyntö Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava, ... 96

- Lausuntopyyntö Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava, ... 98

16 Lausunnon antaminen Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta /TeA ... 102

- Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta ... 105

- Vantaan kaupungin lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta (II) ... 108

17 Lausunnon antaminen Lupa- ja valvontavirastolle koskien Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeen YVA-tarveharkintaa / TeA ... 111

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus esityslista 24.08.2026

- Vantaan kaupungin lausunto Lupa- ja valvontavirastolle ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tapauskohtaisen soveltamisen tarpeesta Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeessa 114

- Lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV 117

- LIITE 1 Sähkömagneettiset kentät -tarkastelu AVP-KEI Lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV 119

- LIITE 2 Liito-orava vaikutusten arviointi 2025 / Lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV 124

- LIITE 3 Voimajohtohankkeen vaikutukset Seutulan pellot linnustoon_05062026 / Lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV 145

- LIITE 4 Aviapolis-Keimola_Lahokaviosammal_raportti_2025 / Lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV 178

- LIITE 5 Maisemaselvitys, Aviapolis - Keimola_päivitetty / Lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV 191

- LIITE 6 Aviapolis_Keimola 110 kV Piispankylä ark inv 2025 / Lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV 258

- Liite: Aviapolis_Keimola_110_johto_YVA_tarvearvio_17062026 / Lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV 267

18 Vantaan kaupungin lausunto Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta / TeA 364

- Vantaan kaupungin lausunto kansallisesta ennallistamissuunnitelmasta 366

- Lausuntopyyntö Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta 371

- Liite: Kansallisen ennallistamissuunnitelman luonnoksen yhteenveto / Lausuntopyyntö Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta 383

19 Lausunto ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta / TeA 430

- Vantaan kaupungin lausunto Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta 432

20 Maankäyttösopimus / Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis / Asemakaavan muutos 002565 Teknobulevardi 7, 9 ja 11 /TeA 438

- Liite A1 Sopimusalue 002565 441

- Liite B1 esisopimus luovutuksesta katua 002565 442

- luonnos_maankäyttösopimus_002565_teknobulevardi 21.5.2026 443

21 Maankäyttösopimus / Asemakaavan muutos 002640 Raappavuorentie 38 / Vantaan Energia Oy /TeA 451

- 002640 maankäyttösopimus_luonnos 454

- Liite A1 Sopimusalue 002640 463

- Liite B1 esisopimus määräalan luovutuksesta 002640 464

22 Asemakaava ja asemakaavan muutos 931400 sekä tonttijaon muutos, 93 Vaarala / Vantaan ratikka - Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki /TeA (kvalt) 465

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus esityslista 24.08.2026

- 931400 selostus 11.8.2026, Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki 478
- 931400 Lausunnot ja vastineet 11.8.2026, Vantaan ratikka Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki 571
- 931400 asemakaavaehdotus 11.8.2026, Vantaan ratikka: Etel. Vaarala ja pohj. Länsimäki_allek 593
- Asiaan liittyvä muu aineisto 594

23 Asemakaavamuutos 002586 ja tonttijaon muutos, 52 Veromies / Rälssitie 6 /TeA (kvalt) 597

- 002586 Lausunnot ja vastineet, 11.8.2026 602
- 002586 asemakaavamuutosehdotus 11.8.2026, tarkistettu 24.8.2026 Rälssitie 6_allek 612
- 002586 selostus, asemakaavamuutos 11.8.2026, tarkistettu 24.8.2026 Rälssitie 6 613
- Asiaan liittyvä muu aineisto (asemakaavamuutos 002586 ja tonttijaon muutos, 52 Veromies / Rälssitie 6) 663

24 Asemakaavamuutos 002651, 15 Myyrmäki / Liesipuisto ja Tuurapuisto /TeA (kvalt) 664

- 002651 selostus, asemakaavamuutos 14.4.2026, Liesipuisto ja Tuurapuisto 667
- 002651 koonti mielipiteistä ja vastineet 14.4.2026, Liesipuisto ja Tuurapuisto 707
- 002651 asemakaavamuutosehdotus 14.4.2026, Liesipuisto ja Tuurapuisto_allek 713
- Asiaan liittyvä muu aineisto 714

25 Ympäristövastuuraportti 2025-2026 / TeA (kvalt) 715

- Ympäristövastuuraportti 2025 - 2026 719

26 Vastaus Loviisa Kaartokallion ja 37 muun valtuutetun aloitteeseen laaja-alaisten erityisopettajien täydennyskouluttaminen / KK (kvalt) 790

- Loviisa Kaartokallion ja 37 muun valtuutetun aloite laaja-alaisten erityisopettajien täydennyskouluttaminen 793

27 Vastaus Antero Eerolan ja 25 muun valtuutetun aloitteeseen tilat eläkeläisjärjestöjen toiminnalle on turvattava /RÅ (kvalt) 795

- Antero Eerolan ja 25 muun valtuutetun aloite tilat eläkeläisjärjestöjen toiminnalle on turvattava 798

Kaupunginhallituksen kokous

24.8.2026 klo 14.00
Kaupungintalo, Tikkurila

1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

2 Pöytäkirjan tarkastaminen

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 31.8.2026 klo 16.00 ja

Jäsenet	**Kokous pvä**
Abdi Faysal	24.8.
Aura Anssi	24.8.
Demiri Funda	
Hakala Heli	
Hentilä Jorma	
Kasonen Mika	
Kivimäki Otso	
Niikko Mika	
Nummela Nina	
Rämö Eve	
Räsänen Minna	
Strohm Emily	10.8.
Tammi Visa	10.8.
Tuomainen Anni Juulia	10.8.

b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 2.9.2026 lähtien.

3 **Kokouksen selostukset**

Kokouksessa annetaan seuraavat selostukset:

- Vantaan kaupungin hallitusohjelmatavoitteet
  Pekka Timonen, kaupunginjohtaja
- Yhteistoimintaneuvotteluiden tilanne
  Pekka Timonen, kaupunginjohtaja

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi saadut selostukset ja käyty keskustelu.

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

PT/BI

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

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan pöytäkirja nro 7/11.8.2026
Kaupunkiympäristön lautakunnan pöytäkirja nro 7/11.8.2026
Kaupunkitilalautakunnan pöytäkirja nro 7/12.8.2026

Tietohallintojohtajan päätös
§ 45 Hankintapäätös: Kampanjasivusto-julkaisualustan hankinta (255 000 €, alv. 0 %)

Kaupunginhallituksen edustajien raportit toimielimistä
Kaupunginhallitus on 11.8.2025 § 16 päätöksellään valinnut kaupunginhallituksen edustajat ja varaedustajat lautakuntiin ja toimielimiin. Heidän tehtävänään on seurata toimielinten toimintaa kaupunginhallituksen toiminnan ja strategisten tavoitteiden toteutumisen näkökulmasta ja tarvittaessa tuoda toimielimille tiedoksi kaupunginhallituksen näkemykset, välittää toimielimille tietoa kaupunginhallituksessa mahdollisesti vireillä olevista toimielinten toimintaan liittyvistä asioista sekä valvoa toimielinten päätöksentekoa kaupunginhallituksen otto-oikeutta silmällä pitäen.

Kuullaan kaupunginhallituksen edustajien raportit toimielimistä.

Vaikuttamistoimielimien pöytäkirjojen tiedoksi merkitseminen
Kaupunginhallituksen 8.6.2026 § 7 hyväksymän Vantaan kaupungin toiminnallisen tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyön suunnitelman mukaan vaikuttamistoimielimien pöytäkirjat toimitetaan kaupunginhallitukselle tiedoksi. Hallintosäännön 2 luvun 2 §:n mukaan Vantaan kaupungin vaikuttamistoimielimiä ovat nuorisovaltuusto, vanhusneuvosto, vammaisneuvosto, Svenska kommittén sekä monikulttuurisuusasioiden neuvottelukunta.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) olla ottamatta kaupunginhallituksen käsiteltäväksi esittelyosassa mainituissa pöytäkirjoissa olevia ottamiskelpoisia päätöksiä ja esittelyosassa mainittuja päätöksiä ja
b) merkitä tiedoksi kaupunginhallituksen edustajien raportit toimielimistä sekä kaupunginhallitukselle toimitetut vaikuttamistoimielimien pöytäkirjat.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

5 Talouden seuranta / PT

PT/MR/JK

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus vastaa kaupunginvaltuuston hyväksymän strategian mukaisesti kaupungin hallinnon kehittämisestä, henkilöstöasioista, taloudesta, työllisyydestä, edunvalvonnasta, kaavoitus- ja maapolitiikasta, elinvoimasta, asuntoasioista, joukkoliikenneasioista ja hankinnoista.

Kuullaan selvitys Vantaan talouden tilanteesta.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi kuultu selvitys taloudesta.

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

6 **Eron myöntäminen Tuure Savuojalle kaupunginhallituksen varajäsenen sekä kaupunginhallituksen konsernijaoston varajäsenen tehtävistä ja täydennysvaalien toimittaminen / PT (kvalt)**

VD/3906/00.00.01.00/2025

PT/SE

Tuure Savuoja on 7.8.2026 saapuneella viestillään pyytänyt eroa kaupunginhallituksen varajäsenen sekä kaupunginhallituksen konsernijaoston varajäsenen tehtävistä henkilökohtaisesta syystä.

Hallintosäännön 7 luvun 2 §:n mukaan kaupunginvaltuusto valitsee kaupunginhallitukseen kahden vuoden toimikaudeksi kerrallaan vähintään yhdeksän jäsentä, joista yhden puheenjohtajaksi ja kaksi varapuheenjohtajiksi sekä yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä. Kaupunginhallituksen puheenjohtajan ja varapuheenjohtajien tulee olla valtuutettuja.

Kuntalain 73 §:n mukaan vaalikelpoinen kunnanhallitukseen on henkilö, joka on vaalikelpoinen valtuustoon, ei kuitenkaan:

1) välittömästi kunnanhallituksen alaisena toimiva kunnan palveluksessa oleva henkilö;
2) henkilö, joka on kunnanhallituksen tehtäväalueella toimivan, kunnan määräysvallassa olevan yhteisön tai säätiön palveluksessa;
3) kunnan palveluksessa oleva henkilö, joka lautakunnan esittelijänä tai muuten vastaa kunnanhallituksen käsiteltäväksi tulevien asioiden valmistelusta;
4) henkilö, joka on hallituksen tai siihen rinnastettavan toimielimen jäsenenä taikka johtavassa ja vastuullisessa tehtävässä tai siihen rinnastettavassa asemassa liiketoimintaa harjoittavassa yhteisössä tai säätiössä, jos kysymyksessä on sellainen yhteisö, jolle kunnanhallituksessa tavanomaisesti käsiteltävien asioiden ratkaisu on omiaan tuottamaan olennaista hyötyä tai vahinkoa.

Henkilöstön edunvalvonnasta asianomaisessa kunnassa huolehtivan yhteisön hallituksen tai siihen rinnastettavan toimielimen puheenjohtaja ei ole vaalikelpoinen kunnanhallitukseen. Vaalikelpoinen ei myöskään ole henkilö, joka yhteisön neuvottelijana tai muussa vastaavassa ominaisuudessa vastaa edunvalvonnasta.

Enemmistön kunnanhallituksen jäsenistä on oltava muita kuin kunnan tai kunnan määräysvallassa olevan yhteisön tai säätiön palveluksessa olevia henkilöitä.

Hallintosäännön 7 luvun 2 §:n 3 momentin mukaan kaupunginhallituksessa on konsernijaosto. Kaupunginvaltuusto valitsee konsernijaostoon kaupunginhallituksen jäsenistä tai varajäsenistä kaupunginhallituksen toimikautta vastaavaksi toimikaudeksi vähintään seitsemän jäsentä, joista yhden puheenjohtajaksi ja kaksi varapuheenjohtajiksi, sekä yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä.

Tasa-arvolain 4 a §:n 1 momentin mukaan kunnallisissa ja kuntien välisen yhteistoiminnan toimielimissä lukuun ottamatta kunnanvaltuustoja tulee olla sekä naisia että miehiä kumpiakin vähintään 40 prosenttia, jollei erityisestä syystä muuta johdu.

Kaupunginvaltuusto on valinnut kokouksissaan 16.6.2025 § 6, 17.11.2025 § 3 ja 25.5.2026 § 3 kaupunginhallituksen jäseniksi ja varajäseniksi seuraavat henkilöt:

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Ulla Kaukola, puheenjohtaja	Päivi Laakso
Mika Kasonen, I varapuheenjohtaja	Frida Forsblom-Prittinen
Eve Rämö, II varapuheenjohtaja	Tuure Savuoja
Minna Räsänen	Soile Eriksson (KV 17.11.2025 § 3)
Mika Niikko	Tanja Aidanjuuri
Heli Hakala	Timo Lahti
Emily Strohm	Henri Kiiski
Nina Nummela	Victor Snellman
Funda Demiri	Ville Karinen
Faysal Abdi	Kia Koskelin
Jorma Hentilä (KV 25.5.2026 § 3)	Tuula Panula
Otso Kivimäki	Jenni Karemo
Anni Juulia Tuomainen	Hanna Valtanen
Visa Tammi	Riku Aalto (KV 17.11.2025 § 3)
Anssi Aura	Marjo Vacker

Kaupunginvaltuusto on valinnut kokouksessaan 16.6.2025 § 6 kaupunginhallituksen konsernijaoston jäseniksi ja varajäseniksi seuraavat henkilöt:

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Mika Kasonen, puheenjohtaja	Frida Forsblom-Prittinen
Soile Eriksson, I varapuheenjohtaja	Kia Koskelin
Hanna Valtanen II varapuheenjohtaja	Tuure Savuoja
Henri Kiiski	Minna Räsänen
Tanja Aidanjuuri	Mika Niikko
Anssi Aura	Heli Hakala
Päivi Laakso	Visa Tammi
Marjo Vacker	Otso Kivimäki
Ville Karinen	Funda Demiri
Emily Strohm	Faysal Abdi

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle

a) myönnettäväksi Tuure Savuojalle ero kaupunginhallituksen varajäsenen tehtävästä,
b) myönnettäväksi Tuure Savuojalle ero kaupunginhallituksen konsernijaoston varajäsenen tehtävästä,
c) toimitettavaksi kaupunginhallituksen varajäsenen täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2025–2027, ja
d) toimitettavaksi kaupunginhallituksen konsernijaoston varajäsenen täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2025–2027.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

7 Eron myöntäminen Tuure Savuojalle vanhusneuvoston kaupunginhallituksen edustajan tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen / PT

VD/5354/00.02.03.00/2025

PT/SE/JK

Tuure Savuoja on 5.8.2026 saapuneella viestillään pyytänyt eroa kaupunginhallituksen edustajan tehtävästä vanhusneuvostossa henkilökohtaisen syyn vuoksi.

Vantaan vanhusneuvosto on kuntalain 27 §:ssä tarkoitetulla tavalla ikääntyneen väestön osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi asetettu vaikuttamistoimielin. Hallintosäännön 2 luvun 2 §:n mukaan vaikuttamistoimielinten kokoonpanosta, asettamisesta ja toimintaedellytyksistä päättää kaupunginhallitus, joka hyväksyy näille vaikuttamistoimielimille toimintasäännöt.

Hallintosäännön 17 luvun 10 §:n mukaan kaupunginhallituksen edustajalla on vanhus- ja vammaisneuvostojen, monikulttuurisuusasiain neuvottelukunnan ja Svenska kommitténin kokouksissa läsnäolo- ja puheoikeus.

Kaupunginhallitus on päätöksellään 11.8.2025 § 10 nimennyt vanhusneuvostoon kaupunginhallituksen edustajaksi Tuure Savuojan ja tämän henkilökohtaiseksi varaedustajaksi Anni Juulia Tuomaisen.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) myöntää Tuure Savuojalle ero kaupunginhallituksen edustajan tehtävästä vanhusneuvostossa, ja
b) toimittaa vanhusneuvoston kaupunginhallituksen edustajan täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2025–2027.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

8 Elinkeinoneuvottelukunnan asettaminen jäljellä olevaksi ajaksi toimikautta 2025-2027 /PT

VD/5800/00.00.01.02/2026

PT/MP/KM/LR/JK

Vantaan kaupungissa on toiminut usean valtuustokauden ajan elinkeinoneuvottelukunta. Elinkeinoneuvottelukunta on Vantaan kaupungin ja elinkeinoelämän välinen neuvoa-antava toimielin, jonka tavoitteena on edistää elinkeinoelämän ja kaupungin välistä tiedonvaihtoa ja yhteistyötä Vantaalla. Elinkeinoneuvottelukunnan tehtävänä on tukea Vantaan elinvoiman, yritysmyönteisyyden, työllisyyden, investointien ja osaavan työvoiman saatavuuden edistämistä sekä vahvistaa kaupungin, yritysten ja koulutusorganisaatioiden välistä strategista vuoropuhelua. Viime vuosina tärkeään asemaan on noussut myös elinkeinoelämän tarpeiden entistä parempi ennakointi ja sitä varten tehtävä systemaattinen työ.

Kaupunginjohtaja toimii neuvottelukunnan puheenjohtajana. Neuvottelukunta kokoontuu puheenjohtajan kutsusta vuosittain tarpeen mukaan keskimäärin kaksi kertaa. Seuraava neuvottelukunnan kokous on suunniteltu pidettäväksi 17.9.2026, jolloin tarkastellaan neuvottelukunnan jatkoa ja toiminnan sisältöä tarkemmin. Mahdolliset ko. toimielimen toimintaan liittyvät muutokset tuodaan tarvittaessa kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi.

Kuntalain 30 § 3 momentin mukaan kunnanhallitus voi asettaa toimikunnan määrätyn tehtävän hoitamista varten. Kuntalain 32 §:n mukaan kuntalain 30 §:n 3 momentissa tarkoitetut toimikunnat asetetaan enintään sen asettaneen toimielimen toimikaudeksi.

Hallintosäännön 8 luvun 1 § mukaan kaupunginhallitus voi asettaa toimikunnan, jonka tavoitteet ja tehtävät kaupunginhallitus määrittelee. On perusteltua asettaa Vantaan kaupungin ja elinkeinoelämän välinen elinkeinoneuvottelukunta myös jäljellä olevaksi ajaksi kaupunginhallituksen toimikautta 2025–2027.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa elinkeinoneuvottelukunta jäljellä olevaksi ajaksi toimikautta 2025–2027;

b) nimetä kaupungin jäseniksi neuvottelukuntaan kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen sekä elinvoima- ja työllisyysjaoston puheenjohtajat ja varapuheenjohtajat;

c) kutsua pysyvinä asiantuntijoina neuvottelukuntaan kasvatuksen ja oppimisen sekä kaupunkiympäristön toimialojen apulaiskaupunginjohtajat, elinvoimajohtaja, elinkeinojohtaja, työllisyys- ja kotoutumispalveluiden johtaja, kiinteistöjohtaja ja Business Vantaan yritysneuvonnan tiimipäällikkö sekä sihteeriksi elinkeinopäällikkö, ja

d) pyytää sidosryhmiä nimeämään seuraavat edustajat neuvottelukuntaan:

Helsingin seudun kauppakamarin Vantaan toimisto:
- Reino Meriläinen, Vantaan toimiston johtaja

Vantaan kauppakamariosaston yritysedustajat:
- Timo Myllynen, kiinteistöjohtaja, Helsingin Osuuskauppa Elanto
- Tomi Parmasuo, hallituksen puheenjohtaja, Meconet Oy
- Kai Kaasalainen, toimitusjohtaja, Tamro Suomi ja Baltia

- Elina Karjalainen, toimitusjohtaja, Jetflite Oy
- Mikko Yli-Isotalo, johtaja, OP Helsinki

Vantaan Yrittäjät ry:

- Mika Korhola, puheenjohtaja
- Kimmo Bergman, varapuheenjohtaja
- Minna Rautonen, varapuheenjohtaja
- Esa Mänttäri, toimitusjohtaja

Vantaan Yrittäjänaiset ry:

- Anita Huotari, puheenjohtaja

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: Elinvoimapalvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Mika Perttunen, elinkeinopäällikkö
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

9 **Vantaan ratikan vaunuhankinnan päivitetty hankesuunnitelma ja omavelkaisen takauksen myöntäminen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle / PT (kvalt)**

VD/4386/02.03.07/2026

PT/JK/PvN/MR/SV/EK/SE

Tausta

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

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

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

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

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

KLOY:n hallitus on päättänyt joulukuussa 2025 hakea Vantaan ratikan kalustohankintoihin ja Vaaralan varikkoon liittyvien investointien toteuttamiseen otettaville lainoille Vantaan kaupungilta omavelkaista takausta. Takauksen myöntämistä ei kalustohankinnan osalta voitu tuoda heti päätettäväksi, koska KLOY:n kalustohankintapäätöstä koskevan valitusasian käsittely oli kesken ja hankesuunnitelmaa tuli päivittää. Korkein hallinto-oikeus on 2.6.2026 päättänyt hylätä valituslupahakemuksen, joka koski markkinaoikeuden KLOY:n hankintapäätöksestä antamaa valituksen hylkäävää ratkaisua, mikä tarkoittaa, että KLOY:n hankintapäätös on lainvoimainen. KLOY on 27.4.2026 pyytänyt HSL:ltä lausuntoa pikaraitioliikenteen raitiovaunuhankinnan hankesuunnitelman päivityksestä.

Kaluston hankesuunnitelma ja sen päivittäminen

Vantaan kaupunginhallitus on 21.8.2023 § 7 hyväksynyt Vantaan ratikan vaunuhankinnan hankesuunnitelman, Kaupunginhallitus on 29.1.2024 § 15 hyväksynyt päivitetyn Vantaan ratikan vaunuhankinnan hankesuunnitelman. Hyväksytyn hankesuunnitelman mukaan Vantaan ratikan reitille tarvitaan yhteensä 18 kappaletta raitiotievaunuja. Päivitetyssä hankesuunnitelmassa Vantaan ratikan vaunujen hankinnan ilmoitettiin olevan 82 miljoonaa euroa, joka jakautuu vuosille 2024–2033. Vantaan kaupunginhallituksen päätettäväksi on aiemmin tuotu ainoastaan Vantaan ratikkaa koskeva osa kalustohankinnasta.

Koko Pikaraitiovaunuhankintaa koskeva hankesuunnitelma on ollut 26.9.2023 päivätty Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta. KLOY on nyt laatinut asiakirjan Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta (jäljempänä Uusi hankesuunnitelma), jolla päivitetään alkuperäistä koko pikaraitiovaunuhankintaa koskevaa hankesuunnitelmaa.

Uuden hankesuunnitelman mukaisen hankkeen tavoitteena on hankkia yhteensä kolmekymmentäkolme (33) uutta pääkaupunkiseudun liikenteeseen soveltuvaa matalalattiaista kahteen suuntaan ajettavaa pikaraitiovaunua Kaupunkiliikenteen varikolle toimitettuna. Näistä vaunuista Vantaan ratikan osuus on 18 vaunua. Hankinta pitää sisällään raitiovaunuhankinnat, jotka mahdollistavat liikennöinnin Länsi-Helsingin raitioteillä ja Vantaan Ratikan pikaraitioteillä.

Hanke tähtää suunnittelullaan ja valmistelullaan siihen, että toteutusvaihe käynnistyy vuoden 2026 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana. Pikaraitiovaunujen toimitukset ajoittuvat tämänhetkisen aikataulun mukaisesti vuosille 2029–2032. Ensin saapuu kolme esisarjan vaunua vuoden 2029 jälkimmäisellä puolikkaalla ja sarjatuotantovaunut vuosien 2031 ja 2032 aikana.

Alkuperäinen hankesuunnitelman enimmäishinta koko hankinnalle on ollut 163 705 734 € (kustannusriskitasopäivämäärä 26.9.2023). Nyt esitettävä uusi enimmäishinta koko hankinnalle on 180 171 956 euroa. Uusi enimmäishinta on Vantaan ratikan osalta 98,3 Me.

KLOY hakee hankesuunnitelmalle korotusta, koska saadut tarjoukset olivat korkeampia kuin hankesuunnitelman enimmäishinta. Alkuperäinen hankesuunnitelma (163 705 734 €, kustannusriskitasopäivämäärä 26.9.2023) perustui edellisiin kalustohankintoihin (Raide-Jokeri, Kruunusillat) vuoteen 2020 indeksoituun kustannustasoon sekä käytyjen markkinavuoropuheluiden arvioihin vuosilta 2022–2023. Kaupunkiliikenne Oy hankintayksikön näkemyksen mukaan voittaneen tarjouksen hinta vastaa hyvin tämänhetkistä markkinatilannetta. Tarjouskilpailua ja kustannustason nousun syitä on selostettu tarkemmin liitteenä olevan Uuden hankesuunnitelman kohdassa 6.

Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä (HSL) on 10.6.2026 antanut lausunnon sekä käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen -hankesuunnitelmasta (ei koske Vantaan ratikkaa) että Uudesta hankesuunnitelmasta. HSL on antamassaan lausunnossa puoltanut hankesuunnitelmien tarkistamista edellyttäen, että hankkeen kustannusvaikutuksista on saavutettu yhteinen näkemys Helsingin ja Vantaan kaupunkien, Kaupunkiliikenneyhtiön ja HSL:n välillä ennen hankintasopimuksen allekirjoittamista. HSL katsoo, että uusi vaunuhankinta nostaa merkittävästi raitioliikenteen kustannuksia, mikä aiheuttaa osaltaan merkittävää korotuspainetta lippujen hintoihin. HSL:n näkemyksen mukaan vähintään alkuperäisen hankesuunnitelman ylittävä kustannustason nousu pitää kattaa kuntasubventiolla eikä lippujen hintojen nostolla tai palvelutasoa karsimalla.

Takauksen myöntäminen kalustohankinnan lainoille

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

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

Takaukselle ei esitetä vaadittavan vastavakuuksia.

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

Valtiontuki ja kuntalain 129 §

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

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

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

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

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

Myönnettäväksi esitettävä takaus ei vaaranna Vantaan kaupungin kykyä vastata sille laissa säädetyistä tehtävistä eikä takaukseen sisälly kuntalaissa tarkoitettua merkittävää taloudellista riskiä. Takauksella mahdollistetaan kaupungin päättämän ratikkahankkeen tarvitseman kaluston hankinta kohtuullisilla

korkokustannuksilla. Kaupunkiliikennekonserni tuottaa palveluita omistajinaan oleville Vantaan ja Helsingin kaupungeille sekä kuntayhtymä HSL:llä, joten toimintaa liittyvä riski on jo lähtökohtaisesti alhainen. Vantaa ja Helsinki ovat lisäksi osakassopimuksessa sopineet siitä, että omistajilla on velvollisuus kattaa kaupunkiliikennekonsernin kunkin osakesarjan tappio (tässä tapauksessa tappio tarkoittaa osakesarjan negatiivista omaa pääomaa) osakesarjan omistuksen suhteessa (Vantaa omistaa ainoastaan CP-sarjaa). CP-osakesarjan osalta tappion kattamisvelvollisuuden on sovittu kaluston osalta määräytyvän linjakilometrien suhteessa. Vantaa siis vastaisi kalustohankinnan tappiosta jo osakassopimuksen perusteella. Koska tappion kattamisvelvollisuus on käytännössä aina omistajakunnilla osakassopimuksen perusteella, ei takaus muuta Vantaan kannalta sen kokonaisriskiä. Vastaavasta syystä vastavakuuksia ei ole tarpeen vaatia, koska Vantaan riskipositio ei paranisi vastavakuuksilla tilanteessa, jossa Vantaa joka tapauksessa vastaa Vaaralan varikon tappiosta osakassopimuksen perusteella.

Toimivalta

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

Kaupunginhallitus 22.6.2026 § 15

Vs. kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) hyväksyä ehdollisena sille, että kaupunginvaltuusto myöntää b) kohdan mukaisen takauksen Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta siten, että Vantaan ratikan kaluston enimmäishinta on 98,3 Me;

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

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

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

———

Kaupunginhallitus 10.8.2026 § 11

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) hyväksyä ehdollisena sille, että kaupunginvaltuusto myöntää b) kohdan mukaisen takauksen Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta siten, että Vantaan ratikan kaluston enimmäishinta on 98,3 Me;

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

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

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

———

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) hyväksyä ehdollisena sille, että kaupunginvaltuusto myöntää b) kohdan mukaisen takauksen Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta siten, että Vantaan ratikan kaluston enimmäishinta on 98,3 Me;

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

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

Liitteet:

- Pikaraitioliikenteen kasvun mahdollista raitiovaunuhankinta: Vantaan osuudessa tapahtuneet muutokset talouden näkökulmasta
- Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta 20.4.2026
- Hankesuunnitelma: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunu-hankinta 26.9.2023
- HSL:n lausunto hankesuunnitelmien tarkistamisesta

Täytäntöönpano: Talouden ja strategian palvelualue,
lakiasiat ja päätösvalmistelu; esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

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

KAUPUNKILIIKENNE
STADSTRAFIK

Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus:

Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta

20.4.2026

Heidi Heikkilä, Kaupunkiliikenne Oy

1. Perustiedot

Projektin nimi: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta

Projektiluokka: A

Projektin omistaja: Heikkilä Heidi

Projektipäällikkö: Ville Tolvanen

Alkuperäinen hankesuunnitelman enimmäishinta: 163 705 734 € (kustannusriskitasopäivämäärä 26.9.2023)

Esitettävä uusi enimmäishinta: 180,171,956 euroa

2. Projektin kuvaus

Hankkeen tavoitteena on hankkia yhteensä kolmekymmentäkolme (33) uutta pääkaupunkiseudun liikenteeseen soveltuvaa matalalattiaista kahteen suuntaan ajettavaa pikaraitiovaunua Kaupunkiliikenteen varikolle toimitettuna. Hankintaan sisältyy raitiovaunujen toiminnan ja kunnossapidon kannalta välttämättömät erikoislaitteet ja -työkalut sekä käyttöohjeet, koulutukset, dokumentaatio sekä hankinnan yhteydessä tarkemmin arvioitavat vara- ja vaihto-osat. Muut kuin vaunun teknisten ratkaisuiden ja toiminnallisuuden vaatimat muotoilukustannukset on rajattu tämän hankkeen ulkopuolelle ja liikenteen tilaaja varautuu niihin erillisellä budjetilla, jos ylimääräistä muotoilua tarvitaan.

Hankinta pitää sisällään raitiovaunuhankinnat, jotka mahdollistavat liikennöinnin Länsi-Helsingin raitioteillä ja Vantaan Ratikan pikaraitioteillä. Länsi-Helsingin raitioteiden osalta hankkeen taustalla on Helsingin kaupunginvaltuuston 20.1.2021 hyväksymä Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma. Vantaan ratikan osalta hankkeen taustalla on Vantaan kaupunginvaltuuston 22.5.2023 hyväksymä Vantaan Ratikan hankesuunnitelma.

Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta -hanketta edistetään yhdessä Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen -hankkeen kanssa ja näitä hankkeita käsitellään yhtenä vaunuhankintana. Hankintasuunnitelman mukaisesti edellä mainitut hankinnat ovat yksi hankintakokonaisuus ja -sopimus. Tällä on arvioitu olevan

merkittäviä kokonaistaloudellisia etuja, joita ovat muun muassa vaunujen alempi keskimääräinen hankintahinta sekä yhteneväiset vaihto- ja varaosat.

Hanke tähtää suunnittelullaan ja valmistelullaan siihen, että toteutusvaihe käynnistyy vuoden 2026 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana. Pikaraitiovaunujen toimitukset ajoittuvat tämänhetkisen aikataulun mukaisesti vuosille 2029–2032. Ensin saapuu kolme esisarjan vaunua vuoden 2029 jälkimmäisellä puolikkaalla ja sarjatuotantovaunut vuosien 2031 ja 2032 aikana. Tällä hetkellä HSL:n kanssa on sovittu vaunujen toimitusjärjestyksestä ja pikaraitiovaunut ovat kiireellisyysjärjestyksessä korkeammalla, joten ne toimitetaan ensin. Vaunujen toimitusjärjestystä voidaan muuttaa, jos joukkoliikennesuunnitelmien päivitykset aiheuttavat muutoksia kiireellisyysjärjestykseen.

Kaupunkiliikenne Oy:n asiantuntija-arvion sekä suoritetun markkinakartoituksen perusteella pikaraitiovaunuhankinnan käynnistäminen yksinään ei olisi ollut riittävän suuri hanke herättämään tarvittavaa toimittajien kiinnostusta ja tuomaan hankkeelle kilpailutuksellisia etuja.

3. Vaihtoehtoanalyysi

Hankinnan perusosalla sekä hankintaan sisältyvillä optioilla vastataan tarpeeseen, joka muodostuu HSL:n reittiverkoston laajentumisesta. Jos tämä hanke jätetään toteuttamatta tai hankintaa siirretään, niin aiheutetaan merkittävä riski sille, että pikaraitiotiehankkeet Vantaalla sekä Länsi-Helsingin raitioteillä eivät pääse aloittamaan liikennöintiä suunnitellusti.

Raitiovaunutuotannon toteutusvaihe kattavine testausjaksoineen on kokonaisuudessaan vuosia kestävä prosessi ennen kuin liikennöinti uudella kalustolla voidaan aloittaa. Uusien vaunujen hankinta on välttämätöntä Vantaan ja Helsingin kaupunkien sekä HSL:n suunnitteleman liikenteen hoitamiseksi.

Vantaan ratikan toteutuksen mahdollisesti viivästyessä tulee kalustolla löytyä tarkoituksenmukainen käyttötarkoitus. Riskin kantajana on ensisijaisesti Helsingin kaupunki, koska HSL maksaa kustannukset vasta kaluston ollessa tarkoituksenmukaisessa matkustajaliikenteessä.

Jos tämän hankkeen enimmäishintaa ei koroteta, on ainoa vaihtoehto muuttaa hankesuunnitelmaa niin, että hankinnan perusosaa pienennetään. Tämä on mahdollista ainoastaan keskeyttämällä hankinta ja käynnistämällä se uudestaan pienemmällä vaunumäärällä. Tämäkään ei välttämättä tuottaisi alempaa vaunukohtaista hintaa, koska markkinoiden kiinnostus pienempää vaunumäärää kohtaan saattaisi olla heikompi ja hintojen nousu hyvin todennäköinen luvussa 6.4 kuvatuista syistä johtuen. Lisäksi hankinnan keskeyttäminen ja uuden hankintaprosessin käynnistäminen mahdollisine markkinaoikeusvalituksineen aiheuttaisi merkittävän lisäviiveen, sillä uudelleenkäynnistys ja mahdollinen markkinaoikeusvalitus voivat viivästyttää hanketta 2–3 vuotta.

Hankintasopimus täytyy allekirjoittaa viipymättä lainvoimaisen hankintapäätöksen jälkeen. Hankintayksikölle voi joissain tapauksissa syntyä vahingonkorvausvelvollisuus tarjoajaa kohtaan, mikäli se ilman perusteltua syytä keskeyttää hankinnan tai vetäytyy sopimusprosessista. Tässä tapauksessa vaadittu vahingonkorvaus voisi olla määrältään jopa miljoonia euroja.

4. Investoinnin rahoitussuunnitelma ja -malli

Kaupunkiliikenne Oy on varautunut hankkeeseen investointisuunnitelmassaan vuosille 2022–2031, jossa Länsi-Helsingin raitioteiden (LHR) vaunujen osuus oli yhteensä n. 59 milj. euroa ja Vantaan Ratikan vaunujen osuus oli yhteensä n. 79 milj. euroa. Hankinnan alkuvaiheessa Kaupunkiliikenne Oy päivitti LHR-summan n. 82 miljoonaan euroon johtuen tarkentuneesta vaunujen yksikköhinta-arvioista. Vantaan Ratikan osuus on n. 82 miljoonaa euroa.

Kaupunkiliikenne Oy rahoittaa hankkeen lainarahoituksella. Hankkeen kustannukset muodostuvat raitiovaunujen suunnittelun ja hankinnan lisäksi projektinjohdosta ja -valvonnasta, dokumentaatiosta sekä koulutuksesta, maketista, erikoistyökaluista, rakentamisen aikaisista koroista sekä 1 % hankevarauksesta. Yhteensä tässä hankkeessa sekä Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen –hankkeessa muutoksiin varaudutaan 2 % hankevarauksella.

HSL ei tule kantamaan vaunuhankinnan kustannusriskiä ennen kuin kalusto on tarkoituksenmukaisessa matkustajaliikennekäytössä. Tämä maininta lisätään lopulliseen kaluston käyttösopimukseen uusien vaunujen osalta.

5. Muutokset projektin sisällössä

Hankesuunnitelman hyväksymisen jälkeen investointiohjeistus on muuttunut sisäisen työn aktivoimisen osalta. Aiemmin sisäisen työn osuutta ei ole laskettu osaksi investointia. Tämän korjauksen vaikutus hankesuunnitelman enimmäishintaan on yhteensä 5,5 miljoonaa euroa tälle hankkeelle sekä Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen –hankkeelle, josta tämän hankkeen kannettavaksi tulee nyt uutena kustannuselementtinä 2,75 miljoonaa euroa. Liikennöintisopimukseen kuuluva kalustotiimi vastaa kokonaisuudessaan olemassa olevan kaluston elinkaarenhallinnasta, ja investointiin liittyvä projektityöryhmä on muodostettu erikseen.

Muita merkittäviä muutoksia projektin sisällössä ei ole tehty.

6. Korotustarpeen syyt

6.1 Tausta ja lähtötilanne

Hankesuunnitelmalle haetaan korotusta, koska saadut tarjoukset olivat korkeampia kuin hankesuunnitelman hyväksytty enimmäishinta. Hyväksytty hankesuunnitelma (163 705 734 €, kustannusriskitasopäivämäärä 26.9.2023) perustui edellisiin kalustohankintoihin (Raide-Jokeri, Kruunusillat) vuoteen 2020 indeksoituun kustannustasoon sekä käytyjen markkinavuoropuheluiden arvioihin vuosilta 2022–2023. Kaupunkiliikenne Oy hankintayksikön näkemyksen mukaan voittaneen tarjouksen hinta vastaa hyvin tämänhetkistä markkinatilannetta.

6.2 Tarjouskilpailun tulokset ja kilpailutilanteen vaikutus

Tarjouskilpailuun ilmoittautui alun perin kolme raitiovaunuvalmistajaa. Yksi tarjoaja vetäytyi myöhemmin prosessista ilmoittaen, ettei heillä ollut tarjota Helsingin rataverkolle soveltuvaa kalustoratkaisua. Määräaikaan mennessä lopullisen tarjouksen jätti kaksi valmistajaa, joista toinen täytti hankinnalle asetetut pakolliset vaatimukset. Toinen tarjous hylättiin selkeistä tarjoajan tekemistä virheistä johtuen. Kuten Markkinaoikeuden 27.3.2026 antamassa päätöksessä todetaan, ” Erityisalojen hankintalain 78 §:n 1 momentin mukaan tarjoajan tulee tarjouksessaan osoittaa tarjoamansa tavaran, palvelun tai rakennusurakan olevan tarjouspyynnössä ja muissa hankinta-asiakirjoissa esitettyjen vaatimusten mukainen. Hankintayksikön on suljettava tarjouspyyntöä tai tarjousmenettelyn ehtoja vastaamattomat tarjoukset tarjouskilpailusta.”

On tärkeää huomioida, että lopullisen tarjouksen jättäneiden toimittajien vähäinen määrä – kaksi toimittajaa kolmesta ilmoittautuneesta – selittää osaltaan hintatason nousua. Suppeampi kilpailu antaa tarjoajille enemmän hinnoitteluvoimaa, ja tämä on nostanut tarjoushintoja suhteessa alkuperäisiin arvioihin.

Markkinoiden heikko kiinnostus johtui pääasiassa hankinnan pienestä koosta, ylikuumentuneesta maailmanlaajuisesta kiskokalustomarkkinasta, Helsingin vaativasta ratageometriasta ja siitä, että edellisten raitiovaunujen valmistajalla katsottiin olevan vahva kotimarkkinaetu. Hankintayksikkö teki paljon töitä valmistajien kiinnostuksen herättämiseksi, mutta koska kyseessä on hyvin spesifi, räätälöity tuote, ne tarjoajat eivät lähteneet mukaan kilpailuun, jotka eivät olleet varmoja siitä, että heillä saattaa olla voittava tuote.

Helsingin raitiotieympäristö asettaa kalustovalmistajille poikkeuksellisen vaativia teknisiä reunaehtoja verrattuna tyypillisiin Keski-Euroopan hankkeisiin. Suomen ilmasto-olosuhteet – erityisesti arktinen talvi, jäätyminen, runsas lumisade ja lämpötilojen voimakas vaihtelu – edellyttävät laajaa kylmänkestävyystestauksen dokumentaatiota ja teknisiä erityisratkaisuja, joita monilla eurooppalaisilla valmistajilla ei ole vakiotuotannossaan. Lisäksi Helsingin raitiotieverkko käyttää metristä raideleveyttä (1 000 mm), joka poikkeaa Keski-Euroopan markkinoilla yleisimmin käytetystä standardiraideleveydestä (1 435 mm). Keski-Euroopan raitiotiejärjestelmistä 60 % on rakennettu standardileveydellä ja kokonaisratakilometreissä mitattuna suhde kasvaa 70 %:n. 1000 mm raideleveys ja Helsingin kantakaupungin ahdas kaupunkitila asettaa rajoituksia vaunun korileveyteen ja rakenteeseen, mikä kaventaa käytettävissä olevaa valmistajavalikoimaa ja edellyttää valmistajilta erillisiä suunnittelu- ja hyväksyntäprosesseja. Nämä tekijät yhdessä korkeahkon hankkeen monimutkaisuuden kanssa selittävät osaltaan sen, miksi lopullisia tarjouksia saatiin vain kaksi. Raitiovaunuhankinta asettuu monimutkaisuudessaan lähemmäs muita vaativia ja pitkälle räätälöityjä erikoishankintoja kuin standardoidumpia junahankintoja.

6.3 Kustannustason nousu: kolme riippumatonta tietolähdettä

Vuonna 2025 saadut tarjoukset ovat korkeammat kuin tämän hankkeen vuoteen 2023 kirjattu kustannusriskitaso kuvattuna kohdassa 6.6. Kyse ei ole arviosta tai ennusteesta – tämä on markkinoilta saatu todellinen vastaus juuri päättyneeseen kilpailutukseen.

Kustannustason muutosta tukevat kolme riippumatonta tietolähdettä, jotka on esitetty tiivistetysti tässä, tarkemmin liitteissä 1. Yhteenveto ja 2. Indeksikorjaus

1) Sopimusindeksi (35 % LCI + 65 % PPI C28)

Hankintasopimuksessa sovelletaan sopimusindeksiä, joka koostuu 35 % Euroopan työvoimakustannusindeksistä (LCI, Eurostat lc_lci_r2_a, sektori B–S, 2020=100) ja 65 % teollisuuden tuottajahintaindeksistä – koneet ja laitteet (PPI C28, Eurostat sts_inppd_m, NACE C28, 2021=100). Sopimusindeksi on noussut pikaraitiovaunuhankkeen kustannusriskipäivästä 26.9.2023 tarjoushetkeen 09/2025 yhteensä +5,2 % (oikaisukerroin 1,0521). Lähteet: Eurostat lc_lci_r2_a (päivitetty 19.3.2026) ja Eurostat sts_inppd_m (päivitetty 11.4.2026).

Sopimusindeksi heijastaa työvoimakustannusten (LCI 2023 = 112,1 → LCI 2025 = 122,5, +9,3 %) ja koneteollisuuden tuottajahintojen (PPI C28 09/2023 = 116,1 → PPI C28 09/2025 = 119,6, +3,0 %) nousua. Vuosien 2023–2025 välinen kasvu sopimusindeksissä on +5,2 %, mikä on linjassa tämän hankkeen noin 10 % korotustarpeen kanssa yhdistettynä epävarmuuspreemioon.

2) Eurooppalaiset raitiovaunuhankinnat 2022–2025

Vertailukelpoisten raitiovaunuhankintojen vertailu Norjassa (Bergen), Ruotsissa (Göteborg), Suomessa (Tampere) ja muissa Euroopan maissa vuosilta 2022–2025 osoittaa hintojen nousseen noin 15 % verrattuna vuotta 2021 edeltäviin tasoihin. Uusimmissa tarjouksissa hinnat heijastavat nykyistä täyttä kustannustasoa ilman aiempien kiinteähintaisten sopimusten vaimentavaa vaikutusta.

3) Hankintaprosessin tarjoustiedot

Suoraan hankintaprosessista saadut tarjoukset ovat konkreettisin todiste markkinakustannusten tasosta.

6.4 Kustannusnousun ensisijaiset syyt

Kaikkien näiden kustannusnousujen ensisijainen syy oli Venäjän hyökkäys Ukrainaan helmikuussa 2022, joka aiheutti välittömän ja pitkäkestoisen häiriön raaka-ainemarkkinoilla, toimitusketjuissa ja energian hinnoissa eurooppalaisessa valmistuksessa. Lisäksi Lähi-idän jatkuva konflikti on lisännyt riskejä edelleen häiritsemällä Punaisenmeren laivaliikennettä ja pidentämällä komponenttien toimitusaikoja. Nämä muutokset ovat rakenteellisia ja ulkoisesti aiheutuneita.

6.5 Kustannusten kohdistaminen kahden hankintakokonaisuuden välillä ja korotusprosenttien selitys

Kaupunkiraitiovaunuhankinnan ja pikaraitiovaunuhankinnan hankintasopimus on yksi kokonaisuus. Kalustotoimittaja on hinnoitellut kaikki vaunutoimitukset yhteen hankintakokonaisuuteen, jossa eri vaunutyypeillä on omat yksikköhinnat, mutta merkittävä osa kertakustannuksista – kuten suunnittelu, valmistajan projektikustannukset, dokumentaatio, koulutus, simulaattorit ja erikoistyökalut – on hinnoiteltu yhtenä kokonaisuutena. Tämä tekee kustannusten yksiselitteisestä kohdistamisesta kahdelle eri vaunutyypille haastavaa.

Lisäksi pikaraitiovaunut toimitetaan sopimuksen mukaan ensin, minkä vuoksi kalustotoimittajat ovat todennäköisesti hinnoitelleet projektin alkuvaiheessa toimitettavien pikaraitiovaunujen kustannukset matalammiksi saadakseen projektin kokonaiskustannusrakennetta tasapainoisemmaksi toimitusaikataulun suhteen. Tämä heijastuu suoraan siihen, että kaupunkiraitiovaunujen hankesuunnitelman korotusprosentti on korkeampi kuin pikaraitiovaunujen, vaikka molempien hankintojen hinnat ovat nousseet samassa markkinaympäristössä.

Korotusprosenttien ero selittyy kuitenkin ensisijaisesti eri kustannusriskitasopäivämäärillä: kaupunkiraitiovaunuhankkeen kustannusriskitasopäivämäärä on 7.9.2021 – merkittävästi ennen Ukrainan sotaa – kun taas tämän pikaraitiovaunuhankkeen kustannusriskitasopäivämäärä on 26.9.2023, jolloin suurin osa sodan aiheuttamasta kustannusnoususta oli jo tapahtunut. Yli puolitoista vuotta sodan alkamisen jälkeen tilanne oli olennaisesti erilainen kahdella tavalla. Ensinnäkin valtaosa kustannusnoususta oli jo tapahtunut ja realisoitunut markkinoilla, jolloin se voitiin huomioida kustannusarviossa. Toiseksi hankkeen maturiteetti oli selvästi parempi: hankinnan valmistelu oli edennyt pidemmälle ja markkinavuoropuhelu valmistajien kanssa oli tuoretta. Siksi pikaraitiovaunuhankkeen prosentuaalinen korotus suhteessa hyväksyttyyn enimmäishintaan on pienempi, vaikka molemmat hankinnat toimivat samassa markkinaympäristössä.

Tämä on tärkeää huomioida myös siinä tapauksessa, että hanke jouduttaisiin käynnistämään uudelleen – on hyvin todennäköistä, että uuden kilpailutuksen hinnat olisivat nykyistä korkeammat johtuen kiihtyvästä geopoliittisesta epävarmuudesta.

6.6 Indeksikorjattu hintavertailu – hankkeen kustannukset alkuperäiselle kustannusriskitasolle muutettuna

Tämän hankkeen ja Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta –hankkeen korotustarve on laskettu, muuttamalla hyväksytty hankesuunnitelman enimmäishinta vastaamaan tarjoushetken kustannusriskitasopäivämäärän hintatasoa 09/2025.

Hankintasopimuksessa sovellettava sopimusindeksi (35 % LCI + 65 % PPI C28) perustuu Eurostatin virallisiin indekseihin ja on määritelty tarjouspyyntövaiheessa kuvaamaan raitiovaunuhankinnan keskeisiä kustannusajureita. Työvoimakustannusindeksi (LCI) heijastaa valmistukseen, suunnitteluun ja integraatioon liittyvän työn kustannuskehitystä, kun taas PPI C28 kuvaa kone- ja laitevalmistuksen materiaalien ja alihankinnan hintakehitystä. Näiden painotettu yhdistelmä on katsottu tarjousvaiheessa parhaiten hankintasopimuksen kustannuskehitystä kuvaavaksi ja sitä sovelletaan yhdenmukaisesti kustannusriskipäivän ja tarjoushetken välisessä tarkastelussa.

Tulos on erittäin selkeä: indeksikorjauksen jälkeen pikaratikan tarjous on lähes identtinen alkuperäisen hankesuunnitelman kanssa. Tämä osoittaa, että pikaratikan korotustarve on käytännössä kokonaan yleisen hintatasomuutoksen aiheuttama vuoden 2023 syksyn ja vuoden 2025 välillä – ei virhearviosta tai muuttuneesta hankkeen laajuudesta johtuva.

Tämä analyysi osoittaa, että kaupunkiraitiovaunuhankkeen korotustarve ei selity pelkällä yleisellä hintatasomuutoksella. Tähän on vaikuttanut ainakin seuraavat tekijät:

- Vuoden 2021 vaunukohtainen hinta-arvio perustui aiempien vaunutoimitusten alhaisempaan hintatasoon eikä sellaisenaan vastannut myöhemmin muodostunutta markkinatilannetta, jo ennen Ukrainan sodan aiheuttamia markkinashokkeja.
- Sodan välittömät vaikutukset raaka-aine- ja energiamarkkinoilla vuosina 2021–2022 olivat vuosi-indeksin kasvua suurempia. Kilpailun supistuminen (kaksi lopullista tarjoajaa kolmesta ilmoittautuneesta) on todennäköisesti nostanut hintatasoa indeksinousua korkeammalle.

Pikaraitiovaunujen osalta tulos on hyvin selkeä: indeksikorjauksen jälkeen hankkeen kustannukset ovat lähes identtiset alkuperäisen hankesuunnitelman kanssa, mikä osoittaa, että pikaraitiovaunujen hankesuunnitelman enimmäishinnan korotustarve on käytännössä kokonaan yleisen kustannustasonousun aiheuttama. Tämä analyysi on esitetty tarkemmin liitteessä 2 Indeksikorjaus.

Erä (M€)	Yksisuuntainen	Kaksisuuntainen
Alkuperäinen enimmäishinta (nimellinen, ei indeksikorjausta)	107	163,7
Sopimusindeksillä korjattu alkuperäinen enimmäishinta: 35 % LCI (Eurostat lc_lci_r2_a, B–S, 2020=100) + 65 % PPI C28 (Eurostat sts_inppd_m, NACE C28, 2021=100). Kustannusriskipäivät: KR 7.9.2021 | PR 26.9.2023. Vertailupiste: 09/2025.	127,7	172,21
Hankkeen kustannukset 09/2025	151,4	180,2
Korotustarve (€) (Hankkeen uusi enimmäishinta - alkuperäinen enimmäishinta)	44,4	16,5
Korotusprosentti – alkuperäinen hinta	41,5%	10,1%
Korotustarve (€) (Hankkeen uusi enimmäishinta - Indeksikorjattu alkuperäinen enimmäishinta)	23,7	7,9
Korotusprosentti - Indeksikorjattu	18,6%	4,6%

7. Muutokset kustannusarviossa

Alkuperäisen hankesuunnitelman kustannusriskitasopäivämäärä on 26.9.2023. Tämä on tarkemmin avattu liitteessä 1. Yhteenveto. Hankevaraus on muutettu 5 %:sta (per hanke) 2 %:iin, joka kattaa molemmat vaunutyypit yhtenä hankintakokonaisuutena – yhteinen 2 % hankevaraus on jaettu hankkeiden välillä suhteessa pohjakustannuksiin (kaupunkiratikka 45,5 % / pikaratikka 54,5 %).

Korotustarve on euromääräisesti 7,9 M€, suhteellisesti laskettuna 4,6% alkuperäisestä kustannusriskitasopäivämäärän arvosta.

Hankevarauksen lisäksi hankkeen kustannukset muodostuvat projektinjohdosta, valvonnasta ja projektin sisäisistä kustannuksista. Lisäksi tulevat itse raitiovaunuun kohdistuvat kustannukset kuten vaunujen suunnittelu, valmistajan projektikustannukset, maketti, esisarjan vaunut #1–3, sarjatuotantovaunut #4–30 / #4–33 ja dokumentaatio. Lisäksi hankkeen kustannuksiin kuuluu muu toimitussisältö, kuten koulutus, simulaattorit, erikoistyökalut ja varaosapaketti (Initial Purchase Order rotables) sekä ennen käyttöönottoa muodostuvat projektiaikaiset korot.

8. Vaikutukset käyttötalouteen

Hankkeen poistokustannukset ovat 30 vuoden poistoajalla noin 6 miljoonaa euroa vuosittain. Kaluston vakuutuksiin Kaupunkiliikenneyhtiö on arvioinut noin 0,1 miljoonaa euroa vuosittain. Hankkeen korkokulut ovat keskimäärin noin 2,6 miljoonaa euroa vuosittain. Yhteensä pääomakuluihin on arvioitu kuluvan noin 8,7 miljoonaa euroa vuosittain.

Uuden kaluston käyttökustannukset (kunnossapito, materiaalit, tukipalvelusopimus ja ajoenergia) ovat päivitetyn laskelmamallin mukaan yhteensä noin 6,8 miljoonaa euroa vuosittain (204 M€ / 30 vuotta). Tämä summa sisältää kunnossapidon materiaalikustannukset, tukipalvelusopimuksen mukaiset asiantuntijapalvelut, pakolliset lisenssimaksut sekä ajoenergiakustannukset.

Poistot ja käyttökulut yhteensä (ilman korkoja ja vakuutusmaksuja) ovat päivitetyn laskelman mukaan noin 12,8 miljoonaa euroa vuosittain (354M € / 30 vuotta). Kun lisätään pääomakuluihin korot (noin 2,6 M€/v) ja vakuutukset (noin 0,1 M€/v), käyttötalousvaikutus on noin 15,5 miljoonaa euroa vuosittain. Lipunhintavaikutukset lasketaan erikseen HSL:ssä.

Vertailua nykyisiin kustannuksiin ei ole tehty koska kyseessä on kokonaan uudet raitiotieinvestoinnit, eikä korvausinvestointi.

Kustannukset M€	Pikaraitiovaunu edellisen hankesuunnitelman kustannustaso	Pikaraitiovaunu hankesuunnitelman korotus
Kokonaiskäyttökustannukset mukaan lukien materiaalit, kunnossapitotyöt ja ajoenergia	6,5	6,8
Poistot	5,5	6
Korot	3,1	2,6
Vakuutus	0,1	0,1
Yhteensä	15,2	15,5

Kaupunkiliikenneyhtiö allekirjoittaa raitiovaunujen valmistajan kanssa kaksi erillistä sopimusta: hankintasopimus sekä tukipalvelusopimus. Vara- ja vaihto-osia ei toimiteta hankintasopimuksen puitteissa, vaan ne toimitetaan tukipalvelusopimuksen kautta toimitusperusteisesti.

Optiovaunujen yksikkökustannus on sama kuin hankinnan perustilauksessa tilattujen sarjatuotantovaunujen. Suunnittelu- ja kehityskustannukset ovat kertaluonteisia, mutta eivät vaikuta suoranaisesti toimitettavien vaunujen yksikköhintaan.

9. Vastaukset HSL:n hallituksen lausuntoon ja lisäselvityspyyntöihin

HSL:n hallitus on aiemmassa lausunnossaan (2023) esittänyt useita vaatimuksia ja lisäselvityspyyntöjä hankesuunnitelmaan liittyen. Hanke lausuu näistä seuraavasti:

Kaluston vaatimustenmukaisuus ja esteettömyys:

Uudessa kalustohankinnassa on huomioitu kaikki HSL:n laatimassa pikaraitioliikenteen palvelukuvauksessa ja pikaraitiokalustokonseptissa kalustolle asetetut vaatimukset sekä HSL:n asettamat esteettömyysvaatimukset. Hankittava kalusto on nykyaikaista, hiljaista ja matalalattiaista, mikä mahdollistaa sujuvan ja esteettömän matkustuskokemuksen kaikille käyttäjille. Vaunut ovat kahteen suuntaan ajettavia, joten ne eivät edellytä kääntösilmukoita ja soveltuvat joustavasti HSL-alueen vaihteleville rataosuuksille.

Kaluston suorituskyky tukee pikaraitiotieliikenteen tavoiteltua yli 20 km/h keskinopeutta ja enintään 80 km/h maksiminopeutta eristetyillä osuuksilla. Hankinnassa on huomioitu raitiotieverkoston tekniset erityispiirteet – laiturikorkeudet, kaarresäteet ja jännitetasot – jotta uusi kalusto on yhteensopiva sekä nykyisen että kehittyvän rataverkon kanssa.

Esteettömyys on ollut keskeinen suunnitteluperiaate. Kalusto täyttää HSL:n vaatimukset tarjoten matalalattiaiset sisäänkäynnit, selkeästi merkityt pyörätuolipaikat ja esteettömän matkustustilan. Matkaketjun esteettömyys on varmistettu pysäkkien ja vaunujen yhteensopivuuden sekä saavutettavan matkustajainformaation avulla.

Valitun tarjoajan lopullisen tarjouksen perusteella tulevaan pikaraitiovaunukalustoon on mahdollista toteuttaa nykyistä huomattavasti enemmän monitoimitilaa ja kaluston suunnittelussa tulee huolehtia siitä, että vaunuissa on riittävästi tilaa lastenvaunuille ja matkatavaroille. Valmistajan teknisten reunaehtojen puitteissa hankintayksikkö ja HSL viimeistelevät vaunun sisätilojen suunnittelun projektin design-vaiheessa, jolloin lopullinen käytettävissä olevan monitoimitilan määrä tarkentuu.

Kaluston soveltuvuus pikaraitiotieinfralle:

Kalusto on käytettävissä kaikella jo suunnitellulla ja suunnitteilla olevalla pikaraitiotieinfralla. Vantaan raitiotien sekä Länsi-Helsingin haastavilla rataosuuksilla (Vihdintie) on vaihtoehtotarkasteluilla päästy eroon akkukäyttöisyystarpeesta. Pikaraitiovaunujen tuotanto voidaan käynnistää ilman tarvetta lunastaa tekninen optio B+ (akkukäyttöisyys).

HSL:n osallistuminen suunnitteluun:

HSL tulee olemaan hankkeen toteutusvaiheessa tiiviisti osallisena erityisesti raitiovaunujen suunnittelutyössä, mutta myös kaikissa tätä seuraavissa projektin vaiheissa. HSL:n rooli ja osallistuminen ovat elintärkeä osa projektia sen onnistuneen toteutuksen saavuttamiseksi.

Vaunumäärä ja optiot:

Hankesuunnitelmalla on hyväksytty 33 vaunun perushankinta (87 % käyttöaste), mikä on myös ollut HSL:n näkemys vaunumäärätarpeesta vuonna 2023 päivitetyn linjastosuunnitelman mukaisesti. Tarvittavan vaunumäärän joustoon ja tulevaisuuden linjastolaajennuksiin on varauduttu hankintaan sisällytettävillä riittävän suurilla optioilla. Hankintaan sisältyy optioina myös Viikin-Malmin pikaraitiotie ja Tuusulan-bulevardin pikaraitiotie.

Kaluston käyttösopimus ja kustannusvastuu:

Hankinnan kustannusten korvaamisesta on neuvoteltu ja hyväksytty erillinen sopimus HSL:n ja Kaupunkiliikenteen välillä, joka solmitaan ennen hankintasopimuksen allekirjoitusta. HSL ei tule kantamaan vaunuhankinnan kustannusriskiä ennen kuin kalusto on tarkoituksenmukaisessa matkustajaliikennekäytössä; tämä maininta lisätään lopulliseen kaluston käyttösopimukseen.

Kannattavuus:

Kustannustason kasvu on niin suuri, että sillä on vaikutusta päätettyjen raitiotiehankkeiden kannattavuuteen. Myönteinen lausunto on kuitenkin ehdollinen sille, että Vantaan ratikka ja Länsi-Helsingin raitiotiehanke toteutetaan. Vantaan ratikan mahdollisesti peruuntuessa tulee kalustolle löytyä tarkoituksenmukainen käyttötarkoitus muilta pikaraitiotielinjoilta tai kantakaupungin liikennöinnissä.

10. Muuta olennaista tietoa korotusesitykseen

Hankkeen hankesuunnitelman korotuksen hyväksyminen ja hankkeen toteuttaminen tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti on erittäin tärkeää, jotta Kaupunkiliikenne Oy voi vastata tulevaisuuden kalustotarpeeseen pikaraitiovaunujen osalta.

Koska tällä hankkeella on vaikutuksia myös Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen -hankkeen hankintoihin, tämä hankesuunnitelman korotus on ehdottoman tärkeä myös kantakaupungin raitiovaunukaluston korvaamisen kannalta. Hankkeet muodostavat yhden sopimuskokonaisuuden, joten kumpaakaan ei voida edistää ilman toista.

11. Liitteet ja lisätiedot

- Liite 1. Yhteenveto
- Liite 2. Indeksikorjaus

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
PL 100
01022 Kaupunkiliikenne

Viite
Kirjeenne 27.4.2026

PÄÄKAUPUNKISEUDUN KAUPUNKILIIKENNE OY:N LAUSUNTOPYYNTÖ KÄYTTÖIÄN PÄÄSSÄ OLEVAN RAITIOVAUNUKALUSTON KORVAAMINEN -HANKESUUNNITELMAN JA PÄÄKAUPUNKISEUDUN PIKARAITIOLIIKENTEEN KASVUN MAHDOLLISTAVA RAITIOVAUNUHANKINTA -HANKESUUNNITELMAN TARKISTAMISESTA

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (Kaupunkiliikenneyhtiö) pyytää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) hallituksen lausuntoa käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen -hankesuunnitelman ja pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistavan raitiovaunuhankinta hankesuunnitelman tarkistamisesta 31.5.2026 mennessä.

Helsingin seudun liikenteen (HSL) hallitus on antanut ehdollisen puoltavan lausunnon hankesuunnitelmista kokouksessaan 10.10.2023. Hankesuunnitelmissa esitetty hintataso on HSL:n hallituksen päätöksen jälkeen kasvanut ja Kaupunkiliikenneyhtiö on pyytänyt uutta lausuntoa päivitetystä hankesuunnitelmista 27.4.2026.

Lähtötiedot

Kaupunkiliikenneyhtiön vanhimmat kantakaupungin raitioliikenteen linjaliikennekäytössä olevat raitiovaunut ovat tulossa teknisen käyttöikänsä päähän. Pääkaupunkiseudulle ollaan myös rakentamassa uusia pikaraitioteitä Länsi-Helsinkiin ja Vantaalle. Näiden liikennöintiin tarvitaan uusia pikaraitiovaunuja.

Vanhenevan kaluston uusimisen yhteydessä on kilpailutettu pikaraitiovaunukalustoa mahdollistamaan tuleva pääkaupunkiseudun pikaraitiovaunuliikenteen kasvu. Pikaraitiovaunuja hankitaan uusille pikaraitiolinjoille yhteensä 33 kappaletta. Pikaraitiovaunut toimitetaan nykyisen suunnitelman mukaan ennen kaupunkiraitiovaunuja, jotta uudet pikaraitiolinjat Vantaalla ja Länsi-Helsingissä saadaan mahdollisimman nopeasti käyttöön. Pikaraitiovaunujen toimitus on tarkistetussa hankesuunnitelmassa ajoitettu vuosille 2030–2032 (protovaunut 2029).

Kaupunkiliikenneyhtiöllä on vuoden 2026 lopussa käytössä kaupunkiraitioliikenteen tuottamiseen 39 kpl 1980-luvuilla hankittuja ja myöhemmin väliosalla varustettuja MLNRV-raitiovaunuja sekä 70 kpl 2010-luvulla hankittuja Artic-raitiovaunuja. Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaamisen hankesuunnitelma tähtää MLNRV-kaluston korvaamiseen 30 uudella raitiovaunulla. Kaluston uusiminen on tarkistetussa hankesuunnitelmassa ajoitettu vuosille 2032–2034 (protovaunut 2030).

Kaluston omistaa Kaupunkiliikenneyhtiö ja sen hankinnan ja käytön kustannukset maksaa HSL kaupunkiraitioliikenteen liikennöintisopimuksen ja myöhemmin kaluston käyttösopimuksen perusteella.

Strategiasidonnaisuus

Raitiovaunukaluston uusiminen toteuttaa HSL:n strategiakauden 2026–2029 tavoitteita seuraavasti:

Helppoa liikkumista ihmisille
Uudet raitiovaunut toteuttavat HSL:n helppouden tavoitetta. Kaluston suunnittelussa on huomioitu eri käyttäjäryhmät ja esteettömyysvaatimukset ja kalusto on suunniteltu mahdollisimman helppokäyttöiseksi erilaiset käyttäjätarpeet, kuten lastenvaunut ja matkatavarat huomioiden.

Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja
Raitiotie on ympäristöystävällinen kulkumuoto, sillä sen liikennöinnissä voidaan käyttää CO2-vapaasti tuotettua sähköä. Uudistetun raitiovaunukaluston rakentamisessa voidaan hyödyntää kestäviä ratkaisuja ja parantaa kaluston energiatehokkuutta. Uuden kaluston hankinta mahdollistaa myös raitiotieverkon laajentamisen ja näin ollen kestävien matkaketjujen vahvistamisen.

Tuottavuudella tilaa uudistumiselle
Uusi nykyistä kalliimpi kalusto ei tue HSL:n tuottavuuden tavoitetta. Toisaalta nykyistä tehokkaamman kaluston käyttöasteen turvin hankittava kalustomäärä on pidetty mahdollisimman tehokkaana ja optioilla on varauduttu tulevaisuuden kalustotarpeisiin.

Tarjouskilpailun kuvaus

HSL:n hallituksen edellisten lokakuussa 2023 annettujen lausuntojen jälkeen Kaupunkiliikenneyhtiö käynnisti raitiovaunujen tarjouskilpailun. Tarjouskilpailu järjestettiin erityisalojen hankintalain mukaisena neuvottelumenettelynä. Tarjouskilpailuun ilmoittautui alussa kolme kalustotoimittajaa. Vuosien 2024 ja 2025 aikana käytyjen neuvottelukierrosten jälkeen jätti tarjouksen kaksi kalustotoimittajaa määräaikaan mennessä kesällä 2025. Yksi tarjous jouduttiin hylkäämään tarjouspyynnön vastaisena, jolloin Kaupunkiliikenneyhtiön hallitus päätti tilata tarjouspyynnön kohteen olevat kaupunki- ja pikaraitiovaunut ainoan hyväksyttävissä olevan tarjouksen perusteella. Tarjouskilpailun ratkaisusta valitettiin markkinaoikeuteen syksyllä 2025 ja markkinaoikeus hylkäsi valituksen maaliskuun 2026 lopussa.

Hankkeen kustannukset ja vaikutukset käyttötalouteen

HSL on 10.10.2023 antanut lausunnot

- kaupunkiraitiovaunujen hankesuunnitelmasta, joka käsittää 30 kaupunkiraitiovaunun hankinnan yhteishintaan 107 miljoonaa euroa. Kokonaiskustannus on määritelty syyskuun 2021 kustannustasoon. Uuden tarkistetun hankesuunnitelman mukainen enimmäishinta on 151,4 miljoonaa euroa. Kasvua aiempaan HSL:n lausumaan hankesuunnitelmaan on 44,4 miljoonaa euroa.
- pikaraitiovaunujen hankesuunnitelmasta, joka käsittää 33 pikaraitiovaunun hankinnan yhteishintaan 163,7 miljoonaa euroa. Kokonaiskustannus on määritelty elokuun 2023 kustannustasoon. Uuden tarkistetun hankesuunnitelman mukainen enimmäishinta on 180,2 miljoonaa euroa. Kasvua aiempaan HSL:n lausumaan hankesuunnitelmaan on 16,5 miljoonaa euroa.

Hankkeiden kustannukset muodostuvat raitiovaunujen suunnittelun ja hankinnan lisäksi vaihto-osien hankinnasta, projektinjohdosta ja -valvonnasta, rakentamisen aikaisista koroista sekä 2 % hankevarauksesta.

Yhteensä kaupunki- ja pikaraitiovaunukaluston kustannustaso on noussut HSL:n hallituksen lokakuussa 2023 antamien lausuntojen jälkeen 60,9 miljoonaa euroa eli 22,5 % verrattuna lausuntohetkellä käytettyihin hintoihin. Yleinen hintatason kasvu selittää tästä kasvusta noin puolet. Hankintasopimuksen mukaisella indeksillä tarkistettuun hintatasoon verrattuna kasvua on noin 31,7 miljoonaa euroa eli 11,7 %. Oheisessa taulukossa on esitetty vaunutyyppikohtaiset kustannustason kasvut alkuperäiseen ja indeksitarkistettuun hintatasoon verrattuna.

Taulukko 1: vertailu alkuperäisiin lausuntoihin

Erä (M€),0	**Yksisuuntainen**	**Kaksisuuntainen**
Alkuperäinen enimmäishinta (nimellinen, ei indeksikorjausta)	107,0	163,7
Sopimusindeksillä korjattu alkuperäinen enimmäishinta: 35 % LCI (Eurostat lc_lci_r2_a, B–S, 2020=100) + 65 % PPI C28 (Eurostat sts_inppd_m, NACE C28, 2021=100). Kustannusriskipäivät: KR 7.9.2021 | PR 26.9.2023. Vertailupiste: 09/2025.	127,7	172,2
Hankkeen kustannukset 09/2025	**151,4**	**180,2**
Korotustarve (€) (Hankkeen uusi enimmäishinta - alkuperäinen enimmäishinta)	44,4	16,5
Korotusprosentti – vrt alkuperäinen hinta	41,5 %	10,1 %
Korotustarve (€) (Hankkeen uusi enimmäishinta - Indeksikorjattu alkuperäinen enimmäishinta)	23,7	7,9
Korotusprosentti – vrt indeksikorjattu hinta	**18,6 %**	**4,6 %**

Kustannustason kasvuun johtavat tekijät

Keskeinen tekijä hankesuunnitelmien kustannusnousussa syy oli Venäjän hyökkäys Ukrainaan helmikuussa 2022, mikä aiheutti välittömän ja pitkäkestoisen häiriön raaka-ainemarkkinoilla, toimitusketjuissa ja energian hinnoissa eurooppalaisessa valmistuksessa. Lisäksi Lähi-idän jatkuva konflikti on lisännyt riskejä edelleen häiritsemällä Punaisenmeren laivaliikennettä ja pidentämällä komponenttien toimitusaikoja.

Hintatasoon on vaikuttanut myös kiinnostuneiden tarjoajien vähäinen määrä. Alkuvaiheessa tarjouskilpailuun ilmoittautui kolme tarjoajaa, joista yksi jättäytyi pois ennen lopullisen tarjouksen jättöaikaa. Markkinoiden heikko kiinnostus johtui pääasiassa hankinnan pienestä koosta, ylikuumentuneesta maailmanlaajuisesta kiskokalustomarkkinasta, Helsingin vaativasta ratageometriasta ja siitä, että edellisten raitiovaunujen valmistajalla katsottiin olevan vahva kotimarkkinaetu. Hankintayksikkö teki paljon töitä valmistajien kiinnostuksen herättämiseksi, mutta koska kyseessä on hyvin räätälöity tuote, ei osa potentiaalisista tarjoajista lähtenyt mukaan ollenkaan. Vähäinen tarjoajien määrä on antanut mukana olleille enemmän hinnoittteluvoimaa ja täten kasvattanut kustannustasoa.

Kaupunkiraitiovaunujen suurempi suhteellinen hinnankorotus johtuu siitä, että kaupunkiraitiovaunujen hintataso oli alkuperäisessä hankesuunnitelmassa asetettu syykuuhun 2021, kun pikaraitiovaunuhankinnassa hankesuunnitelman hintataso elokuu 2023. Näin kaupunkiraitiovaunujen vaunukohtainen hinta-arvio perustui aiempien vaunutoimitusten alhaisempaan hintatasoon eikä sellaisenaan vastannut myöhemmin muodostunutta markkinatilannetta, jo ennen Ukrainan sodan aiheuttamia markkinashokkeja. Lisäksi Ukrainan sodan välittömät vaikutukset raaka-aine- ja energiamarkkinoilla vuosina 2021–2022 olivat mahdollisesti vuosi-indeksin kasvua suurempia.

Pikaraitiovaunut toimitetaan alustavan suunnitelman mukaan ensin, minkä vuoksi kalustotoimittajat ovat todennäköisesti hinnoitelleet projektin alkuvaiheessa toimitettavien pikaraitiovaunujen kustannukset matalammiksi saadakseen projektin kokonaiskustannusrakennetta tasapainoisemmaksi toimitusaikataulun suhteen. Tämä nostaa osaltaan kaupunkiraitiovaunujen hankesuunnitelman suhteellista hintatason korotusta verrattuna pikaraitiovaunujen suhteellisen hintatason korotukseen, vaikka molempien hankintojen hinnat ovat nousseet samassa markkinaympäristössä.

Kaupunkiraitiovaunujen vaikutus käyttötalouteen

Tarkistetun hankesuunnitelman mukaan hankkeen poistokustannukset ovat 30 vuoden poistoajalla noin 5,0 miljoonaa euroa vuosittain. Kaluston vakuutuksiin Kaupunkiliikenneyhtiö on arvioinut noin 0,1 miljoonaa euroa vuosittain. Hankkeen korkokulut ovat keskimäärin noin 2,3 miljoonaa euroa vuosittain. Yhteensä pääomakuluihin on arvioitu siis kuluvan noin 7,4 miljoonaa euroa vuosittain.

Kokonaiskäyttökustannukset mukaan lukien materiaalit, tukipalvelusopimuksen kustannukset, kunnossapitotyöt ja ajoenergia on arvioitu olevan noin 5,3 miljoonaa euroa vuodessa.

Vuosittaiset kokonaiskustannukset ovat noin 12,7 miljoonaa euroa, mikä on arviolta noin 9,7 miljoonaa euroa nykytasoa enemmän. Kasvua alkuperäiseen hankesuunnitelmalausuntoon on 2,5 miljoonaa euroa vuositasolla

Taulukko 2: Kaupunkiraitiovaunuhankinnan käyttötalousvaikutus

Kustannukset M€/vuosi	Kaupunkiraitiovaunu alkuperäinen hanke-suunnitelma	Kaupunkiraitiovaunu tarkistettu hanke-suunnitelma
Kokonaiskäyttökustannukset mukaan lukien materiaalit, kunnossapitotyöt ja ajoenergia	4,5	5,3
Poistot	3,5	5,0
Korot	2,1	2,3
Vakuutus	0,1	0,1
Yhteensä	**10,2**	**12,7**

Pikaraitiovaunujen vaikutus käyttötalouteen

Tarkistetun hankesuunnitelman mukaan hankkeen poistokustannukset ovat 30 vuoden poistoajalla noin 6,0 miljoonaa euroa vuosittain. Kaluston vakuutuksiin Kaupunkiliikenneyhtiö on arvioinut noin 0,1 miljoonaa euroa vuosittain. Hankkeen korkokulut ovat keskimäärin noin 2,6 miljoonaa euroa vuosittain. Yhteensä pääomakuluihin on arvioitu siis kuluvan noin 8,7 miljoonaa euroa vuosittain.

Kokonaiskäyttökustannukset mukaan lukien materiaalit, tukipalvelusopimuksen kustannukset, kunnossapitotyöt ja ajoenergia on HSL:lle toimitettujen tietojen pohjalta arvioitu olevan noin 6,8 miljoonaa euroa vuodessa

Vuosittainen kokonaiskustannuskasvu on siten noin 15,5 miljoonaa euroa. Kasvua alkuperäiseen hankesuunnitelmalausuntoon on 0,3 miljoonaa euroa vuositasolla.

Taulukko 3: Pikaraitiovaunuhankinnan käyttötalousvaikutus

Kustannukset M€/vuosi	Pikaraitiovaunu alkuperäinen hankesuunnitelma	Pikaraitiovaunu tarkistettu hankesuunnitelma
Kokonaiskäyttökustannukset mukaan lukien materiaalit, kunnossapitotyöt ja ajoenergia	6,5	6,8
Poistot	5,5	6,0
Korot	3,1	2,6
Vakuutus	0,1	0,1
Yhteensä	**15,2**	**15,5**

Yhteensä kaupunki- ja pikaraitiovaunujen vuotuisten käyttökustannusten arvioidaan tarkistettujen hankesuunnitelmien mukaan kasvavan noin 25,2 miljoonalla eurolla nykytasoon verrattuna, kun kaikki kalusto on otettu matkustajakäyttöön. Tämä aiheuttaa noin 4,2 % kasvun lippujen hintoihin (subventiotasoarvio 56,5 %). Mikäli hankinta katetaan kokonaan subventiolla, kasvaa subventiotaso noin 1,0 %. HSL:n näkemyksen mukaan vähintään kustannustason nousu pitää kattaa kuntasubventiolla eikä lippujen hintojen nostolla tai palvelutasoa karsimalla.

Kaupunkiliikenneyhtiö vastaa kaupunki- ja pikaraitiovaunujen valmistusvaiheen kustannuksista. HSL vastaa vaunujen kustannuksista niiden tultua matkustajaliikennekäyttöön aluksi liikennöintisopimusten ja myöhemmin erillisen kaluston käyttö koskevan sopimuksen kautta.

HSL:n aiempien vaatimusten huomiointi hankkeen edistämisessä

HSL:n alkuperäisissä lausunnoissa esitettyjen vaatimusten mukaan

- uusien raitiovaunujen tulee täyttää HSL:n laatimissa palvelukuvauksissa kalustolle asetetut vaatimukset sekä HSL:n asettamat esteettömyysvaatimukset.
- Kaluston suunnittelussa huolehdittava siitä, että vaunuissa on riittävästi tilaa lastenvaunuille ja matkatavaroille.
- Kaluston tulee olla yhteensopiva kantakaupungin ja pikaraitioteiden rata- ja pysäkkiinfran kanssa.
- Alkuperäisten hankesuunnitelmien puoltamisen ja sen edellyttämän rahoituksen hyväksymisen edellytyksenä on HSL:n osallistuminen hankkeen suunnitteluun riittävällä tasolla.
- Kaluston kustannusten korvaamisesta tulee laatia erillinen sopimus
- Tarvittavan vaunumäärän joustoon ja tulevaisuuden linjastolaajennuksiin on hankinnassa varauduttu hankintaan sisällytettävillä optioilla

Uudessa kalustohankinnassa on huomioitu kaikki HSL:n kaupunkiraitio- ja pikaliikenteen palvelukuvauksissa kalustolle asetetut vaatimukset sekä HSL:n asettamat esteettömyysvaatimukset. Hankittava kalusto on nykyaikaista, hiljaista ja matalalattiaista, mikä mahdollistaa sujuvan ja esteettömän matkustuskokemuksen kaikille käyttäjille. Kaupunkiraitiovaunut soveltuvat Helsingin kantakaupungin tiheälle rataverkolle. Hankinnassa on huomioitu raitiotieverkoston tekniset erityispiirteet, jotta uusi kalusto on yhteensopivaa sekä nykyisen että kehittyvän rataverkon kanssa.

Esteettömyys on ollut keskeinen suunnitteluperiaate. Kalusto täyttää HSL:n vaatimukset tarjoten matalalattiaiset sisäänkäynnit, selkeästi merkityt pyörätuolipaikat ja esteettömän matkustustilan. Matkaketjun esteettömyys on varmistettu pysäkkien ja vaunujen yhteensopivuuden sekä saavutettavan matkustajainformaation avulla.

Valitun tarjoajan lopullisen tarjouksen perusteella tulevaan kaupunkiraitiovaunukalustoon on mahdollista toteuttaa nykyistä huomattavasti enemmän monitoimitilaa ja kaluston suunnittelussa tulee huolehtia siitä, että vaunuissa on riittävästi tilaa lastenvaunuille ja matkatavaroille. Valmistajan teknisten reunaehtojen puitteissa hankintayksikkö ja HSL viimeistelevät vaunun sisätilojen suunnittelun projektin design-vaiheessa, jolloin lopullinen käytettävissä olevan monitoimitilan määrä tarkentuu.

Hankinnan kustannusten korvaamisesta on laadittu erillinen sopimus HSL:n ja Kaupunkiliikenneyhtiön välillä HSL:n aikaisemmissa lausunnoissa vaaditun mukaisesti.

Tarvittavan vaunumäärän joustoon ja tulevaisuuden linjastolaajennuksiin on hankinnassa varauduttu hankintaan sisällytettävillä optioilla HSL:n aikaisemmissa lausunnoissa vaaditun mukaisesti.

HSL lausuu hankesuunnitelmien tarkistukseen seuraavaa:

HSL puoltaa hankesuunnitelmien tarkistamista edellyttäen, että hankkeen kustannusvaikutuksista on saavutettu yhteinen näkemys Helsingin ja Vantaan kaupunkien, Kaupunkiliikenneyhtiön ja HSL:n välillä ennen hankintasopimuksen allekirjoittamista.

HSL näkee elinkaarensa päässä olevien raitiovaunujen uusimisen olevan edelleen ajankohtaista Kaupunkiliikenneyhtiön asiantuntemukseen perustuvien selvitysten pohjalta. Kaupunkiraitioliikenteen kehittyessä myös asiakkaiden tarpeet ja vaatimukset kehittyvät, jolloin kaluston nykyaikaistuminen tukee HSL:n strategisia tavoitteita. Uusien pikaraitiovaunujen hankinnan HSL näkee edelleen olevan tärkeä ja ajankohtainen, jotta liikenne uusilla pikaraitioteillä on mahdollista käynnistää 2020–2030-luvun vaihteessa.

Uusi vaunuhankinta nostaa merkittävästi raitioliikenteen kustannuksia, mikä aiheuttaa osaltaan merkittävää korotuspainetta lippujen hintoihin. HSL:n näkemyksen mukaan vähintään alkuperäisen hankesuunnitelman ylittävä kustannustason nousu pitää kattaa kuntasubventiolla eikä lippujen hintojen nostolla tai palvelutasoa karsimalla.

HSL ei tule kantamaan vaunuhankinnan kustannusriskiä ennen kuin kalusto on tarkoituksenmukaisessa matkustajaliikennekäytössä.

HSL:n hallitus katsoo, että Kaupunkiliikenteen tulee jatkossa tiedottaa sitä paremmin julkisten hankintojen kustannusarvioiden ylittymisestä. Neuvotteluvaihetta ei tule päättää ilman HSL:n hallituksen hyväksyntää sellaisissa hankinnoissa, joissa lopulliset tarjoukset vaikuttavat ylittävän aiemmin arvioidun enimmäishankintahinnan huomattavasti.

HSL pitää tärkeänä, että tulevissa merkittävissä hankinnoissa ja investoinneissa vaikutusten arviointia ja ennakkokoordinointia kehitetään HSL:n, Kaupunkiliikenneyhtiön ja omistajakaupunkien välillä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja: tulosalueen johtaja Johanna Wallin

TIEDOKSI HSL:n kirjaamo

PÄÄKAUPUNKISEUDUN PIKARAITIOLIIKENTEEN KASVUN MAHDOLLISTAVA RAITIOVAUNUHANKINTA

Projektiluokka	A
Projektin yksikkö	Omaisuudenhallintayksikkö.Kalustopalvelu
Omaisuusluokka	Kalusto
Projektin omistaja	Heikkilä Heidi
Projektipäällikkö	Rossi Timo

Projektin tavoitteet

Tämän projektin tavoitteena on hankkia yhteensä noin kolmekymmentäkolme (33) uutta kahteen suuntaan ajettavaa pikaraitiovaunua mahdollistamaan liikennöinti Länsi-Helsingin raitioteiden (LHR) pikaraitioteille ja Vantaan Ratikan pikaraitioteille.

Alustavasti vaunut olisivat noin 34 metrisiä, kahteen suuntaan ajettavia vaunuja. Kaupunkiliikenne Oy valmistelee Helsingin ja Vantaan vaunuhankintoja, ja Vantaa vastaa osakassopimuksen mukaisesti rahoituksen järjestämisestä. Vantaalla noin 19 kilometriä pitkä raitiolinja tulee kulkemaan Helsinki-Vantaan lentoasemalta Jumbon ja Tikkurilan kautta Hakunilaan ja siitä Länsimäen kautta Mellunmäen metroasemalle. Poikittainen raideliikenneyhteys tulee olemaan osa pääkaupunkiseudun pikaraitiotieverkostoa ja Vantaan ensimmäinen raitiotielinja.

Vantaan ratikan rakentaminen voi alkaa aikaisintaan vuonna 2024 tulevan MAL-sopimuksen mukaisen valtion investointirahoituksen varmistuttua.
Länsi-Helsingin raitioteiden (LHR) uusi, noin 5,5 km pitkä rataosuus kulkee alustavan suunnittelun mukaisesti Munkkiniemenaukiolta Huopalahdentietä, Vihdintietä ja Kaupintietä pitkin Kantelettarentielle Kannelmäkeen. Keskustan päätepysäkki on Erottajalla Kolmikulmassa. Raitiotie hyödyntää Munkkiniemenaukiolta Erottajalle olemassa olevaa raitiotieverkkoa, joka peruskorjauksen yhteydessä parannetaan pikaraitiotielle sopivaksi.

Vaunut tulee olla suunniteltu luotettavaan liikennöintiin vaativassa merellisessä ympäristössä ja sekä Helsingin että Vantaan pikaraitiotieverkolla. Tämän lisäksi niiden tulisi olla yhteiskäyttökelpoisia muiden toteutettavien pikaraitiotielinjojen (Kruunusillat, Kalasatamasta Pasilaan) kanssa, sekä suunnitteluasteella olevien pikaraitiotielinjojen (Viikin-Malmin pikaraitiotie, Tuusulanbulevardi) kanssa.

Hankkeen aikataulu on arvioitu ajoittuvan seuraavasti: vaunuhankinnan ja hankintaprosessin valmistelu tapahtuisi vuosien 2021–2023 aikana, sopimuksen allekirjoitus Q1/2025. Alustavasti vaunutoimitukset ajoittuisivat vuosille 2027–2029. Aikataulu pohjautuu oletukseen, että Länsi-Helsingin raitioteiden (LHR) ja Vantaan Ratikan pikaraitiolinjan rakentaminen aloitetaan arviolta vuonna 2025 Raide-Jokerin valmistuttua ja liikennöinti aloitettaisiin vuonna 2029.
Hanke pyrkii lunastamaan olemassa olevan ja tulevaisuuden innovaatioilla syntyvän digitalisaation tuoman kehityspotentiaalin. Vaunun sensoroinnilla mahdollistettu vikadiagnostiikka ja etäkunnonvalvonta ovat esimerkkejä tämänkaltaisista tavoitelluista ratkaisuista. Kunnossapitoratkaisuiden lisäksi hanke pyrkii hyödyntämään digitalisaatiota myös liikenneturvallisuuden

lisäämisessä varautumalla kuljettajaa tukevien järjestelmien hankintaan nyt tai myöhemmin. Nämä voivat pitää sisällään mm. kuvantulkintaan perustuvia ratkaisuja ajon opastamiseen ja avustamiseen.

Hankinnassa optimoidaan koko 40 vuoden elinkaaren aikaisia kokonaiskustannuksia, joten päätöstä ei tehdä pelkästään investointia optimoiden. Vaunujen ostohinta tulee olemaan hankinnassa tärkeässä roolissa, mutta elinkaarikustannuksia tullaan painottamaan vaunun valinnassa. Vaunujen suunnittelussa huomioidaan HSL:n palvelukuvauksen ja HSL:n johtoryhmän 10/2020 hyväksymän pikaraitiovaunukonseptin asettamat vaatimukset. Hanketta on valmisteltu yhdessä HSL:n kanssa projektikuvausvaiheesta lähtien ja myös hankinnan suunnittelua on tehty, ja tullaan tekemään yhdessä.
HSL tulee olemaan merkittävässä roolissa lopullisen tarjouspyynnön valmistelussa ja hankintaneuvotteluiden läpiviennissä, sekä on osana hankinnan ohjausryhmää.

Kustannus-hyötyarvio

Uusien vaunujen hankinta on välttämätöntä Vantaan ja Helsingin kaupunkien sekä HSL:n suunnitteleman liikenteen hoitamiseksi, sillä nykyinen Kaupunkiliikenteen vaunukalusto ei riitä siihen määrällisesti eikä laadullisesti

Raitiovaunujen hankinnat ovat hyvin pitkäkestoisia projekteja ja siksi kalustohankinta Vantaan ratikan liikennöintiä varten pitää käynnistää, vaikka MAL-rahoitus valtiolta ei ole vielä varmistunut. Jos kalustohankinnan aloittamista lykätään, myös Vantaan ratikan liikennöinnin aloittaminen lykkääntyy tai esisarjan vaunun testaamisesta saatava hyöty jää saavuttamatta.
Hankinnan tarjouspyyntöön kirjataan että tarjouspyyntö voidaan vetää takaisin jos valtion rahoitusta Vantaan ratikka -hankkeelle ei myönnetä.

Projektin rajaukset

Projektissa hankintaan yhteensä noin kolmekymmentäkolme (33) uutta kahteen suuntaan ajettavaa pikaraitiovaunua mahdollistamaan liikennöinti Länsi-Helsingin raitioteiden (LHR) pikaraitioteillä ja Vantaan Ratikan pikaraitioteillä Kaupunkiliikenteen varikolle toimitettuna. Hankintaan sisältyy raitiovaunujen toiminnan ja kunnossapidon kannalta välttämättömät erikoislaitteet ja -työkalut sekä käyttöohjeet, koulutukset, dokumentaatio sekä hankinnan yhteydessä tarkemmin arvioitavat vara- ja vaihto-osat.

Vaunun muotoilun kustannukset on rajattu tämä hankkeen ulkopuolelle, poislukien kaikki hankinnan "design freeze" pisteeseen asti tehty suunnittelutyö, joka kuuluu hankinnan hintaan. Projektissa ei ole huomioitu kuluja rataverkon tai muun raitioliikenteen vaatiman infran lisärakentamisesta tai mahdollisista muutostöistä.

Hankinta on ehdollinen sille, että hankintayksikkö saa hankkeelle myönteisen investointipäätöksen. Tämä tapahtuu arviolta viimeistään joulukuun 2023 aikana.HSL vastaa raitiovaunujen kustannuksista matkustajaliikenteen aloittamisesta eteenpäin. Kaupungit vastaavat rakentamisvaiheen kustannuksista erillisen vastuunjakosopimuksen mukaisesti. Sopimus rakentamisaikaisten kustannusten korvaamisesta on allekirjoitettava ennen lopullisen tarjouspyynnön lähettämistä, arviolta viimeistään lokakuussa 2024.

Projektin rahoitusmalli

Liikennöintikorvaus

Rahoitussuunnitelma

HKL ja myöhemmin Kaupunkiliikenne Oy on varautunut hankkeeseen investointisuunnitelmassaan vuosille 2022–2031, jossa Länsi-Helsingin raitioteiden (LHR) vaunujen

osuus on yhteensä n. 59 milj. euroa ja Vantaan Ratikan vaunujen osuus on yhteensä n. 79 milj. euroa.
Kaupunkiliikenne Oy on myöhemmin päivittänyt LHR summan n. 82 miljoonaan euroon, johtuen aiempaa suuremmasta HSL:n vaunumääräarviosta. Vantaan Ratikan osuus on edelleen n. 82 miljoonaa euroa.

Summa saattaa vaihtua ennen hankesuunnitelman siirtämistä toteutukseen, riippuen HSL:n ilmoittamasta lopullisesta vaunumäärästä sekä vaunun pituudesta. Kaupunkiliikenne Oy rahoittaa hankkeen lainarahoituksella. Tarkemmat laskelmat tallennettu projektisivustolle. Lisätty yhteenveto myös "Vaikutukset käyttötalouteen" -osioon. Kaupunkiliikenteen nykyisen liikennöintisopimuksen mukaisesti Kaupunkiliikenne Oy laskuttaa vaunuhankinnan poistot, korot ja vakuutusrahastomaksun HSL:ltä

Vaikutukset käyttötalouteen

Hankkeen vaikutukset käyttötalouteen seuraavien 30 vuoden aikana ovat:

Tulojen lisäys ja kustannussäästöt	0 eur
Lisäkustannukset (arvio kunnossapidosta)	97 400 000 eur
Käyttötalousvaikutus ilman poistoja	-97 400 000 eur
Poistot	163 705 734 eur
Yhteensä:	-261 105 734 eur
Käyttötalousvaikutus keskimäärin	-8 703 524 eur/vuosi

Tarkempi laskelma tallennettu Reilan hankesuunnitelmakansioon

Lisäksi muodostuu rahoituksesta aiheutuvia kuluja:
Laina-aika 30 vuotta, ja valmistuksen aikainen korkoprosentti on 4,0%. Projektin aikaisia korkoja tulee 30 vuoden aikana 5 705 734 euroa
Käyttöönoton jälkeen korkoja muodostuu 30 vuoden aikana 92 254 266 euroa
Vakuutusmaksuja muodostuu 30 vuoden aikana 0,1% arvolla 2 449 000 euroa

Vaikutukset metro- tai raitioliikenteeseen

Vaunuhankinta on osa Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmaa, joka yhdistää kantakaupungin raitioverkon, Raide-Jokeri -pikaraitiotien, Rantaradan ja Kehäradan, sekä osa Vantaan ratikan hankesuunnitelmaa, joka yhdistää Kehäradan, Pääradan ja Mellunmäen metroaseman. Liikenteen käynnistyttyä on mahdollista, että nykyisiä raitiotielinjoja reititetään uudelleen. Näiden tarkemmasta suunnittelusta ja tiedottamisesta vastaa HSL. Tuleva linjasto hyödyntää Munkkiniemenaukiolta Erottajalle olemassa olevaa raitiotieverkkoa, joka peruskorjauksen yhteydessä parannetaan pikaraitiotielle sopivaksi. Radan peruskorjausten yhteydessä lyhyet liikennekatkokset sekä uudelleen reititykset ovat mahdollisia. Näiden vaikutukset pyritään minimoimaan.

Viestintäsuunnitelma

Hankkeen tulevasta viestinnästä sovitaan Kaupunkiliikenteen viestinnän kanssa hankesuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Viestintään tullaan käyttämään yleisesti käytettyjä viestintäkanavia sekä sisäiseen että ulkoiseen viestintään huomioiden tarvittavat sidosryhmät.

Ilmastotavoitteet

HILKKA-ohjelman mukaisesti pyrimme vähentämään tällä vaunuhankinnalla hiilidioksidipäästöjä n. 5% vrt. edellinen vastaava raitiovaunuhankinta. Toteutus tehdään teknisessä määrittelyssä, jossa hiilidioksidipäästöt ovat yhtenä osana toimittajien tekemää elinkaarikustannusmallia

Kaupungin tiivistyminen joukkoliikenteen varteen on ehdoton edellytys Pääkaupunkiseudun hiilineutraaliustavoitteen 2030 saavuttamiselle.

Joukkoliikenteen kehittäminen vähentää painetta autoliikenteen kasvuun, ja säästää näin tilaa katuverkolla. Joukkoliikenne mahdollistaa myös uusimpien ja ympäristöystävällisten teknologioiden hyödyntämisen kustannustehokkaasti. Esimerkiksi kaikki Kaupunkiliikenne Oy:n ajoenergiana käyttämä sähkö on alkuperäissertifioitua ja kestävällä tuotantotavalla tuotettua.

Hankkeessa tavoitellaan mahdollisimman alhaista hiilijalanjälkeä vaunun valmistuksen sekä koko elinkaaren ajan. Tähän ohjataan hankinnan kannustimilla. Kaupunkistrategian ilmastotavoitteet huomioidaan hankinnassa ottamalla ilmastonäkökulma läpäisevästi osaksi kaikkea hankkeen päätöksentekoaJoukkoliikenteen houkuttelevuutta yksityisautoiluun nähden voidaan parantaa nostamalla joukkoliikenteen palvelutasoa (linjat ja reitit, vuorovälit, vaihtojen sujuvuus, hinta, matkustusmukavuus). Hankkeella vastataan tähän palvelutason nostoon. Polkupyörien kuljettamisen mahdollistavat tilaratkaisut huomioidaan vaunun suunnittelussa.Tulevalta raitiovaunujen toimittajalta tullaan vaatimaan ympäristönäkökohtien huomioimista vaunun koko elinkaaren ajalta sekä tuottamaan vaikutusten arviointia varten tarvittavat laskelmat.

Nämä tulevat alustavasti olemaan myös yksi hankinnan mahdollisista laatukriteereistä. Tämä koskee sekä osaavaa suunnittelua, kestävien ja ympäristöystävällisten materiaalien ja laitteiden käyttöä, niiden kierrätettävyyttä, osien ja osakokoonpanojen helppoa korjattavuutta sekä alhaista energiankulutusta.Vaunun aiheuttamaa melua pyritään rajoittamaan määrittämällä hankinnassa vaunujen ulkoiselle ja sisäiselle melulle rajat ympäristön ja matkustajien mukavuus huomioiden.
Kuljettajien työergonomia ja viihtyvyys ovat myös tärkeitä hankinnassa huomioitavia arvoja ja hankinnassa tullaan ottamaan kuljettajat mukaan ohjaamon suunnitteluun.

Projektin riskikartoitus — Tehty erillinen liite ja tallennettu projektin asiakirjoihin. Resursointi on varmistettu ja myös ulkopuolisia konsultteja käytetään.

Arvio kustannusriskitasosta 1-5 — 4

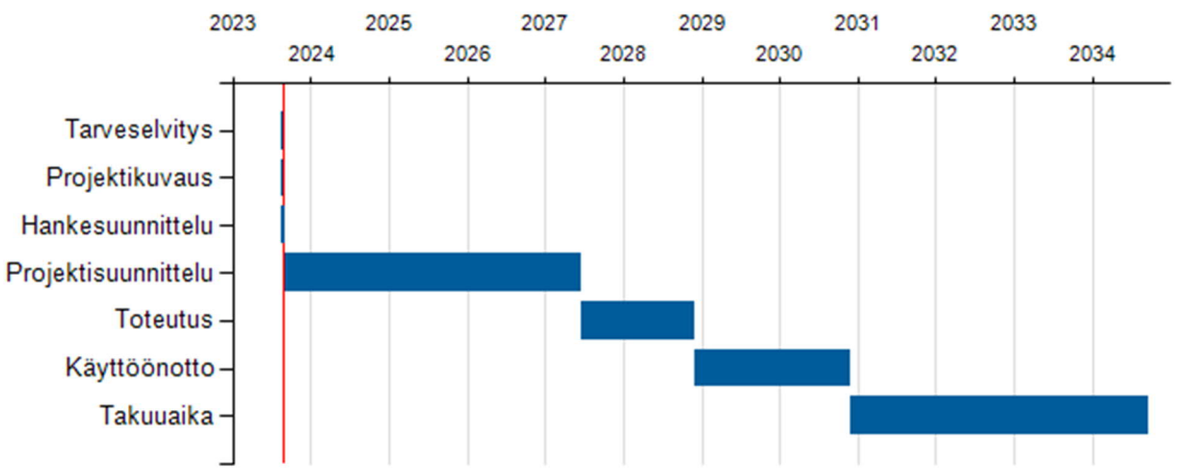
Kustannusriskitasonpäivämäärä — 26.9.2023

Hankesuunnitelman enimmäishinta — 163 705 734 €

€ (alv 0%)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
- Yhteiset	6 000 000	11 300 000	19 000 000	21 705 734	20 700 000	80 000 000	5 000 000
Yhteensä	6 000 000	11 300 000	19 000 000	21 705 734	20 700 000	80 000 000	5 000 000

Aikataulu

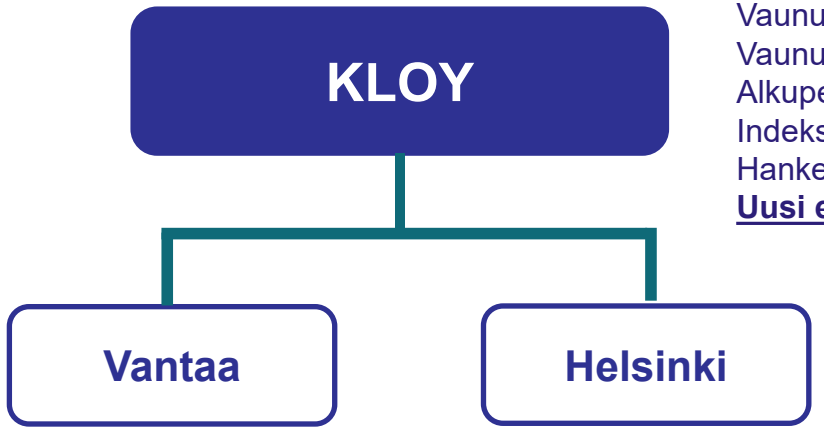

2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
Tarveselvitys
Projektikuvaus
Hankesuunnittelu
Projektisuunnittelu
Toteutus
Käyttöönotto
Takuuaika

PÄÄKAUPUNKISEUDUN PIKARAITIOLIIKENTEEN KASVUN MAHDOLLISTAVA RAITIOVAUNUHANKINTA

Kaupunkiliikenne Oy 12.6.2026

KAUPUNKILIIKENNE
STADSTRAFIK

PIKARAITIOLIIKENTEEN KASVUN MAHDOLLISTAVA RAITIOVAUNUHANKINTA
- Vantaan osuudessa tapahtuneet muutokset talouden näkökulmasta-



KLOY	
Hankesuunnitelma	26.9.2023
Vaunumäärä	33 kpl
Vaunujen kokonaishinta	149.768.355€
Alkuperäinen enimmäishinta	163.705.734€
Indeksitarkastus 9/23-6/26	+7.942.689€
Hankevaraus ja muutokset kilpailutuksessa	+8.523.533€
Uusi enimmäishinta	**180.171.956€**

Hankesuunnitelma	**26.9.2023**	**26.9.2023**
Vaunumäärä, alkuperäinen*)	18 kpl	15 kpl
Vaunujen yksikköhinta yhteensä	82M€	68M€
Vaunujen kokonaishinta	89M€	74M€
Muutokset hankesuunnitelmassa	**6/2026**	**6/2026**
HSL-päivitetty liikennöintisuunnitelma*)	18 kpl	15kpl
Indeksitarkastus	+4,3M€	+3,6M€
Vaunukalustoon aktivoitavat muut kulut**)	5,0 M€	4,3M€
Uusi enimmäishinta	**98,3M€**	**81,9M€**

*) Vaunukaluston tarvemäärät Vantaan ja Helsingin välillä perustuvat HSL:n liikennöintiennusteisiin. Nyt päivitetty liikennöintiennuste määrittää takausperusteet Vantaan ja Helsingin välillä. 18 uutta raitiovaunua kattaa HSL:n liikennöintiennusteesta lasketun tarpeen Vantaan osalta.
**) Vaunukalustoon aktivoitavat muut kulut: Kirjanpidon aktivointiperusteiden muutoksena rakentamisajan korot aktivoidaan investoinnin päälle (markkinakoron muutos), oman työn aktivointi ja hankevaraukset.
HUOM! Vaunukalustoon liittyvät aktivointikustannukset eivät ole suurelta osin lisäkustannuksia, vaan kustannussiirtoja käyttökuluista investoinneiksi. Todellinen lisäkustannus muodostuu korkotason muutoksen kautta, kilpailun supistumisesta ja geopolitiikan jännitteiden vaikutuksesta.

KAUPUNKILIIKENNE
STADSTRAFIK

Taustaa investointilaskelmaan ja laskelmassa tehtyihin muutoksiin

Vantaan ratikan hankesuunnitelman esitys 8/2023
Kokonaishinta 79M€
Rahoituskulut sisältyvät Vantaan ratikan operointimenoihin.
Työn ja projektijohtamisen kulut pääosin käyttökuluissa

KLOY:n kirjanpitokäytännön muutos Q4/2023:
- Rakentamisajan korot kohdistetaan investointihankkeille
- Oman työn aktivointiperusteiden täsmentäminen
- Valmistautuminen uuteen konsernirakenteeseen ja korkojen vähennyskelpoisuuden varmistaminen

Vantaan ratikan hankesuunnitelman esitys 1/2024
Raitiovaunukilpailutuksen hinta 82M€
Korot sisällytettiin vaunukalustolle +3M€
Projektijohtamisen kuluja ei vielä kohdennettu vaunutasolle
Hankkeen kokonaishinta 89M€*)
Investointikohteille siirrettiin kaikki projektijohtamisen ja toteuttamiseen liittyvät rakentamisen ajalta
- Mm. projektipäällikön kustannukset, tehdastarkistukset, projektin matka- ja auditointikulut, selvitykset ja konsultoinnit

Vantaa KLOY omistajaksi

KLOY konsernirak.muutos

Vantaan ratikan tarj.kilpailun päivitetyt luvut 6/2026
Indeksitarkastus 4,3M€
Rakentamisaikaisten korkokustannusten muutos 3,14M€
Projektin yleiskustannukset 1,56M€
Yhteensä **98M€**

*) Hankkeen vuosikustannukset aktivoitiin investoinnille. Kirjanpitolainsäädäntö mahdollisti tämän (Kloy yhtiöitettiin 2022).
Näin tulot ja menot saadaan paremmin kohtaamaan vuositasolla oikein. Tuotot ja kustannukset saadaan hoidettua KLOY-HSL välillä ilman, että omistaja (Vantaa/Helsinki) joutuisi rahoittamaan raitiovaunuhanketta vuosikuluina kunnes ratikkahanke on tuotannollisessa käytössä.
HSL ei maksa sopimusten mukaan rakentamisajalta korvausta ellei toisin sovita.

10 **Vantaan kaupungin vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni /PT**

VD/3627/00.02.02.00/2026

PT/LR/NP

Vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni perustuvat perustuslakiin sekä hyvän hallintotavan vaatimuksiin (hallintolain 2 luku), erityisesti yhdenvertaisuusperiaatteeseen. Vantaan kaupungille ei ole aiemmin koottu yhteen yleisiä periaatteita vaalien toteuttamisesta ja vaalikaranteenista. Nyt laaditussa dokumentissa määritellään kaupungin yleiset linjaukset kaupungin roolista vaaleissa, kaupungin tilojen käytöstä vaalien alla sekä vaalikaranteenista.

Periaatteiden mukaisesti kaupunki edistää kuntalaisten äänioikeuden käyttöä ja viestii vaaleista aktiivisesti, mutta ei osallistu vaalikampanjointiin. Yhdenvertaisuusperiaate edellyttää julkiselta hallinnolta tasapuolista, johdonmukaista ja syrjimätöntä toimintaa. Ketään ei saa asettaa vaaleissa eriarvoiseen asemaan sen perusteella, että hän toimii kaupungin tehtävässä.

Kaupungin palveluksessa tai luottamustehtävässä olevat henkilöt, jotka ovat ehdolla eduskunta-, aluetai kuntavaaleissa, ovat vaalikaranteenin piirissä vaalien läheisen ajan. Europarlamenttivaaleissa vaalikaranteenia sovelletaan silloin, kun Vantaan kaupungin luottamushenkilö, viranhaltija tai työntekijä on ehdokkaana. Presidentinvaaleissa vaalikaranteenia ei sovelleta.

Vaalikaranteeni alkaa vähintään kaksi kuukautta ennen vaalipäivää ja sen alkaminen ajoitetaan kuukauden ensimmäiseen päivään (esimerkiksi vaalipäivän ollessa huhtikuussa, vaalikaranteeni alkaa 1. helmikuuta). Vaalikaranteenista on laadittu erillinen ohjeistus, jossa määritellään sen keskeiset periaatteet. Vaalikaranteenin aikana ehdokkaiden tulee erottaa selkeästi toisistaan roolinsa kaupungin palveluksessa tai luottamustehtävässä toimivana henkilönä ja roolinsa vaaliehdokkaana.

Keskusvaalilautakunta on käsitellyt vaalien periaatteita. Tämän jälkeen periaatteisiin on tehty joitakin täsmennyksiä. Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 5 mom. 1 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää hyvään johtamis- ja hallintotapaan liittyvistä periaatteista ja menettelytavoista.

___

Keskusvaalilautakunta 20.5.2026:

Keskusvaalilautakunnan sihteerin esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi liitteen mukaiset Vantaan kaupungin vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni -ohje.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana keskusvaalilautakunta teki yksimielisesti asian liitteeseen seuraavat lisäykset (lisäykset kursivoituna):

Tapahtumat kirjastojen asiakastiloissa kohtaan:
Yksittäisen puolueen *tai yksittäisen vaaleissa ehdolla olevien* järjestämiä tilaisuuksia ei järjestetä äänestyksen alkamista edeltävän kuukauden aikana.

Vaalikaranteeni kohtaan:

Vaalikaranteeni koskee kaupungin ja kaupunkikonsernin palveluksessa olevia työntekijöitä ja viranhaltijoita sekä ylimpiä luottamushenkilöitä *(kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen puheenjohtajisto),* jotka ovat ehdolla vaaleissa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys pöytäkirjaan liitetyn liitteen mukaisesti.

_____

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Vantaan kaupungin vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni liitteen 2 mukaisesti.

Liitteet:
- Liite 1: Vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni, KVL 20.5.2026
- Liite 2: Vantaan kaupungin vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni, KH 24.8.2026

Täytäntöönpano: Vaalitoimisto

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

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

Vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni

Alla esitetyt periaatteet koskevat vaalilain tarkoittamia yleisiä valtakunnallisia vaaleja: kunta- ja aluevaaleja, eduskuntavaaleja, presidentinvaalia sekä europarlamenttivaaleja.

Yleiset vaaleihin liittyvät linjaukset

- Vantaan kaupunki ei osallistu ehdokkaiden järjestämiin tilaisuuksiin.
- Vantaan kaupunki kannustaa asukkaitaan käyttämään äänioikeuttaan, mutta ei osallistu puoluepoliittiseen vaalikampanjointiin.
- Kaupunki ei tue ehdokkaita eikä puolueita taloudellisesti.
- Kaupungin tiloissa ei saa jakaa poliittisia ilmoituksia tai mainoksia eikä kiinnittää niitä ilmoitustauluille.
- Kaupungin sähköisissä viestintäkanavissa ei julkaista vaalien ehdokkaiden tai puolueiden ilmoituksia. Ehdokkaat eivät saa käyttää kaupungin viestintäkanavia oman vaalityönsä edistämiseen.

Tapahtumat asukastiloissa ja kouluissa

Koulutiloja voidaan käyttää ilta-aikaan poliittisten yhdistysten toimintaan ja vaalipaneeleihin edellyttäen, että toiminta täyttää tilojen iltakäytölle asetetut yleiset tavoitteet. Koulu- ja asukastilojen yhteiskäytöllä mahdollistetaan asukas- ja harrastustoiminta kaikilla Vantaan asuinalueilla. Toiminnan tavoitteena on edistää arjen sujuvuutta, kokonaisvaltaista hyvinvointia sekä kestävää kehitystä tehostamalla tilojen käyttöä.

Kaupunki ei luovuta tiloja maksutta puolueiden tai ehdokkaiden tilaisuuksiin. Poikkeuksena ovat vaalipaneelit, joissa ehdokkaita asettaneet tahot ovat tasapuolisesti edustettuina. Puolueet voivat vuokrata tiloja voimassa olevan hinnaston mukaisesti.

Demokratiakasvatus kuuluu perusopetuksen ja lukiokoulutuksen tehtäviin. Koulupäivien aikana voidaan järjestää teemaan liittyviä tilaisuuksia. Oppilaitokset lähestyvät puolueita itsenäisesti ja kutsuvat edustajia esimerkiksi vaalipaneeleihin. Koulutiloihin ei saa jättää vaalimateriaalia eikä jakaa sitä oppilaille.

Koulut voivat viestiä järjestämistään tilaisuuksista yleisellä tasolla. Tilaisuuksista julkaistavat kuvat ovat oppilaiden, opiskelijoiden tai henkilökunnan ottamia. Koulujen järjestämissä paneeleissa kohdellaan ehdolla olevia ryhmiä tasapuolisesti.

Ehdokkaiden kampanjatiimien tuottamaa aineistoa tai vaalipaneelien tallenteita ei julkaista kaupungin viestintäkanavissa.

Tapahtumat kirjastojen asiakastiloissa

Kirjastolain mukaan kirjaston tehtävänä on edistää aktiivista kansalaisuutta, demokratiaa ja sananvapautta. Tämän mukaisesti Vantaan kaupunginkirjasto mahdollistaa myös poliittisten puolueiden järjestämät ajankohtaisia aiheita käsittelevät tilaisuudet tietyin rajoituksin.

Kirjastossa järjestettävillä tilaisuuksilla tulee olla selkeä teema tai käsiteltävä aihe, eikä tilaisuus voi olla pelkästään puoluepoliittinen jäsenhankinta-, markkinointi- tai vastaava tilaisuus.

Yksittäisen puolueen järjestämiä tilaisuuksia ei järjestetä äänestyksen alkamista edeltävän kuukauden aikana. Tänä aikana edellytetään useamman puolueen yhteisiä tilaisuuksia, kuten keskusteluja, väittelyitä tai muita kohtaamisia.

Vaalikaranteeni

Vaalikaranteeni alkaa viimeistään kaksi kuukautta ennen vaalipäivää. Karanteenin alkaminen ajoitetaan kuukauden ensimmäiseen päivään (esimerkiksi vaalipäivän ollessa huhtikuussa vaalikaranteeni alkaa 1. helmikuuta).

Vaalikaranteeni koskee kaupungin ja kaupunkikonsernin palveluksessa olevia työntekijöitä ja viranhaltijoita sekä ylimpiä luottamushenkilöitä, jotka ovat ehdolla vaaleissa.

Ketään ei saa asettaa vaaleissa eriarvoiseen asemaan sen perusteella, että hän toimii kaupungin tehtävässä.

Vaalikaranteenin aikana:

- Ehdokas voi esiintyä kaupungin viestintäkanavissa ainoastaan työroolissaan ja työtehtäviinsä liittyvissä asioissa.
- Vaalikampanjointi ja muu esiintyminen ehdokkaana on erotettava ajallisesti virka- tai työtehtävien hoitamisesta.
- Työnantajan tiloja, välineitä tai tilaisuuksia ei saa käyttää kampanjointiin.
- Työsähköpostia ei saa käyttää vaalityöhön, eikä sähköpostin allekirjoituksessa saa viitata omaan ehdokkuuteen (esimerkiksi äänestysnumeroon tai kampanjasivuihin).
- Myös ehdokkaana toimiessaan työntekijän tai viranhaltijan tulee käyttäytyä asemansa edellyttämällä tavalla.

Vaaleja koskevat periaatteet ja vaalikaranteeni

Tässä dokumentissa esitetyt periaatteet koskevat vaalilain tarkoittamia yleisiä valtakunnallisia vaaleja: kunta- ja aluevaaleja, eduskuntavaaleja, presidentinvaalia sekä europarlamenttivaaleja.

Yleiset vaaleihin liittyvät linjaukset

- Vantaan kaupunki ei osallistu ehdokkaiden järjestämiin tilaisuuksiin.
- Vantaan kaupunki kannustaa asukkaitaan käyttämään äänioikeuttaan, mutta ei osallistu puoluepoliittiseen vaalikampanjointiin.
- Kaupunki ei tue ehdokkaita eikä puolueita taloudellisesti.
- Kaupunki ei vuokraa tilojaan vaalien tapahtumiin, pois lukien jäljempänä mainitut poikkeukset.
- Kaupungin tiloissa ei saa jakaa poliittisia ilmoituksia tai mainoksia eikä kiinnittää niitä ilmoitustauluille.
- Kaupungin sähköisissä viestintäkanavissa ei julkaista vaalien ehdokkaiden tai puolueiden ilmoituksia. Ehdokkaat eivät saa käyttää kaupungin viestintäkanavia oman vaalityönsä edistämiseen.

Tapahtumat kouluissa, oppilaitoksissa ja asukastiloissa

Koulu-, oppilaitos ja asukastiloja voidaan käyttää ilta-aikaan poliittisten yhdistysten toimintaan ja vaalipaneeleihin edellyttäen, että toiminta on voimassa olevien käyttöehtojen mukaista.

Kaupunki ei luovuta näitä tiloja maksutta puolueiden tai ehdokkaiden omiin tilaisuuksiin, vaan puolueet voivat vuokrata näitä voimassa olevan hinnaston mukaisesti. Vaalipaneelit voidaan järjestää maksutta, mikäli kaikki ehdokkaita asettaneet puolueet ovat tasapuolisesti edustettuina.

Vantaan kaupunki

Asematie 7
01300 Vantaa
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 899 11

Demokratiakasvatus kuuluu perusopetuksen ja lukiokoulutuksen tehtäviin. Koulupäivien aikana voidaan järjestää teemaan liittyviä tilaisuuksia. Oppilaitokset lähestyvät puolueita itsenäisesti ja kutsuvat edustajia esimerkiksi vaalipaneeleihin. Koulutiloihin ei saa jättää vaalimateriaalia eikä jakaa sitä oppilaille.

Koulut voivat viestiä järjestämistään tilaisuuksista yleisellä tasolla. Tilaisuuksista julkaistavat kuvat ovat oppilaiden, opiskelijoiden tai henkilökunnan ottamia. Koulujen järjestämissä paneeleissa kohdellaan ehdolla olevia ryhmiä tasapuolisesti.

Ehdokkaiden kampanjatiimien tuottamaa aineistoa tai vaalipaneelien tallenteita ei julkaista kaupungin viestintäkanavissa.

Tapahtumat kirjastojen asiakastiloissa

Kirjastolain mukaan kirjaston tehtävänä on edistää aktiivista kansalaisuutta, demokratiaa ja sananvapautta. Tämän mukaisesti Vantaan kaupunginkirjasto mahdollistaa myös poliittisten puolueiden järjestämät ajankohtaisia aiheita käsittelevät tilaisuudet tietyin rajoituksin. Kirjastossa järjestettävillä tilaisuuksilla tulee olla selkeä teema tai käsiteltävä aihe, eikä tilaisuus voi olla pelkästään puoluepoliittinen jäsenhankinta-, markkinointi- tai vastaava tilaisuus.

Yksittäisen puolueen tai yksittäisten vaaleissa ehdolla olevien järjestämiä tilaisuuksia ei järjestetä äänestyksen alkamista edeltävän kuukauden aikana. Tänä aikana edellytetään useamman puolueen yhteisiä tilaisuuksia, kuten keskusteluja, väittelyitä tai muita kohtaamisia.

Vaalikaranteeni

Vaalikaranteeni alkaa viimeistään kaksi kuukautta ennen vaalipäivää. Karanteenin alkaminen ajoitetaan kuukauden ensimmäiseen päivään (esimerkiksi vaalipäivän ollessa huhtikuussa vaalikaranteeni alkaa 1. helmikuuta).

Vaalikaranteeni koskee kaupungin ja kaupunkikonsernin palveluksessa olevia työntekijöitä ja viranhaltijoita sekä ylimpiä luottamushenkilöitä (kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen puheenjohtajisto), jotka ovat ehdolla vaaleissa.

Ketään ei saa asettaa vaaleissa eriarvoiseen asemaan sen perusteella, että hän toimii kaupungin tehtävässä.

Vaalikaranteenin aikana:

- Ehdokas voi esiintyä kaupungin viestintäkanavissa ainoastaan työroolissaan ja työtehtäviinsä liittyvissä asioissa.
- Vaalikampanjointi ja muu esiintyminen ehdokkaana on erotettava ajallisesti virka- tai työtehtävien hoitamisesta.
- Työnantajan tiloja, välineitä tai tilaisuuksia ei saa käyttää kampanjointiin.
- Työsähköpostia ei saa käyttää vaalityöhön, eikä sähköpostin allekirjoituksessa saa viitata omaan ehdokkuuteen (esimerkiksi äänestysnumeroon tai kampanjasivuihin).
- Myös ehdokkaana toimiessaan työntekijän tai viranhaltijan tulee käyttäytyä asemansa edellyttämällä tavalla.

Vantaan kaupunki

Asematie 7
01300 Vantaa
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 899 11

11 Oikaisuvaatimus työsuhteisesta rekrytoinnista / PT

VD/2946/01.01.01.02/2026

PT/TT/STV/JK

Oikaisuvaatimuksen tekijä on tehnyt 16.4.2026 päivätyn oikaisuvaatimuksen Vantaan kaupungin Vantaa-infon palveluesihenkilön rekrytoinnista (Konserninjohto ja elinvoima, Työllisyyden ja kotoutumisen palvelualue, Kuntalaispalvelut).

Oikaisuvaatimuksen tekijä on valittanut 24.4.2026 hallinto-oikeuteen samasta rekrytoinnista.

Hallinto-oikeus on ratkaissut asian 22.6.2026 päätöksellä 4496/2026 todeten, että hallinto-oikeus ei tutki vaatimuksia. Hallinto-oikeus toteaa, että toimivaltaisen Vantaan kaupungin viranomaisen tulee antaa oikaisuvaatimuksen johdosta päätös.

Oikaisuvaatimus kohdistuu työsuhteisen työntekijän rekrytointia koskevaan menettelyyn. Asiassa ei ole tehty kuntalain 134 §:ssä tarkoitettua päätöstä, johon olisi mahdollista vaatia oikaisua. Työsuhteeseen ottaminen ei ole hallintopäätös, eikä asiassa ole annettu tai annettavissa sellaista muutoksenhakukelpoista päätöstä, joka voisi olla oikaisuvaatimuksen kohteena. Tämän vuoksi oikaisuvaatimus on jätettävä tutkimatta.

Oikaisuvaatimukseen liittyvät asiakirjat ovat luottamushenkilöiden nähtävissä Extranetissä.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys
Päätetään jättää oikaisuvaatimus tutkimatta, koska oikaisuvaatimus ei kohdistu oikaisuvaatimuskelpoiseen päätökseen.

Täytäntöönpano: Kuntademokratia

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot: Työllisyys- ja kotoutumispalveluiden johtaja Susanna Taipale-Vuorinen [etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi]

12 Korson Vantaa-infon tiloista luopuminen /PT

VD/4057/00.01.02.06/2026

PT/ST-V/UV/SP

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 § mukaan kaupunginhallitus päättää asioista, joita ei ole säädetty tai määrätty muulle kaupungin toimielimelle, viranhaltijalle tai luottamushenkilölle.

Korson Vantaa-infon kiinteistä tiloista luopumista esitetään kaupungin keskitetyn asiakaspalvelun uudelleenjärjestelyn vuoksi. Asiakaspalvelun palveluvalikoima säilyy sisällöllisesti ennallaan, mutta palvelujen toteuttamistapoja kehitetään. Vantaa-infon Korson toimipiste sijaitsee Lumon kirjaston yhteydessä osoitteessa Urpiaisentie 14.

Asiaa koskeva päätöshistoria:

- Kaupunginhallitus 8.6.2026 § 10: Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.
- Kaupunginhallitus 22.6.2026 § 12: Kaupunginhallitus päätti palauttaa asian uudelleen valmisteluun.

Asian valmisteluun palauttamisen takia palvelujen uudelleen järjestämisestä on laadittu tarkempi suunnitelma.

Esityksen perustelut:

Uudelleenjärjestely johtuu palvelutarpeen muutoksesta. Kiinteiden asiakaspalvelupisteiden ja niissä tarjottavien kassapalveluiden tarve vähenee, kun kaupungin ja muiden julkisten toimijoiden palvelut digitalisoituvat. Samalla neuvonnan ja digituen tarve kasvaa erityisesti niiden asiakkaiden keskuudessa, joille sähköinen asiointi ei ole sujuvaa. Asiakkaat tarvitsevat ennen kaikkea matalan kynnyksen apua, oikea-aikaista neuvontaa sekä tukea itsenäiseen asiointiin. Suuri osa Vantaa-infon asioinnista on jo siirtynyt tai siirtymässä etäkanaviin.

Korson Vantaa-infossa on asioinut viime vuosien aikana noin 4 200–4 500 asiakasta vuodessa. Samaan aikaan muissa Vantaa-infon asiointipisteissä asiakkaita on ollut moninkertaisesti enemmän. Sekä Myyrmäen että Tikkurilan Vantaa-infoissa asiakkaita on ollut vuodessa yli 50 000. Korson Vantaa-infon osuus koko Vantaa-infon asiointivolyymista on noin 3–4 %. Silti palvelupisteen ylläpito edellyttää vastaavaa kiinteää infrastruktuuria ja henkilökunnan läsnäoloa. Korson Vantaa-infon vuokra-, siivous- sekä rahankuljetuskulut ovat 31 000 euroa vuodessa, ja kahden pisteessä työskentelevän henkilön palkkakulut ovat noin 80 000 euroa vuodessa. Vantaa-infon palveluiden saatavuus turvataan jatkossa tuottamalla niitä joustavammin eri puolilla kaupunkia lähellä muita kaupungin palveluita ns. liikkuvana palveluna. Korson Vantaa-infon palvelut tuotetaan jatkossa tätä kautta ja Vantaa-infon antamaa neuvontaa on jatkossakin saatavilla myös Korson alueella.

Kun palvelut siirretään tuotettavaksi kaupungin muiden palveluiden yhteydessä, voidaan neuvonta ja digituki kytkeä suoraan palvelupolkuihin tai sinne, missä asiakkaat tavoitetaan. Lisäksi sama henkilöstö voidaan joustavammin kohdentaa sinne, missä tarve on suurin ja missä asiakkaat liikkuvat. Muutos parantaa erityisesti niiden asiakkaiden palvelua, joille digiasiointi on haastavaa tai jotka tarvitsevat tukea asioinnin etenemiseen. Kun neuvonta ja digituki annetaan palvelun vieressä, asiointi on sujuvampaa ja katkeamattomampaa kuin erilliseen palvelupisteeseen ohjautuessa. Palveluiden saavutettavuus

turvataan jatkossakin: palvelu ei keskity yhteen paikkaan, vaan sitä tuotetaan joustavammin eri puolilla kaupunkia, lähellä muita kaupungin palveluja. Tämä lisää yhdenvertaisuutta ja vastaa paremmin kaupunkilaisten todellisiin asiointitarpeisiin.

Tulevaisuuden asiakaspalvelun tuottaminen tulee kytkeä osaksi kaupungin palveluverkkosuunnitelmaa. Lisäksi esimerkiksi puhelinta ja chat-palvelua asiakaspalvelukanavina voidaan hyödyntää kaupunkitasoisesti nykyistä enemmän.

Kaupungin keskitettyä asiakaspalvelua ja neuvontaa on saatavilla Vantaa-infosta myös puhelimitse, sähköpostitse ja chatin kautta. Vantaa-infon palveluiden uudelleenjärjestelyssä huomioidaan myös se, että kaikki palvelut eivät ole siirrettävissä digitaalisiin kanaviin. Pysyvä asiakaspalvelupiste säilyy jatkossakin osana palveluverkkoa.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään lakkauttaa Korson Vantaa-infon palvelupiste 1.9.2026 alkaen

Liitteet:
- Korson Vantaa-infon palvelumallin uudistaminen

Täytäntöönpano: Työllisyyden ja kotoutumisen palvelualue / Kuntalaispalvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Kuntalaispalveluiden päällikkö Ulla Virtanen
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Korson Vantaa-infon palvelumallin uudistaminen 1.1.2027 alkaen

Kiinteästä asiointipisteestä jalkautuvaan neuvontaan ja digitukeen

Vantaa

Korson Vantaa-infon palvelumallin uudistaminen

Esitämme, että Korson Vantaa-infon kiinteää asiointipistettä ei avata uudelleen vuoden 2027 alusta lähtien. Muutoksen tavoitteena on kehittää kaupungin asiakaspalvelua vastaamaan paremmin muuttuvia palvelutarpeita, mahdollistaa uusien palvelumuotojen kokeilun ja arvioinnnin sekä tuottaa palveluita entistä tehokkaammin.

Korson asiointipisteen sulkeminen on osa kuntalaispalveluille asetettuja säästötavoitteita (-500 000)

Pisteen kiinni olon aikana 2 vakanssia on jätetty täyttämättä

- 65 000 (-2 htv) nykyisillä resursseilla ei palvelupisteen avaaminen ole mahdollista.

Vantaa

Vantaa-infon päiväkohtaiset asiakasmäärät (ka) vuosi 2025 (mukana 10 kk, 1-5 ja 8-12, Korso on kesällä suljettu)

Piste	Henki-löstö-määrä	Kaikki asiakkaat	Itsenäiset asiakkaat, muissa palveluissa, mukana tai ei kirjattu	Aulassa/ info-tiskillä palvellut asiakkaat (arvio*)	Vuoro-numero-asiakkaat	Henkilökohtaista asiakaspalvelua yhteensä (arvio*)	Asiakkaita/ asiakas-palvelu
Tikkurila	4	**231**	62	27	142	**169**	42
Myyrmäki	3	**210**	96	12	102	**114**	38
Korso	2	**22**	0	0	22	**22**	11
Puhelin	3	**102**	0	0	0	**102**	34

*Arvio perustuu osin asiakaspalvelun kirjauksiin

Vantaa

Vertailu pisteiden välillä .

Piste	Asiakkaita kuukaudessa	Yhden työntekijän päivässä palvelema asiakasmäärä
Tikkurila	4300 / 2100 (vuoronumero)	2100/4/kk – 26/pv/hlö (38/pv/hlö ovilaskurin ka:sta laskien)
Myyrmäki	4300 / 2900 (vuoronumero)	2900/3/kk – 48/pv/hlö vuoronro (66/pv/hlö ovilaskurista laskien)
Korso	472 (vuoronumero) KA 2025, 10 kk: 458	236/2/kk – 11,8/pv/hlö

Vantaa

Asiointipiste / liikkuva palvelu

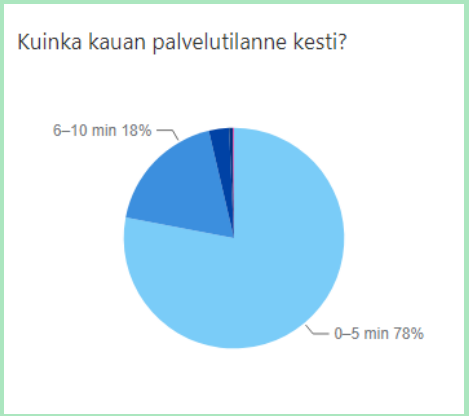
Asiakkaat, erityisesti seniorit, toivovat digituen osalta rauhallista neuvontaa, rauhallisessa tilassa. Tätä Korson asiointi- ja kassapalvelujen tarjoamiseen suunniteltu asiakastila ei mahdollista.

Digitukitilanteet vievät keskimäärin kolme kertaa enemmän aikaa kuin muu asiakaspalvelu.

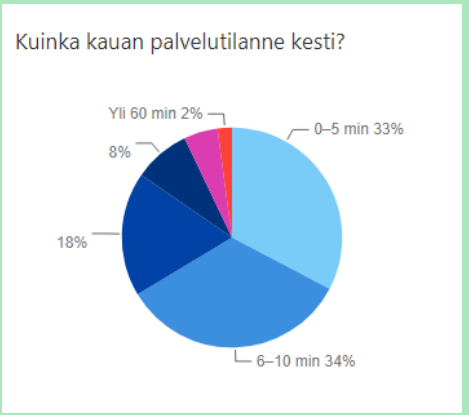
Tilojen tulee mahdollistaa asiakkaiden kohtaaminen. Digitukea annetaan rinnalla kulkien ja itsenäiseen asioimiseen kannustaen.

Liikkuva palvelu vie neuvonnan ja digituen lähemmäksi asiakkaita ja mahdollistaa rauhallisemman neuvonnan.

Palveluun ei sisältynyt digitukea



Palveluun sisältyi digitukea



Palveluverkkosuunnitelma

- Aluekeskusten Tikkurilan ja Myyrmäen palvelupisteet säilyvät ja kaupungin tiloja eri puolilla Vantaata hyödynnetään. Kiinteä asiakaspalvelupiste hyvien kulkuyhteyksien varrella mahdollistaa muun muassa kassa-asioinnin. Asiakkaita kohdataan Korson kiinteän pisteen sijaan muiden palveluiden sekä järjestöjen ja yhteistyöverkostojen tiloissa. Jo tunnistettuja hyötyjä saadaan, kun digituki on kiinteä osa peruspalvelua, kuten on havaittu tapahtuneen viimeisen vuoden aikana työllisyyspalveluissa.

- Kaupungin keskitettyä asiakaspalvelua ja digitukea tuotetaan edelleen monikanavaisesti (puhelin, chat, sähköposti, kasvokkainen asiointi). Neuvonnan ja digituen tarve korostuvat, jolloin palveluita voidaan tuottaa ja asiakkaita kohdata muissa kuin omissa kiinteissä tiloissamme.

- Asiakaspalvelua ja digitukea toteutetaan enenevässä määrin tuomalla palveluita lähemmäs asukkaita. Tavoitteena on tarjota matalan kynnyksen neuvontaa ja tukea itsenäiseen asiointiin oikea-aikaisesti siten, että ne täydentävät muuta palvelutarjontaa ja tukevat sujuvia palvelupolkuja.

Vantaa

Liikkuvan Vantaa-infon pilotti syksy 2026

Maanantai

Työllisyyspalveluiden digitukea ja neuvontaa Myyrmäen Vantaa-infossa

Digitukea ja neuvontaa Koivukylän asukastilassa

Korson Vantaa-infon digituki, neuvonta ja kassapalvelut

Tiistai

Korson Vantaa-infon digituki, neuvonta ja kassapalvelut

Digitukea ja neuvontaa Hakunilan MLL:n tiloissa

Keskiviikko

Työnhakuklubi ja digituki Työllisyys- ja kotoutumispalveluissa

Torstai

Digitukea Ohjaamossa

Digitukea Koivukylän asukastilassa

Perjantai

Ryhmämuotoiset digiopastukset työllisyys- ja kotoutumispalveluiden asiakkaille

Lisäksi järjestövierailuja seniori- ja maahanmuuttajajärjestöissä

Vantaa

Viestintäsuunnitelma muutoksesta
Vantaa

Aikataulu ja viestintä

- Tiedottaminen verkkosivuilla ja kaupungin somekanavissa
- Viestintä verkostojen kautta jalkautuvasta neuvonnasta
- Pisteissä olevat tiedotteet
- Asukaslehti
- Keräämme asiakaspalautetta ja käytämme palautetta kehittämisessä

Vantaa

Vantaa-infon eri pisteiden esittely

Vantaa

Vantaa-infon asiakkaat

- Vantaa-infolla ei ole digituen lisäksi omia palveluista eikä siksi omaa asiakasrekisteriä. Emme voi hyödyntää yhteistyökumppaneidemme asiakastietoja omiin tarkoituksiimme. Matalan kynnyksen palveluiden neuvonta tai digituki eivät edellytä henkilöllisyyden selvittämistä. Tämän takia henkilörekisteritietoa asiakkaista ei ole saatavilla. Asiakasmääristä tietoa kertyy ovilaskureiden, kassaohjelman, vuoronumerojärjestelmän ja puhelutilastojen avulla.

- Suuntaa-antavia arvioita asiakasryhmistä voidaan tehdä asiakkaille tehtyjen kyselyjen, haastattelujen sekä kaupungin palveluissa asiointia koskeneen kyselyn (2025) perusteella. Tiedot koskevat lähinnä asiointipisteissä (Tikkurila, Myyrmäki, Korso) asioivia.

    - Työikäiset ovat suurin asiakasryhmä, mutta merkittävä osa asiakkaista on yli 65-vuotiaita. Arviolta kolmasosa asiakkaista on eläkkeellä. Asiakkaista työttömiä on noin joka kymmenes. Vähintään noin joka neljäs asiakas on vieraskielinen.

    - Asiointipisteissä kävijät tulevat korostetusti pisteen lähialueilta. Asiakashaastattelujen perusteella suuri enemmistö asiakkaista on asioinut pisteissä aiemminkin. Sen sijaan puhelimessa asioi enemmän uusia asiakkaita ja puhelimessa asioivat tulevat tasaisemmin eri puolilta Vantaata.

- Henkilökunnan tekemän asiaseurannan perusteella tiedetään asioinnin aiheista esimerkiksi:

    - Asiointipisteissä HSL-kassa-asiointi kattaa kaikista asioinneista vähintään puolet. Kaupungin palveluiden neuvontaa on asioinnista noin kymmenesosa. Saman verran neuvotaan valtion ja hyvinvointialueen palveluissa.

    - Etäkanavissa (puhelin, chat, sähköposti) suurin osa (n. 70-85 %) asioinneista liittyy kaupungin palveluiden neuvontaan.

    - Digitukea annetaan sekä asiointipisteissä että etäkanavissa.

Vantaa

Puhelin ja chat

- Vantaa-info vastaanottaa keskimäärin noin 2 000 puhelua kuukaudessa. Chat-yhteydenottojen määrä on noin 30 kuukaudessa ja sähköpostitse tapahtuvia asiointeja on noin 200.
    - Puhelinlinjojen palveluajat ovat ma-ke, pe klo 8-15.30 ja to klo 12-16.30 (torstaisin takaisinsoittomahdollisuus klo 8-12). Chat on auki ma-ke, pe klo 9-15 ja to klo 12-15.
- Vantaa-infon puhelin on matalan kynnyksen yhteydenottokanava kaupungin asioissa. Vantaa-info vastaa lisäksi keskitetysti tiettyjen kaupungin palveluiden puhelinasiakaspalvelusta (pysäköinninvalvonta, kaupunkiympäristön asiakaspalvelu, liikuntapalvelut, Business Vantaa).
    - N. 70 % puheluista on kaupungin palveluiden yleisneuvontaa. Useimmin puhelut liittyvät pysäköinninvalvontaan, rakennusvalvontaan tai kunnossapitoon.
    - Hyvinvointialueen palveluiden neuvontaa on n. 10 % puheluista. Neuvontaa annetaan myös valtion palveluista.
    - Noin joka neljänteen puheluun sisältyy digitukea.
- N. 10 % puheluista ohjataan eteenpäin. Suurin osa puhelimitse tulevista yhteydenotoista voidaan hoitaa Vantaa-infossa ilman tarvetta ohjata asiakasta eteenpäin muiden palvelualueiden tai -yksiköiden asiantuntijoille.

Vantaa

Vantaa-info Tikkurila

- Ma-ke 8.45-16.30, to 12-17, pe 7.45-15.30
- Asiakkaita vuodessa noin 56 700 (ovilaskuri 2025).
  - Näistä vuoronumerolla kassapisteessä asioivia n. 34 200
  - Kuukausittainen asiakasmäärä vaihtelee: 3 900-6 000 asiakasta/kk v. 2025
- Kustannukset
  - Vuokra 172 000/v
  - Siivous 25 000, vartiointi 112 000 (Tikkurila ja Myyrmäki yhteensä)
- Asioinnin aiheita:
  - HSL-kassa-asiointi 54 % ja HSL-neuvonta 11 %
  - Kaupungin palveluiden neuvonta 8 %
  - Hyvinvointialueen palveluiden neuvonta ja kassa-asiointi 5 %
  - Valtion palveluiden neuvonta 4 %
  - Vapaa-ajan tuotteet (esim. kalastusluvat) 5 %
- Pisteessä on asiakkaiden käytössä asiakastietokoneita, tulostin ja skanneri itsenäistä viranomaisasiointia varten.

Vantaa

Vantaa-info Myyrmäki

- Ma-ke 8.45-16.30, to 12-17, pe 7.45-15.30
- Asiakkaita vuodessa noin 51 900 (ovilaskuri, 2025).
  - Näistä vuoronumerolla kassapisteessä asioivia n. 24 600.
  - Kuukausittainen asiakasmäärä vaihtelee: 3 500-5 100 asiakasta/kk v. 2025
- Kustannukset
  - Vuokra 57 554/V
  - Siivous 25 000, vartiointi 112 000 (Tikkurila ja Myyrmäki yhteensä)
- Asioinnin aiheita:
  - HSL-kassa-asiointi 52 % ja HSL-neuvonta 18 %
  - Kaupungin palveluiden neuvonta 8 %
  - Hyvinvointialueen palveluiden neuvonta ja kassa-asiointi 3 %
  - Valtion palveluiden neuvonta 4 %
  - Vapaa-ajan tuotteet (esim. kalastusluvat) 4 %
- Pisteessä on asiakkaiden käytössä asiakastietokoneita, tulostin ja skanneri itsenäistä viranomaisasiointia varten.
- Monikielinen neuvonta päivystää pisteessä joka arkipäivä.

Vantaa

Vantaa-info Korso

- Suljettuna vuoden 2026, aiemmin ma-ke 8.45-16.30, to 12-17, pe 7.45-15.30
- Asiakkaita 4 580 vuonna 2025
- Kuukausittainen asiakasmäärä vaihtelee: 420-560 asiakasta/kk v. 2025.
  - Korson asiointipiste ollut kesäisin suljettuna n. 2 kk ja vuoden vaihteessa 2 viikkoa.
- Kustannukset
  - Sisäiset vuokrat 27 000 €/v
  - Henkilöstö kustannukset 80 000 €/v
- Asioinnin aiheita:
  - HSL-kassa-asiointi 54 % ja HSL-neuvonta 11 %
  - Kaupungin palveluiden neuvonta 9 %
  - Hyvinvointialueen palveluiden neuvonta ja kassa-asiointi 3 %
  - Valtion palveluiden neuvonta 6 %
  - Vapaa-ajan tuotteet (esim. kalastusluvat, sporttikortti v. 2025 asti) 10 %

Vantaa

Jalkautuvat palvelut

Vantaa-infon palvelut työllisyys- ja kotoutumispalveluiden asiakkaille

- Vernissakatu 1, työllisyyspalveluiden neuvonta: neuvontaa ma-ke 9-15, to 12-15, pe 10-15
- Ohjaamo: neuvontaa 2 päivänä viikossa
- Neuvontaa työnhakuun liittyvissä digiasioissa (esim. Työmarkkinatorin käyttö) sekä digitaalisten perustaitojen oppimisessa. Asiakkaita neuvotaan myös kaupungin palveluihin ja muihin julkisiin palveluihin liittyvissä asioissa.
    - Neuvontatilanteet ovat pidempiä kuin Vantaa-infon palvelupisteissä. Arviolta noin puolet asiakkaista on vieraskielisiä.
- Keskiviikkoisin työnhakuklubilla auttamassa asiakkaita työnhaussa ja CV:n rakentamisessa
- Perjantaisin perusdigitaitojen opettamista pienryhmissä

Vantaa-infon jalkautuva neuvonta Koivukylän asukastilassa

- 2 päivänä viikossa
- Pääasiassa digitukea

Vantaa

Muu yhteistyö

- Pyrimme löytämään paikat, joissa asiakkaamme (seniorit ja maahanmuuttajataustaiset) asioivat muutenkin, ja menemään sinne
- Korson kirjasto, tiistaiaamupäivisin digituki ja kaupungin yleisneuvonta (ei kassapalveluita) syyskuun alusta 2026 lähtien
- Hakunilan MLL:n tiloissa digitukea tiistai-iltapäivisin syyskuusta 2026 lähtien
- Kivistön kirjasto / Jumbon kirjastoyhteistyö tvs. selvityksessä
- Lisäksi järjestövierailut seniori- ja maahanmuuttajajärjestöihin

Vantaa

Liikkuvan palvelun toimintamallin kehittäminen

Palveluita viedään paikkoihin, joissa neuvonnan ja digituen kannalta keskeisiä asiakasryhmiä tavoitetaan paremmin ja lähempänä heidän arkiympäristöään.

Palvelumallin vaikutuksia seurataan asiakasmäärien ja asiakaspalautteen sekä palveluiden saavutettavuuden ja vaikuttavuuden näkökulmasta. Samalla varmistetaan palveluiden riittävä saatavuus myös Korson alueella.

Mikäli liikkuvan palvelun ja verkostomaisen toimintamallin kokemukset osoittautuvat myönteisiksi, voidaan niiden pohjalta kehittää kaupungin asiakaspalveluverkon tulevaisuuden ratkaisuja joustavammin ja tiiviimmässä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Vantaa

13 Eurooppalaisen tasa-arvon peruskirjan uudet artiklat / PT (kvalt)

VD/5782/04.00.00/2026

PT/MT/S-AP/SE

Euroopan kuntien ja alueiden neuvosto (Council of European Municipalities and Regions, CEMR) on Euroopan suurin ja laajin paikallis- ja aluehallinnon järjestö, jonka jäseninä on yli 60 kansallista kunta- ja aluejärjestöä 40 Euroopan maasta. Yhdessä nämä järjestöt edustavat noin 100 000 eurooppalaista paikallis- ja aluehallintoa. Suomessa CEMR:n jäsen on Kuntaliitto.

CEMR laati naisten ja miesten tasa-arvoa paikalliselämässä koskevan eurooppalaisen peruskirjan eurooppalaisena yhteistyönä vuonna 2006. Siitä käytetään yleisesti nimeä Eurooppalainen tasa-arvon peruskirja. Vantaan kaupunki allekirjoitti peruskirjan kolmantena kuntana Suomessa vuonna 2007. Kyseessä on vapaaehtoinen sitoumus viedä kansainväliset tasa-arvosopimukset ja olemassa oleva tasa-arvolainsäädäntö täysipainoisesti käytäntöön kaikessa kunnan toiminnassa.

Peruskirjassa käsitellään sukupuolten tasa-arvon edistämistä monista eri näkökulmista. Se kattaa monipuolisesti muun muassa kuntien demokraattisen vastuun ja päätöksenteon, johtamisen, työnantajaroolin, palvelut, julkiset hankinnat ja sukupuoleen perustuvan väkivallan ehkäisyn. Peruskirjan allekirjoittaja on sitoutunut päivittämään olemassa olevia tasa-arvosuunnitelmiaan, asettamaan tasa-arvoa koskevat tavoitteet linjassa peruskirjan kanssa ja varaamaan resursseja toteutukseen.

Euroopassa kuntien ja alueiden toimintaympäristössä on tapahtunut monenlaisia muutoksia vuosituhannen alun jälkeen. CEMR:n pysyvä tasa- arvokomitea ja sen tasa-arvoa käsittelevä asiantuntijaryhmä ovat täydentäneet alkuperäistä 30 artiklan peruskirjaa uusilla artikloilla:

31. Kestävää kehitystä kestävää tulevaisuutta varten
32. Verkossa tapahtuva väkivalta
33. Virkoihin valittuihin naisiin ja henkilöstöön kohdistuva väkivalta
34. Ryhmienvälisyys ja monimuotoisuus
35. Työpaikan joustavuus
36. Digitalisaatio ja digitaalinen osallisuus
37. Seksuaali- ja lisääntymisterveyteen liittyvät oikeudet
38. Ilmastonmuutos ja oikeus terveelliseen ympäristöön
39. Kriisinhallinta ja siviilivalmius.

Uusi peruskirja kokonaisuudessaan: https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2024/2283-eurooppalainen-tasa-arvon-peruskirja

Peruskirjan allekirjoittajia kehotetaan sisällyttämään uusien artiklojen sisällöt työhönsä ja artiklat tulee saattaa tiedoksi peruskirjan hyväksyneelle taholle. Vantaalla peruskirjan hyväksyi vuonna 2007 kaupunginvaltuusto.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle Eurooppalaisen tasa-arvon peruskirjan merkitsemistä tiedoksi.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: Hallintoasiantuntija Meija Tuominen
(etunimi.sukunimi@vantaa.fi)

14 Lausunto Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista /PT

VD/5776/00.02.01.00/2026

PT/TA/SP/JV/SO/EV/KN/JK

Ympäristöministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö pyytävät lausuntoa Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista. Kiertotalouden strateginen ohjelmaehdotus valmisteltiin poikkihallinnollisena ja osallistavana prosessina vuosina 2020–2021. Ohjelmaehdotuksen pohjalta Valtioneuvosto teki periaatepäätöksen kiertotalouden strategisesta ohjelmasta keväällä 2021.

Ministeriöt ovat tilanneet Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnin, joka kuvaa kiertotalouden strategisen ohjelman edistymistä. Väliarvioinnin on tarkoitus tukea myös jatkotoimien suunnittelua. Väliarvioinnin mukaan Kiertotalouden strateginen ohjelma on ollut ja on edelleen keskeinen väline Suomen siirtymässä kohti hiilineutraalia ja resurssiviisasta yhteiskuntaa. Ohjelman strateginen merkitys on suuri, mutta tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkossa vahvempaa ohjausta, järeämpiä keinoja sekä pitkäjänteisen poliittisen sitoutumisen varmistamista. Lausuntoja on tarkoitus hyödyntää muun muassa ohjelman jatkovalmistelussa ja toimeenpanon painotusten tarkentamisessa.

Lausuntopyyntö koskee Vantaan kaupungin kaupunkiympäristön toimialan, kasvatuksen ja oppimisen toimialan sekä konsernijohdon toimialan tehtäväalueita. Lausunto on valmisteltu toimialojen yhteistyönä. Kiertotalouden strateginen ohjelma ohjaa Suomen siirtymää kiertotalouteen, ja sen tavoitteilla on vaikutuksia muun muassa kuntien hankintoihin, materiaalitehokkuuteen, osaamisen kehittämiseen, elinkeinopolitiikkaan sekä ilmasto- ja resurssiviisaustyöhön.

Lausunto toimitetaan ympäristöministeriölle ja työ- ja elinkeinoministeriölle lausuntopyynnössä ilmoitettuun määräaikaan mennessä. Lausunto pyydetään antamaan viimeistään 31.8.2026.

Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 8 § 1 kohdan 2 mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa ympäristöministeriölle ja työ- ja elinkeinoministeriölle liitteen mukainen lausunto Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista
- Lausuntopyyntö Kiertotalouden strategisesta ohjelmasta

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: Ympäristösuunnittelija Kimmo Nekkula, p. 0400 709 574, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

VN/19386/2026

Lausuntopyyntö Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista

Johdanto

Ympäristöministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö pyytävät lausuntoa Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista.

Kiertotalouden strateginen ohjelmaehdotus valmisteltiin poikkihallinnollisena ja osallistavana prosessina vuosina 2020–2021. Ohjelmaehdotuksen pohjalta Valtioneuvosto teki periaatepäätöksen kiertotalouden strategisesta ohjelmasta keväällä 2021.

Ministeriöt ovat tilanneet Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnin, joka kuvaa kiertotalouden strategisen ohjelman edistymistä. Väliarvioinnin on tarkoitus tukea myös jatkotoimien suunnittelua. Väliarvioinnin mukaan Kiertotalouden strateginen ohjelma on ollut ja on edelleen keskeinen väline Suomen siirtymässä kohti hiilineutraalia ja resurssiviisasta yhteiskuntaa. Ohjelman strateginen merkitys on suuri, mutta tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkossa vahvempaa ohjausta, järeämpiä keinoja sekä pitkäjänteisen poliittisen sitoutumisen varmistamista. Lausuntoja on tarkoitus hyödyntää muun muassa ohjelman jatkovalmistelussa ja toimeenpanon painotusten tarkentamisessa.

Lausuntopyynnössä on esitetty kysymyksiä, joihin näkemyksiä erityisesti toivotaan, joten tarkemmat näkemyksemme on esitetty vastauksina esitettyihin kysymyksiin (lausuntopohjassa olleet kysymykset merkitty sinisellä).

Vantaan kaupunki kiittää lausuntomahdollisuudesta ja lausuu näkemyksenään seuraavaa:

Kiertotalous on keskeinen ratkaisukokonaisuus ilmastokriisin ja luonnonvarojen ylikulutuksen hillintään. Vantaan kaupunki on edistänyt omassa toiminnassaan kiertotalouden tavoitteita jo pitkään, ja Vantaan kaupungin strategiassakin on sitouduttu tekoihin, jotka edistävät kiertotaloutta. Vantaan kaupunki on myös sitoutunut kiertotalouden green dealissa edistämään maamassojen kierrätystä, tehostamaan rakennusten käyttöasteita sekä lisäämään kasvisten ja kestävien kalatuotteiden määrää päiväkoti-, koulu-, ja oppilaitosruokailussa.

1. Mitkä ohjauskeinot ovat vaikuttavimpia ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

(Arvioinnin mukaan ohjelma on ollut relevantti ja hyödyllinen yhteistyön, osaamisen ja informaatio-ohjauksen vahvistamisessa, mutta vaikutukset määrällisiin tavoitteisiin ja investointeihin ovat jääneet rajallisiksi. Sääntely, verotus ja markkinoita ohjaavat taloudelliset instrumentit ovat edenneet hitaasti. Arvioinnin suosituksia ovat muun muassa strategisen ohjauksen vahvistaminen, taloudellisen ohjauksen kehittäminen, rahoituspolkujen rakentaminen, sääntelyn ja lupien parantaminen, hankintojen vahvistaminen, green dealin kehittäminen sekä seurannan parantaminen.)

- Mitkä arvioinnin suosituksista ovat mielestänne tärkeimpiä seuraavassa vaiheessa ja miten konkretisoisitte niitä?
- Onko teillä näkemyksiä eri ohjauskeinojen toimivuudesta, esimerkkejä muista maista ja arvioita toteuttamiskelpoisuudesta?
- Miten täydentäisitte kiertotalousohjelman tavoitteita ja toimenpiteitä?

Vantaan kaupungin näkemys:

Ruotsin mallin mukainen alennettu arvonlisävero joillekin korjauspalveluille olisi vaikuttava toimenpide. Kun EU-sääntely vaatii nyt esimerkiksi kodinkonevalmistajilta varaosien myynnin laajentamista muillekin kuin merkkihuolloille, avautuu uusia mahdollisuuksia monenlaisille yrityksille. Suomessa olisikin mahdollista kannustaa korjaustoimintaa verotuksella mutta myös avata uudenlainen toimiala korjaukseen, esim. kodinkonekorjaukseen liittyen. Vantaan kaupunki kouluttaa kodinkonehuoltajia (mahdollisesti ainoana Suomessa) ammattiopisto Variassa: Kodinkonehuoltajan koulutus toi Varialle alan kehittämisteon tunnustuksen | Varia. Koulutus on ollut suosittu, ja mahdollistaa esimerkiksi muita heikommassa työmarkkina-asemassa olevien maahanmuuttajataustaisten ihmisten työllistymistä. Monissa maissa kodinkoneita ja muitakin tavaroita on totuttu korjaamaan ja maahanmuuttajataustaisilla saattaa olla ilman muodollista ammattikoulutusta olevaa osaamista. Tällaisen uuden korjaustoimialan syntyminen voisi paitsi parantaa kiertotaloutta myös työllisyyttä.

Kiertotalousohjelman toimenpiteitä pitäisi suunnata erityisesti maankäytön ja rakentamisen kiertotalouden vahvempaan ja sitovampaan ohjaukseen. Kannustimia olemassa olevan rakennuskannan säilyttämiseen ja turhan purkamisen välttämiseen pitäisi lisätä. Lisäksi yhteisiä indikaattoreita ja mittaamisen periaatteita pitäisi ottaa käyttöön mahdollisimman pian, jotta ohjelman vaikuttavuutta olisi helpompi arvioida.

2. Miten Kiertotalouden green dealin puitteissa tehtävää yhteistyötä ja toimintamalleja voisi kehittää?

(Arvioinnin mukaan green deal on onnistunut sitouttamaan toimijoita, mutta vapaaehtoisuuteen perustuva malli ei yksin riitä systeemiseen muutokseen. Lisäksi osallistujajoukkoa tulisi laajentaa erityisesti materiaali-intensiivisille toimialoille.)

Vantaan kaupungin näkemys:

Kiertotalouden green dealin (myöh. KGD) vaikuttavuudesta ei ole vielä mitattua tietoa, sillä tavoitteiden toteutumista ei ole vielä ehditty raportoida sopimuskauden ollessa vasta hyvin

alkuvaiheessa. Siksi myöskään KGD:n lopullista vaikuttavuutta on vaikea arvioida. Tämänhetkisen arvion mukaan green dealin tavoitteet voisivat olla nykyistä kunnianhimoisempia, konkreettisempia ja sitovampia. Hyviä kokemuksia on jo ollut esimerkiksi rakentamisen muutosalueella sitoutujien ja sitoumusta harkitsevien lisääntyneen yhteistyön, tiedonvaihdon ja sparrauksen muodossa. Rakentamisen toimiala näyttää olevan laajasti sitoutunut yhteisten tavoitteiden edistämiseen. Muita, erityisesti materiaali-intensiivisiä toimialoja, pitäisi saada liittymään mukaan KGD:iin sen vaikuttavuuden parantamiseksi.

Ohjelmassa todetaan: ”Ajatuksena onkin ”koko yhteiskunnan voimin” edistää kiertotalouteen siirtymistä (ympäristöministeriö, n.d.). KGD:n tarkoituksena on toimia pitkän aikavälin strategisena sitoumuksena aiempien, fokusoituneempien green deal –sopimusten rinnalla tähdäten vuoteen 2035.” Kuitenkin esim. Uudistava ruokajärjestelmä-toimenpidealueeseen oli väliarviointiin mennessä sitoutunut vain 5 toimijaa. Väliarvioinnissa todetaan: “Lopulta KGD on kokonaisuutena juuri niin kunnianhimoinen kuin siihen sitoutuneet päättävät”. KGD:n ongelma on se, että ei ole yhdessä neuvoteltua sopimusta ja kaikille sitoutujille yhteisiä kriteereitä. Näin onkin mahdollista, että osa sitoumuksista ei tuota kovinkaan suurta muutosta “business as usual”-kehityspolkuun nähden. Toki ohjausryhmä valvoo, että sitoumukset ovat riittävän vaikuttavia. Kuitenkin esimerkiksi Päästöttömät työmaat ja Haitallisten aineiden vähentäminen varhaiskasvatuksen hankinnoissa -green dealit voivat käytännössä olla vaikuttavampia, kun kaikki sitoutuvat samoihin tavoitteisiin ja hankintavaatimuksiin. Em. green deal-sopimusten yhteiset markkinavuoropuhelut, maahantuojien ja alan liittojen kanssa käytävä vuoropuhelu, kriteerityö ja yhdenmukainen raportointi ovat vaikuttavuudeltaan aivan eri luokkaa kuin silloin, kun sitoutujilla on kullakin hieman erilaiset sitoumukset. Yhteiset vaatimukset myös kannustavat sitoutujia rohkeampiin toimiin kuin silloin, jos kukin organisaatio on yksin tekemässä suunnanmuutosta, jokainen omilla keinoillaan. Esimerkiksi ruokateemassa Vantaan kaupungilla on ollut hyvin vähän sparrauskumppaneita tavoitteiden kanssa green deal-sitoumuksen sisällä, koska samantyyppisiä sitoumuksia ei ole ollut. Vantaan kaupunki onkin hyötynyt green dealista lähinnä sisäisenä kirittäjänä ja selkänojana. Jos KGD-kokonaisuudessa olisi kaikille toimijoille yhteisiä tavoitteita, vaatimuksia ja kriteereitä sekä esimerkiksi yhteisiä ennakoivia markkinavuoropuheluita, vaikuttavuus lisääntyisi. Mukaan pitäisi saada riittävästi toimijoita kuhunkin teemaan liittyen.

3. Mitä kiertotalouden rahoitusmalleja tai -ratkaisuja tulisi vahvistaa tai mitä uusia malleja tulisi kehittää?

(Arviointi tunnistaa rahoituskuilun TKI-vaiheen ja teollisen mittakaavan investointien välillä.)

- Mitkä ovat keskeisimpiä pullonkauloja kiertotalousinvestoinneissa, ja miten niitä tulisi ratkaista?
- Miten kiertotalouden edistämisen tulisi sisältyä tulevaan EU:n monivuotisen rahoituskehyksen kansalliseen ohjelmaan?

Vantaan kaupungin näkemys:

Väliarvioinnissa on tunnistettu, että kiertotalouden tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi nykyistä kunnianhimoisempaa, pitkäjänteisempää ja kokonaisvaltaista taloudellista ohjausta, joka ulottuisi verotukseen, rahoitukseen ja markkinoiden kehitykseen. Väliarvioinnissa on todettu, että kuluneella kaudella taloudellista ohjausta on edistetty vain rajallisesti, eikä mahdollisten taloudellisten ohjauskeinojen jatkoselvittely ole edennyt. Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että jatkossa taloudellista ohjausta käytettäisiin voimakkaammin ja systemaattisemmin kiertotalouden tavoitteiden edistämisessä. Pidämme tärkeänä jatkoselvittää väliarvioinnissa tunnistettuja aihioita, kuten jätehuollon verot ja maksut, luonnonvarojen ja etenkin maa-ainesverojen mahdollisuudet, sekä tuotteiden elinkaaren pidentämiseen tähtäävät kannusteet.

Kiertotalouden tulisi olla yksi EU:n tulevan monivuotisen rahoituskehyksen kansallisen ohjelman läpileikkaavista tavoitteista. Rahoitusta tulisi kohdentaa toimiin, joilla voidaan vähentää luonnonvarojen kulutusta, lisätä materiaalien ja tuotteiden uudelleenkäyttöä, vauhdittaa vähähiilisten ja resurssitehokkaiden liiketoimintamallien käyttöönottoa sekä luoda työpaikkoja kiertotalouden alalle.

Kansallisessa ohjelmassa on tärkeää varmistaa, että myös kuntien ja kaupunkien investoinnit, kokeilut sekä yhteistyöhankkeet yritysten, tutkimuslaitosten ja muiden toimijoiden kanssa voivat saada rahoitusta, sillä kaupungeilla ja kunnilla on keskeinen rooli kiertotalouden markkinoiden luomisessa, uusien ratkaisujen käyttöönotossa ja kysynnän synnyttämisessä.

Kiertotalouteen kohdennettavan rahoituksen vaikuttavuutta tulisi arvioida myös sen perusteella, miten se tukee uusien työpaikkojen syntymistä, työvoiman osaamisen kehittämistä ja yritysten kasvua. Kiertotalous tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia luoda paikallisia, vaikeasti ulkoistettavia työpaikkoja esimerkiksi materiaalien uudelleenkäytön, korjauspalveluiden, kierrätyksen ja resurssitehokkaiden palveluiden aloilla. On tärkeää hyödyntää kiertotalouden mahdollisuuksia paikallisten työmarkkinoiden vahvistamisessa ja uusien vihreän siirtymän työpaikkojen luomisessa.

Kansallisen ohjelman valmistelussa olisi syytä arvioida, hyödynnetäänkö EU:n mahdollistamia rahoitus- ja tukivälineitä riittävästi esimerkiksi kiertotalousalan kasvun ja työllisyyden edistämiseksi. Olisi syytä kiinnittää huomiota toimiin, joilla voidaan vauhdittaa uusien kiertotalousyritysten kasvua, osaavan työvoiman saatavuutta sekä uusien työpaikkojen syntymistä vihreän siirtymän aloille.

4. Miten julkisia hankintoja tulisi ohjata nykyistä vahvemmin kiertotalousmarkkinoiden luomisessa?

(Arviointi nostaa julkiset hankinnat yhdeksi tärkeäksi vipuvarreksi kysynnän synnyttämisessä ja ratkaisujen skaalaamisessa.)

- Miten kiertotaloutta tukevia julkisia hankintoja tulisi edistää ja minkälainen ohjauskeinojen kokonaisuus olisi tässä tehokkain?
- Ovatko julkisille hankinnoille asetetut kiertotalous- ja kestävyyttä koskevat tavoitteet riittävän vaikuttavia, ja miten niiden toimeenpanoa tulisi vahvistaa (esim. ohjaus, kannustimet tai rahoitus)?

Vantaan kaupungin näkemys:

Vanha suositus 1 (s.23): edelleen relevantteja ja vaikuttavia olisivat seuraavien suositusten toteuttaminen:

- Kiertotalouden taloudellisten kannusteiden edelleen kehittäminen: minkälaisilla taloudellisen ohjauksen keinoilla edistetään entistä paremmin kiertotaloutta ja luonnonvarojen ylikulutuksen vähentämistä (esimerkiksi miten verotuksen keinoilla voitaisiin vaikuttaa haitallisuuteen ottaen huomioon koko arvoketju)

− ympäristölle haitallisten yritystukien tarkempi tarkastelu ja mahdolliset tarvittavat toimenpiteet tarkasteluun pohjautuen

− informaatio-ohjauksen varmistaminen, jotta ohjauskeinot saadaan tietoisuuteen ja jalkautettua tehokkaasti käyttöön

Vanha suositus 2 (s.24): KEINO-osaamiskeskuksen alasajo oli kiertotaloustavoitteiden näkökulmasta erittäin valitettava ratkaisu, sillä nyt kiertotalouskeskustelu, tapahtumat ja kehittäminen on pirstoutunut moniin hankkeisiin ja eri tahoille. KEINOn tyyppiselle kokonaisuudelle olisi Suomessa edelleenkin tarvetta. EU:sta tulevan vihreän siirtymän sääntelyn tavoitteet eivät toteudu monissa julkisissa hankintayksiköissä, sillä toimeenpanosta puuttuu Suomessa kansallinen ohjaava taso. Suomessa ei ole tahoa, joka riittävän laajasti pystyisi toimimaan ohjaavana ja neuvovana tahona hankintayksiköiden kysymyksiin lakien tai asetusten soveltamisesta. Sama koskee vapaaehtoisia toimia. Esimerkiksi Julkisten hankintojen ekologiset tavoitteet vaatisivat toteutuakseen riittävästi resursseja ohjaukseen, neuvontaan ja viestintään sekä yhteistyön koordinoimiseen. Päästöttömät työmaat, Haitallisten aineiden vähentäminen varhaiskasvatuksessa ja Kestävä purkaminen –green dealit olivat hyvin organisoituja Motivan taholta. Nyt KGD-työhön ei ole samantasoista koordinointiresurssia, ja yhteistyö on jäänyt esimerkiksi ruokateemassa paljon ohuemmaksi. Samoin väliarvioinnissa mainittu indikaattoritiedon ja seuranta- ja arviointitiedon kerääminen ja hyödyntäminen määräaikaisissa hankkeissa ja tapauskohtaisesti on sirpaleista, eikä tuota parasta vaikuttavuutta. Tarvittaisiin yhtenäistä toimintamallia, kokonaisuuden hallintaa ja jatkuvuutta tiedon hyödyntämiseen. Tämä olisi helpointa, jos olisi selkeä julkinen taho, joka ottaisi kokonaisuudesta vastuun.

Väliarvioinnin uusista tavoitteista nro 6. (Vahvistetaan kiertotalousvaatimusten integrointia kestäviin julkisiin hankintoihin) ehdottaa: “ Toimenpiteessä voidaan hyödyntää kiertotalouden green deal -sitoutumistyötä alustana, jonka kautta hankintayksiköitä kannustetaan asettamaan konkreettisia kiertotaloustavoitteita ja jakamaan hyviä käytäntöjä”. Suositus ei kuulosta kovinkaan vaikuttavalta, huomioiden nykyisen KGD-

osallistujien pienen määrän ja koordinoinnin resursoinnin. Kuten kohdassa 2 totesimme, kukin KGD-sitoutuja määrittelee itse omat tavoitteet ja niiden kunnianhimon tason. Hyvien käytäntöjen jakamista tapahtuu jo nyt monissa hankkeissa ja alustoilla. Jos julkiset hankinnat halutaan saada toteuttamaan kiertotaloustavoitteita, tarvitaan paitsi lainsäädäntöä ja sen soveltamisen ohjausta, myös rahoitusta ja koordinaatiota yhteisten sitoumusten tekemiseen. Julkisten hankintojen ekologiset tavoitteet ovat hyvä lähtökohta. Nyt pitäisi saada vielä julkiset toimijat sitoutumaan yhdessä niiden toteuttamiseen.

5. Miten eri toimijoiden sitoutumista sekä ohjelman pitkäjänteisyyttä ja poikkihallinnollisuutta voitaisiin lisätä?

(Arvioinnin mukaan ohjelman strateginen merkitys on suuri, mutta tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkossa vahvempaa ohjausta, järeämpiä keinoja sekä pitkäjänteisen poliittisen sitoutumisen varmistamista. Kiertotalouden strateginen ohjelma on edistänyt kiertotaloutta yli hallintorajojen ja pitänyt teeman näkyvästi esillä kansallisessa ja EU-tason päätöksenteossa.

Ohjelma on tukenut laajaa joukkoa hankkeita ja kehittämistoimia, ja sen strateginen relevanssi on arvioinnin mukaan edelleen vahva.)

Vantaan kaupungin näkemys:

Kuten arvioinnissa on mainittu, “ *tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkossa vahvempaa ohjausta, järeämpiä keinoja sekä pitkäjänteisen poliittisen sitoutumisen varmistamista.”* Järeämmät keinot voivat olla kiertotalouteen liittyvää lainsäädäntöä. Vahvempi ohjaus vaatisi vastuutahon ja resursseja ohjaukseen ja koordinointiin.

LINKIT:

Kiertotalouden strategisen ohjelman arviointi : Toteutus ja kehittämissuunnat

Kiertotalouden edistäminen - Ympäristöministeriö

Uusi suunta : Ehdotus kiertotalouden strategiseksi ohjelmaksi

aee1e0d0-802f-b272-e424-50c9cd1c5f5e (valtioneuvoston periaatepäätös kiertotalouden strategisesta ohjelmasta)

Ympäristöministeriö

Lausuntopyyntö

22.06.2026 VN/19386/2026

Lausuntopyyntö Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista

Johdanto

Ympäristöministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö pyytävät lausuntoa Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnista.

Tausta

Kiertotalouden strateginen ohjelmaehdotus valmisteltiin laajana poikkihallinnollisena ja osallistavana prosessina vuosina 2020–2021. Ohjelmaehdotuksen pohjalta Valtioneuvosto teki periaatepäätöksen kiertotalouden strategisesta ohjelmasta keväällä 2021, ja Petteri Orpon hallitus on jatkanut periaatepäätöksen voimassaoloa.

Ministeriöt ovat tilanneet Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarvioinnin, jonka toteuttivat Sweco ja 4Front lokakuun 2025 ja maaliskuun 2026 välisenä aikana.

Kiertotalouden strategisen ohjelman arviointi tarjoaa tiiviin kokonaiskuvan kiertotalouden strategisen ohjelman edistymisestä, ja sen on tarkoitus tukea myös jatkotoimien suunnittelua. Arvioinnin mukaan Kiertotalouden strateginen ohjelma on ollut ja on edelleen keskeinen väline Suomen siirtymässä kohti hiilineutraalia ja resurssiviisasta yhteiskuntaa. Ohjelman strateginen merkitys on suuri, mutta tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkossa vahvempaa ohjausta, järeämpiä keinoja sekä pitkäjänteisen poliittisen sitoutumisen varmistamista. Väliarvioinnissa on suosituksia jatkoaskelista.

Lisäksi EU:n komissio vuoden 2026 talouspolitiikan EU-ohjausjakson paketissa(3.6.2026)suosittelee, että Suomi vauhdittaa teollisuuden ja liikenteen hiilestä irtautumista, vihreitä teknologioita ja kiertotalouden ratkaisuja sekä vahvistaa maan ja metsävarojen kestävää käyttöä.

Tavoitteet

Eri ministeriöiden ja sidosryhmien näkemyksiä on tarkoitus hyödyntää ohjelman jatkovalmistelussa, toimeenpanon painotusten tarkentamisessa sekä YM:n strategian ja virkamiespuheenvuoron valmistelussa.

Kysymykset:

1. Mitkä ohjauskeinot ovat vaikuttavimpia ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Arvioinnin mukaan ohjelma on ollut relevantti ja hyödyllinen yhteistyön, osaamisen ja informaatio-ohjauksen vahvistamisessa, mutta vaikutukset määrällisiin tavoitteisiin ja investointeihin ovat jääneet rajallisiksi. Sääntely, verotus ja markkinoita ohjaavat taloudelliset instrumentit ovat edenneet hitaasti. Arvioinnin suosituksia ovat muun muassa strategisen ohjauksen vahvistaminen, taloudellisen ohjauksen kehittäminen, rahoituspolkujen rakentaminen, sääntelyn ja lupien parantaminen, hankintojen vahvistaminen, green dealin kehittäminen sekä seurannan parantaminen.

- Mitkä arvioinnin suosituksista ovat mielestänne tärkeimpiä seuraavassa vaiheessa ja miten konkretisoisitte niitä?
- Onko teillä näkemyksiä eri ohjauskeinojen toimivuudesta, esimerkkejä muista maista ja arvioita toteuttamiskelpoisuudesta?
- Miten täydentäisitte kiertotalousohjelman tavoitteita ja toimenpiteitä?

2. Miten Kiertotalouden green dealin puitteissa tehtävää yhteistyötä ja toimintamalleja voisi kehittää?

Arvioinnin mukaan green deal on onnistunut sitouttamaan toimijoita, mutta vapaaehtoisuuteen perustuva malli ei yksin riitä systeemiseen muutokseen. Lisäksi osallistujajoukkoa tulisi laajentaa erityisesti materiaali-intensiivisille toimialoille.

3. Mitä kiertotalouden rahoitusmalleja tai -ratkaisuja tulisi vahvistaa tai mitä uusia malleja tulisi kehittää?

Arviointi tunnistaa rahoituskuilun TKI-vaiheen ja teollisen mittakaavan investointien välillä.

- Mitkä ovat keskeisimpiä pullonkauloja kiertotalousinvestoinneissa, ja miten niitä tulisi ratkaista?
- Miten kiertotalouden edistämisen tulisi sisältyä tulevaan EU:n monivuotisen rahoituskehyksen kansalliseen ohjelmaan?

4. Miten julkisia hankintoja tulisi ohjata nykyistä vahvemmin kiertotalousmarkkinoiden luomisessa?

Arviointi nostaa julkiset hankinnat yhdeksi tärkeäksi vipuvarreksi kysynnän synnyttämisessä ja ratkaisujen skaalaamisessa.

- Miten kiertotaloutta tukevia julkisia hankintoja tulisi edistää ja minkälainen ohjauskeinojen kokonaisuus olisi tässä tehokkain?
- Ovatko julkisille hankinnoille asetetut kiertotalous- ja kestävyyttä koskevat tavoitteet riittävän vaikuttavia, ja miten niiden toimeenpanoa tulisi vahvistaa (esim. ohjaus, kannustimet tai rahoitus)?

5. Miten eri toimijoiden sitoutumista sekä ohjelman pitkäjänteisyyttä ja poikkihallinnollisuutta voitaisiin lisätä?

Arvioinnin mukaan ohjelman strateginen merkitys on suuri, mutta tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkossa vahvempaa ohjausta, järeämpiä keinoja sekä pitkäjänteisen poliittisen sitoutumisen varmistamista. Kiertotalouden strateginen ohjelma on edistänyt kiertotaloutta yli hallintorajojen ja pitänyt teeman näkyvästi esillä kansallisessa ja EU-tason päätöksenteossa. Ohjelma on tukenut laajaa joukkoa hankkeita ja kehittämistoimia, ja sen strateginen relevanssi on arvioinnin mukaan edelleen vahva.

Vastausohjeet vastaanottajille

Lausunto pyydetään ensisijaisesti antamaan vastaamalla tässä lausuntopalvelussa. Tällöin lausuntoa ei tarvitse lähettää erikseen sähköpostitse tai postitse.

Ohjeet palveluun rekisteröitymiseksi ja palvelun käyttämiseksi löytyvät lausuntopalvelun sivulta Ohjeet > Käyttöohjeet (käyttäjätuki: lausuntopalvelu.om(at)gov.fi). Ministeriöiden tulee lisäksi tallentaa lausuntopalvelussa antamansa lausunto VAHVA-asianhallintajärjestelmään asialle VN/19386/2026.

Jos lausuntoa ei ole mahdollista antaa lausuntopalvelussa, se voidaan vaihtoehtoisesti toimittaa ministeriön kirjaamoon sähköpostitse osoitteeseen kirjaamo.ym(at)gov.fi tai postitse osoitteeseen ympäristöministeriö, PL 25, 00023 Valtioneuvosto. Kirjaamoon toimitetussa lausunnossa pyydetään mainitsemaan asianumero VN/19386/2026. Lisäksi kirjaamoon toimitettu lausunto pyydetään lähettämään esimerkiksi sähköpostin liitetiedostona Word- tai PDF-muodossa, jotta lausuntoasiakirja ei sisällä tarpeettomia henkilötietoja, kuten yksityishenkilön sähköpostiosoitetta.

Kaikki annetut lausunnot ovat lähtökohtaisesti julkisia viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) mukaisesti. Kaikki lausuntopalvelussa annetut lausunnot, mukaan lukien yksityishenkilöiden lausunnot, ovat automaattisesti kaikkien nähtävissä lausuntopalvelussa. Ministeriö ei julkaise kirjaamoon toimitettuja lausuntoja lausuntopalvelussa.

Lausunnossa ei tule ilmoittaa tarpeettomia henkilötietoja. Vaikka yksityishenkilön kirjaamoon toimittamaa lausuntoa ei julkaistaisi verkossa, lausunto on ministeriöltä kaikkien saatavissa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaisesti.

Aikataulu

Lausunto pyydetään antamaan viimeistään 31.8.2026.

Valmistelijat

Taina Nikula,taina.nikula@gov.fi, p. 0295 250 202
Heikki Sorasahi,heikki.sorasahi@gov.fi, p. 0295 250 080
Sari Tasa,sari.tasa@gov.fi, p. 0295 048 242

Linkit

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/items/e7fde7a2-7c18-42b2-9008-552d67f10b9b - Kiertotalouden strategisen ohjelman väliarviointi: Toteutus ja kehittämissuunnat. Valtioneuvoston julkaisuja 2026:28.

https://ym.fi/kiertotalousohjelma - Kiertotalouden strategisen ohjelman www-sivut.

https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-658-7 - Uusi suunta: Ehdotus kiertotalouden strategiseksi ohjelmaksi. Valtioneuvoston julkaisuja 2021:1.

https://ym.fi/documents/1410903/42733297/Valtioneuvoston+periaatep%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s+8.4.2021+kiertotalouden+strategisesta+ohjelmasta.pdf/aee1e0d0-802f-b272-e424-50c9cd1c5f5e?t=1617783970488 - Valtioneuvoston periaatepäätös Kiertotalouden strategisesta ohjelmasta.

Jakelu:

AFRY Finland Oy
A-Insinöörit Oy
Aleksi Randell
Borealis Oy
Business Finland
Ecobio Oy
Elinkeinoelämän keskusliitto
Elintarviketeollisuusliitto
Energiateollisuus ry
Energiavirasto
Finnfoam Oy
Fyra Oy
GBC Finland
GRK Oy
GTK
Infra ry
Kaivosteollisuus ry
Kaupan liitto
Kemianteollisuus ry
Keski-Suomen liitto
Keskuskauppakamari
Kierrätysteollisuus

KIVO ry
Kuntarahoitus
Kuopion kaupunki
Liikenne- ja viestintäministeriö
Luonnonvarakeskus
Maa- ja metsätalousministeriö
Metsä Group
Motiva Oy
MTK ry
MTK ry
Mushrooming ry
Nokian kaupunki
Nolla E
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Ornamo
Orthex Oy
Palpa
Paula Lehtomäki
Peab Oy
Pirkanmaan liitto
Porvoon kaupunki - Borgå stad
Päijät-Hämeen liitto
Päivittäistavarakaupan liitto
Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
RAKLI ry
Riihimäen kaupunki
Ruokavirasto
Saint Gobain Oy
Sandvik Oy
Senaatti
Sisä-Suomen elinvoimakeskus
Sitra
Skanska Oy
SLC rf
SLL ry
Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
Suomen Kuntaliitto
Suomen Tekstiili ja Muoti ry
Suomen ympäristökeskus
Suomen Yrittäjät
Sweco
Tampereen kaupunki
Teknologiateollisuus
Teollisuussijoitus
Turun kaupunki - Åbo stad
Työ- ja elinkeinoministeriö
Ulkoministeriö
Utajärven kunta
Uudenmaan liitto
Valtioneuvoston kanslia
Valtiovarainministeriö

Vantaan Energia
Vantaan kaupunki - Vanda stad
VATT
VTT
WWF
Väylävirasto
YIT Oy
Ymparistotiedonfoorumi

Mitkä ohjauskeinot ovat vaikuttavimpia ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Arvioinnin mukaan ohjelma on ollut relevantti ja hyödyllinen yhteistyön, osaamisen ja informaatio-ohjauksen vahvistamisessa, mutta vaikutukset määrällisiin tavoitteisiin ja investointeihin ovat jääneet rajallisiksi.Sääntely, verotus ja markkinoita ohjaavat taloudelliset instrumentit ovat edenneet hitaasti. Arvioinnin suosituksia ovat muun muassa strategisen ohjauksen vahvistaminen, taloudellisen ohjauksen kehittäminen, rahoituspolkujen rakentaminen, sääntelyn ja lupien parantaminen, hankintojen vahvistaminen, green dealin kehittäminen sekä seurannan parantaminen.

- Mitkä arvioinnin suosituksista ovat mielestänne tärkeimpiä seuraavassa vaiheessa ja miten konkretisoisitte niitä?
- Onko teillä näkemyksiä eri ohjauskeinojen toimivuudesta, esimerkkejä muista maista ja arvioita toteuttamiskelpoisuudesta?
- Miten täydentäisitte kiertotalousohjelman tavoitteita ja toimenpiteitä?

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

Miten Kiertotalouden green dealin puitteissa tehtävää yhteistyötä ja toimintamalleja voisi kehittää?

Arvioinnin mukaan green deal on onnistunut sitouttamaan toimijoita, mutta vapaaehtoisuuteen perustuva malli ei yksin riitä systeemiseen muutokseen. Lisäksi osallistujajoukkoa tulisi laajentaa erityisesti materiaali-intensiivisille toimialoille.

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

Mitä kiertotalouden rahoitusmalleja tai -ratkaisuja tulisi vahvistaa tai mitä uusia malleja tulisi kehittää?

Arviointi tunnistaa rahoituskuilun TKI-vaiheen ja teollisen mittakaavan investointien välillä.

- Mitkä ovat keskeisimpiä pullonkauloja kiertotalousinvestoinneissa, ja miten niitä tulisi ratkaista?
- Miten kiertotalouden edistämisen tulisi sisältyä tulevaan EU:n monivuotisen rahoituskehyksen kansalliseen ohjelmaan?

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

Miten julkisia hankintoja tulisi ohjata nykyistä vahvemmin kiertotalousmarkkinoiden luomisessa?

Arviointi nostaa julkiset hankinnat yhdeksi tärkeäksi vipuvarreksi kysynnän synnyttämisessä ja ratkaisujen skaalaamisessa.

- Miten kiertotaloutta tukevia julkisia hankintoja tulisi edistää ja minkälainen ohjauskeinojen kokonaisuus olisi tässä tehokkain?
- Ovatko julkisille hankinnoille asetetut kiertotalous- ja kestävyyttä koskevat tavoitteet riittävän vaikuttavia, ja miten niiden toimeenpanoa tulisi vahvistaa (esim. ohjaus, kannustimet tai rahoitus)?

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

Miten eri toimijoiden sitoutumista sekä ohjelman pitkäjänteisyyttä ja poikkihallinnollisuutta voitaisiin lisätä?

Arvioinnin mukaan ohjelman strateginen merkitys on suuri, mutta tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkossa vahvempaa ohjausta, järeämpiä keinoja sekä pitkäjänteisen poliittisen sitoutumisen varmistamista. Kiertotalouden strateginen ohjelma on edistänyt kiertotaloutta yli hallintorajojen ja pitänyt teeman näkyvästi esillä kansallisessa ja EU-tason päätöksenteossa. Ohjelma on tukenut laajaa joukkoa hankkeita ja kehittämistoimia, ja sen strateginen relevanssi on arvioinnin mukaan edelleen vahva.

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

Damski Juhani
Ympäristöministeriö

Nikula Taina
Ympäristöministeriö

15 Lausunnon antaminen Lentorata Oy:lle Lentoradan yleissuunnitelmasta / PT

VD/4008/00.04.03/2026

PT/AK/SP/JK/JN/MH/JS/AKa

Lentorata Oy on laatinut ratalain (110/2007) mukaisen Lentoradan yleissuunnitelman; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava. Lentorata Oy pyytää Vantaan kaupungilta lausuntoa otsikon mukaisesta suunnitelmasta (ratalaki 22 a §).

Lausuntopyynnön lähettämisen jälkeen yleissuunnitelman nähtävilläoloaika on muuttunut, ja Lentorata Oy toimitti uuden lausuntopyynnön. Lausunto on pyydetty 31.8. mennessä. Lentorata Oy on toimittanut yleissuunnitelmaan Vantaan alueelta saadut muistutukset ja pyytänyt täydentämään lausuntoa niiltä osin. Lausunto on pyydetty 8.9.2026 mennessä.

Lentorata Oy on pyytänyt Vantaan kaupunkia antamaan lausuntonsa nähtävillä olevasta suunnitelmasta ja vastineensa suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin sekä tarkistamaan, että nähtävillä olevassa suunnitelma-aineistossa ja hyväksymisehdotuksessa on esitetty oikein ajantasainen kaavatilanne, tarvittaessa täydentämään kaavojen tietoja, sekä toimittamaan mahdollisesti puuttuvat kaava-aineistot.

Lentorata Oy pyytää Vantaan kaupunkia ilmoittamaan, puoltaako kunta yleissuunnitelmaa, jos se on ristiriidassa voimassa olevien asemakaavojen kanssa, sekä toteuttaako laadittu suunnitelma (valtakunnallisen ja) alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista kunnan alueella. Lisäksi pyydetään ilmoittamaan kunnan lausunnonannon ajankohtaa vastaava kaavatilanne vahvistettujen ja hyväksyttyjen oikeusvaikutteisten yleiskaavojen, asemakaavojen ja ranta-asemakaavojen osalta, sekä ovatko kaavat yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa.

Nähtävillläoloajan jälkeen Lentorata Oy on täydentänyt Vantaan kaupungin lausuntopyyntöä muistutuksien osalta, jotta Vantaan kaupunki voi lausunnossaan ottaa niihin kantaa. Muistutusmenettely on tarkoitettu suunnittelualueen kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa. Muistutukset suunnitelmasta on toimitettu Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Muistutuksia oli 5 kappaletta, ja ne koskivat Lentoradan rakentamisen ja liikennöinnin aikaisia vaikutuksia (melu, runkomelu, ilmanlaatu) ja riskejä (rakennusten vaurioituminen, kaivojen määrän ja laadun heikkeneminen) sekä vaikutuksia kiinteistöjen arvoon sekä mahdollisuuteen porata maalämpökaivo. Lisäksi muistutuksissa toivottiin muiden kuin yleissuunnitelman mukaisen vaihtoehdon edistämistä.

Lausunnon pyytäjälle toimitetaan tarvittava ajantasainen kaava-aineisto erikseen. Aviapoliksen alueella suunnitelma on yleiskaavan mukainen ja vireillä on Lentoradan rakentamisen mahdollistava Lentorata 1 -asemakaava. Korson alueella on vireillä Lentoradan mahdollistavan vaiheyleiskaavan laatiminen ja Lentorata osa 2 -asemakaava.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 2 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Lentorata Oy:lle liitteen mukainen lausunto.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto Lentorata Oy:lle Lentoradan yleissuunnitelmasta
- Lausuntopyyntö Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava 25.5.2026
- Uusi lausuntopyyntö 8.6.2026
- Lausuntopyynnön täydentäminen 22.7.2026

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
liikenneinsinööri Joonas Stenroth, puh. 050 302 9278,
yleiskaavasuunnittelija Anna-Mari Kangas, puh. 050 302 9224,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Lentorata Oy
toimisto@lentorata.fi
Lentäjäntie 3, 01530 Vantaa

Viite: lausuntopyynnöt 25.5.2026, 8.6.2026, 22.7.2026

Vantaan kaupungin lausunto Lentorata Oy:lle Lentoradan yleissuunnitelmasta

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Lentoradan yleissuunnitelmasta. Lentoradan tavoitteena on mahdollistaa suora kaukojunayhteys ja lyhyempi matka-aika Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Lentorata liittyy olennaisesti valtion rataverkon kehittämiseen ja kaupunki näkee, että Lentorata on ensisijaisesti valtion hanke.

Lentoradan yleissuunnitelma on laaja kokonaisuus ja monet ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Kokonaisuudessaan yleissuunnitelman ratkaisut vaikuttavat perustelluilta, vaikka esimerkiksi liikennöintimallissa on vielä epävarmuuksia. Erityisesti junien jakautuminen pääradan ja Lentoradan välillä sekä HSL-lipulla matkustaminen Lentoradan junissa tulee ratkaista ennen rakentamispäätöstä. Vantaan kaupunki on ollut mukana suunnittelussa ja kaupunki omilla toimillaan, muun muassa kaavoituksella mahdollistaa hankkeen toteuttamisen.

Lentorata kulkee Vantaalla tunnelissa ja suorat vaikutukset kaupungin maankäyttöön ovat vähäisiä. Lentorata vaikuttaa kuitenkin laajasti Vantaan liikennejärjestelmään ja eri alueiden saavutettavuuteen. Merkittävimmät positiiviset vaikutukset kohdistuvat Aviapolikseen. Negatiiviset vaikutukset kohdistuvat Tikkurilan ja Itä-Vantaan saavutettavuuden lisäksi rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin. Kuilujen ja ajotunnelien paikkoja on käyty läpi yhdessä hankeyhtiön sekä kaupungin kaavoituksen ja liikennesuunnittelun kesken. Niille on pyritty löytämään paikat, joista on mahdollisimman vähän haittaa nykyiselle ja tulevalle maankäytölle. Ajotunnelien liikenneratkaisuihin tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa, jotta raskas liikenne saadaan ohjattua mahdollisimman

suoraan suuremmille väylille. Myös liikenneturvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota, koska esimerkiksi ajotunnelin 10 lähellä sijaitsee päiväkoti.

Lentoradan rakentamisesta ei ole tehty päätöstä eikä rakentamisen mahdollisesta kustannusjaosta ole tietoa. Päätöstä tehdessä on olennaista huomioida myös radan elinkaarikustannukset ja niiden jakautuminen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteiden toteutuminen kunnan alueella

Lentoradan linjaus on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa ja osittain Vantaan voimassa olevassa yleiskaavassa. Tältä osin voidaan todeta, että Lentorata toteuttaa alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumista. Lentoratataan valmistaudutaan myös Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmassa (MAL 2023). Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet eivät kuitenkaan ole osa seudullista MAL 2023 –investointiohjelmaa.
Lentorata auttaa parantamaan lentoaseman sekä Vantaan yhden pääkeskuksen eli Aviapoliksen kansallista saavutettavuutta. Lentorata myös turvaisi pääradan suuntaisen junatarjonnan kehittämisen ja kapasiteetin yhdessä Digiradan kanssa pitkälle tulevaisuuteen, jos liikenteen kokonaishinnoittelun uudistus tulee tukemaan junaliikenteen kilpailukykyä ja lisätarjonnalle on riittävästi matkustajakysyntää. Tältä osin suunnitelma toteuttaa valtakunnallisen sekä alueellisen joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä.

Koska junatarjonnassa ja junien liikennöintimallissa on kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia, on suunnitelman todellisia, Vantaalle kohdistuvia vaikutuksia vaikea arvioida. Vaikutukset erityisesti Tikkurilaan voivat olla merkittävän negatiivisia, mikäli kaikki kaukojunaliikenne siirtyy pääradalta Lentoradalle. Kaukojunien siirtyminen vaikuttaa negatiivisesti myös muihin pääradan asemanseutuihin Vantaalla sekä koko Itä-Vantaan liikennejärjestelmään. Tämä kehitys ei ole Vantaan liikennepoliittisen ohjelman tavoitteiden mukaista. Ohjelmassa on yhtenä tavoitteena, että kaupunkikeskukset ovat helposti saavutettavia ja kestävät liikennemuodot ovat kilpailukykyisiä autoon nähden.

Yleissuunnitelman suhde kaavatilanteeseen

Yleissuunnitelman nähtäville asetetussa suunnitelma-aineistossa on lueteltu alueella voimassa olevat kaavat määräyksineen. Suunnitelma-aineistossa on Vantaan yleiskaavan 2020 voimaantulokuulutuksen mukainen kartta. Aineistossa on kuvattu, että Vantaalla on osin voimassa myös yleiskaava 2007, mutta näitä alueita ei sijoitu suunnitelma-alueelle.

Vantaan kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä. Suunnitelma on ristiriidassa voimassa olevien asemakaavojen kanssa. Vantaan kaupunki laatii tarvittavat yleis- ja asemakaavat yleis- ja ratasuunnitelmien hyväksymiseksi. Aviapoliksen alueella suunnitelma on yleiskaavan mukainen ja vireillä on Lentoradan rakentamisen mahdollistava Lentorata 1 -asemakaava. Korson alueella on vireillä Lentoradan mahdollistavan Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava ja Lentorata osa 2 -asemakaava. Tavoitteena on, että kaavat hyväksytään vuoden 2027 loppuun mennessä.

Yleissuunnitelman nähtävillä olon aikana vireillä olevien kaavojen tilanne on seuraava:

- Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava (YK0056) on käynnistetty kaupunginhallituksen päätöksellä 23.2.2026. Kaupunginhallitus on hyväksynyt vaiheyleiskaavaluonnoksen nähtäville (KH 1.6.2026 § 22) ja se on kuulutettu nähtäville 10.6.-1.9.2026. Kaavaluonnos määräyksineen toimitetaan.
- Lentorata 1 -asemakaava (403700ma, 002641 ja 002641ma): Ajotunnelin A5 ja kuilun K5 sijainnit ovat muuttuneet asemakaavan laatimisen yhteydessä käytyjen viranomaiskeskusteltujen myötä. Sen johdosta osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 20.2.2026 laajentamalla kuulemisen aluetta käsittämään myös ajotunnelin A5 ja huoltokuilun K5 uudet alueet. Päivitetty OAS toimitettiin laajennetun alueen maanomistajille ja viranomaisille sekä kaavan nettisivulle.
- Lentorata osa 2 -asemakaava (002653, 880900ma): Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 31.5.2026 saakka.

Muistutukset

Muistutuksia koskien Vantaan aluetta saatiin viisi kappaletta. Muistutuksissa tuotiin esiin huoli erityisesti Korson suuralueella Lentoradan rakentamisen ja liikennöinnin aikaisista vaikutuksista (melu, runkomelu, ilmanlaatu) ja riskeistä (rakennusten vaurioituminen, kaivojen määrän ja laadun heikkeneminen) sekä vaikutuksista kiinteistöjen arvoon sekä mahdollisuuteen porata maalämpökaivo. Lisäksi tuotiin esiin vastustus hanketta kohtaan ja toivottiin tunnelissa kulkevan Lentoradan sijaan pääradan kehittämistä. Yhdyskuntarakenteen ja liikennevaikutuksien osalta nostettiin huoli pääradan vuorojen vähenemisestä sekä negatiivisesta vaikutuksesta Tikkurilan kehitykseen.

Tarkemmat keinot rakentamisen ja käytön aikaisten vaikutusten ja riskien kartoittamiseen ja vähentämiseen arvioidaan jatkosuunnittelussa. Liikennöinnin vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen arvioidaan vaiheyleiskaavatyön yhteydessä.

Vantaan kaupunki laatii yleis- ja asemakaavat, jotka mahdollistavat Lentoradan toteuttamisen. Kaavoissa ei kuitenkaan tehdä päätöksiä hankkeen toteuttamisesta tai ratkaisujen toteuttamistavoista.

Yhteenveto

Vantaan kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä. Kaupunki on käynnistänyt Lentoradan mahdollistavien yleis- ja asemakaavojen laatimisen.

Lentorata vaikuttaa laajasti Vantaan liikennejärjestelmään ja eri alueiden saavutettavuuteen, ja liikennöintimallin epävarmuuksien vuoksi monet ratkaisut ja niiden vaikutukset täsmentyvät vasta jatkosuunnittelussa. Merkittävimmät positiiviset vaikutukset kohdistuvat Aviapoliksen alueelle Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteyksien parantuessa.

Radan vaikutukset maankäyttöön, energiakaivoihin sekä mahdollinen liikennöinnistä johtuva tärinä ja runkomelu on minimoitava jatkosuunnittelussa. Runkomelun vaimennuksessa tulee pyrkiä ohjearvotasoja alhaisempaan runkomelutasoon. Rata on suunniteltava ja rakennettava siten, että haittoja nykyiseen ja tulevaan maankäyttöön kohdistuu mahdollisimman vähän. Lentorata ei

saa heikentää Vantaan mahdollisuuksia hyödyntää Vallinojan aluetta asuntorakentamiseen. Runkomelu ja vaimennustarve on huomioitava nykyisten asuinrakennusten lisäksi myös Vallinojan alueella, jotta mahdollistetaan alueen asuinrakentaminen myöhemmin.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

22.7.2026

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava

Lentorata Oy lähetti otsikon mukaista suunnitelmaa koskevan lausuntopyynnön ja täydentää sitä muistutuksia koskien.

Lentorata Oy ilmoittaa, että on saanut 62 kappaletta muistutuksia koskien otsikon mukaista suunnitelmaa, joista viisi (5) kappaletta on Vantaan alueelta.

Lentorata Oy pyytää kuntaa:
- toteamaan saatujen muistutusten määrän
- antamaan lausunnossaan perustellun vastineen saatuihin muistutuksiin.

Kuntaa pyydetään toimittamaan lausunto ja sen liitteet Lentorata Oy:lle 8.9 mennessä osoitteella toimisto@lentorata.fi (Lentorata Oy/ Lentäjäntie 3, 01530 Vantaa). Kaikki aineisto pyydetään toimittamaan ensisijaisesti sähköisesti ja mahdollisuuksien mukaan PDF-A-formaatissa.

Lentorata Oy käsittelee suunnitelmaan laatimiseen liittyen tarpeellisia henkilötietoja. Halutessasi tietää tarkemmin tietosuojakäytänteistä, tutustu verkkosivujen tietosuojaosioon osoitteessa https://lentorata.fi/ti/

Lisätietoja suunnitelmasta Väylävirastossa antaa suunnittelujohtaja Siru Koski puh. 040 723 2044, etunimi.sukunimi@lentorata.fi.

Suunnittelujohtaja Siru Koski

LIITEET

Saadut muistutukset ovat sähköpostin liitteenä. Liitteet sisältävät henkilötietoja ja tietoja ei saa jakaa edelleen internetissä, esimerkiksi kunnan lausunnon sisältävässä pöytäkirjassa

Lentorata Oy
Lentäjäntie 3, 01530 Vantaa

etunimi.sukunimi@lentorata.fi
toimisto@lentorata.fi
www.lentorata.fi

Lentorata

8.6.2026

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava

Lausuntopyyntö

Lentorata Oy on laatinut ratalain (110/2007) mukaisen Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava.

Lentorata Oy pyytää lausuntoa otsikon mukaisesta suunnitelmasta (ratalaki 22 a §)

Lentorata Oy pyytää Vantaan kaupunkia:

- antamaan lausuntonsa nähtävillä olevasta suunnitelmasta ja vastineensa suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin
- tarkistamaan, että ajantasaiset kaavat ja kaavamääräykset sisältyvät nähtäville asetettavaan suunnitelma-aineistoon ja hyväksymisehdotuksessa luetellut kaavat ja niiden tiedot ovat oikeat. Tarvittaessa kuntaa pyydetään täydentämään kaavojen tiedot lausunnossaan.
- toimittamaan sähköisesti ne yleissuunnitelman käsittämälle alueelle vahvistetut tai hyväksytyt oikeusvaikutteiset kaavat, jotka eivät ole nähtävillä olevassa suunnitelma-aineistossa. Kaavat kaavamääräyksineen tulee toimittaa jokaisesta kaavasta erikseen, pelkkä kaavayhdistelmä ei ole riittävä.

Nähtävillä oloajan jälkeen Lentorata Oy täydentää Vantaan kaupungin lausuntopyyntöä muistutuksien osalta, jotta Vantaan kaupunki voi lausunnossaan ottaa niihin kantaa. Muistutusmenettely on tarkoitettu suunnittelualueen kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa. Muistutukset suunnitelmasta on toimitettava Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille ennen nähtävillä oloajan päättymistä.

Yleissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut ovat kaavatilanne huomioon ottaen likimääräisiä ja periaatteellisia sekä esimerkiksi kustannusarvio alustavia. Hankkeen kokonaiskustannukset on arvioitu 2,91 miljardiksi euroksi (MAKU 145, 2020=100). Hankkeen kustannusjaosta valtion ja kuntien/kaupunkien kesken sovitaan tarkemmin seuraavan suunnitteluvaiheen (ratasuunnitelma) yhteydessä.

Lentorata Oy
Lentäjäntie 3, 01530
Vantaa

etunimi.sukunimi@lentorata.fi
toimisto@lentorata.fi
www.lentorata.fi

Lausuntopyyntö

8.6.2026

Lentorata Oy pyytää, että Vantaan kaupunki lausunnossaan ilmoittaa:

- Puoltaako kunta yleissuunnitelmaa, jos se on ristiriidassa voimassa olevien asemakaavojen kanssa

Lentorata Oy pyytää, että Vantaan kaupunki lausunnossaan ilmoittaa:

- Toteuttaako laadittu suunnitelma (valtakunnallisen ja) alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista kunnan alueella.
- Kunnan lausunnonannon ajankohtaa vastaava kaavatilanne vahvistettujen ja hyväksyttyjen oikeusvaikutteisten yleiskaavojen, asemakaavojen ja ranta-asemakaavojen osalta, sekä ovatko kaavat yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa. Jos kaavoitustilanteessa on tapahtunut muutoksia nähtäville asetettavasta suunnitelmassa kuvatusta, pyydetään kuntaa yksilöimään muuttuneet kaavat lausunnossaan.

Kuntaa pyydetään toimittamaan lausunto ja sen liitteet Lentorata Oy:lle 31.8 mennessä osoitteella toimisto@lentorata.fi (Lentorata Oy/ Lentäjäntie 3, 01530 Vantaa). Kaikki aineisto pyydetään toimittamaan ensisijaisesti sähköisesti ja mahdollisuuksien mukaan PDF-A -formaatissa.

Sähköiseen suunnitelma-aineistoon on mahdollista tutustua 13.7.2026 asti liitteissä mainitun linkin kautta. Aikaisemmin mainitun päivämäärän jälkeen linkki ei ole enää käytössä.

Lentorata Oy käsittelee suunnitelmaan laatimiseen liittyen tarpeellisia henkilötietoja. Halutessasi tietää tarkemmin tietosuojakäytänteistä, tutustu verkkosivujen tietosuojaosioon osoitteessa https://lentorata.fi/ti/

Lisätietoja suunnitelmasta Lentorata Oy:ssä antaa suunnittelujohtaja Siru Koski puh. +358 407232044, etunimi.sukunimi@lentorata.fi.

Suunnittelujohtaja Siru Koski

LIITEET Yleissuunnitelma sähköisenä
https://traficom.sharefile.eu/public/share/web-s38720648506c48c3abb58f706c683fa0

Lentorata

25.5.2026

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava

Lausuntopyyntö

Lentorata Oy on laatinut ratalain (110/2007) mukaisen Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava.

Lentorata Oy pyytää lausuntoa otsikon mukaisesta suunnitelmasta (ratalaki 22 a §)

Lentorata Oy pyytää Vantaan kaupunkia:
- antamaan lausuntonsa nähtävillä olevasta suunnitelmasta ja vastineensa suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin
- tarkistamaan, että ajantasaiset kaavat ja kaavamääräykset sisältyvät nähtäville asetettavaan suunnitelma-aineistoon ja hyväksymisehdotuksessa luetellut kaavat ja niiden tiedot ovat oikeat. Tarvittaessa kuntaa pyydetään täydentämään kaavojen tiedot lausunnossaan.
- toimittamaan sähköisesti ne yleissuunnitelman käsittämälle alueelle vahvistetut tai hyväksytyt oikeusvaikutteiset kaavat, jotka eivät ole nähtävillä olevassa suunnitelma-aineistossa. Kaavat kaavamääräyksineen tulee toimittaa jokaisesta kaavasta erikseen, pelkkä kaavayhdistelmä ei ole riittävä.

Nähtävillläoloajan jälkeen Lentorata Oy täydentää Vantaan kaupungin lausuntopyyntöä muistutuksien osalta, jotta Vantaan kaupunki voi lausunnossaan ottaa niihin kantaa. Muistutusmenettely on tarkoitettu suunnittelualueen kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa. Muistutukset suunnitelmasta on toimitettava Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille ennen nähtävillä oloajan päättymistä.

Yleissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut ovat kaavatilanne huomioon ottaen likimääräisiä ja periaatteellisia sekä esimerkiksi kustannusarvio alustavia. Hankkeen kokonaiskustannukset on arvioitu 2,91 miljardiksi euroksi (MAKU 145, 2020=100). Hankkeen kustannusjaosta valtion ja kuntien/kaupunkien kesken sovitaan tarkemmin seuraavan suunnitteluvaiheen (ratasuunnitelma) yhteydessä.

Lentorata Oy
Lentäjäntie 3, 01530
Vantaa

etunimi.sukunimi@lentorata.fi
toimisto@lentorata.fi
www.lentorata.fi

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/fi/document-check/859d53d6-f3c8-4dba-b73f-a2a[illegible]
visma sign
www.vismasign.com

Lausuntopyyntö

25.5.2026

Lentorata Oy pyytää, että Vantaan kaupunki lausunnossaan ilmoittaa:

- Puoltaako kunta yleissuunnitelmaa, jos se on ristiriidassa voimassa olevien asemakaavojen kanssa

Lentorata Oy pyytää, että Vantaan kaupunki lausunnossaan ilmoittaa:

- Toteuttaako laadittu suunnitelma (valtakunnallisen ja) alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista kunnan alueella.
- Kunnan lausunnonannon ajankohtaa vastaava kaavatilanne vahvistettujen ja hyväksyttyjen oikeusvaikutteisten yleiskaavojen, asemakaavojen ja ranta-asemakaavojen osalta, sekä ovatko kaavat yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa. Jos kaavoitustilanteessa on tapahtunut muutoksia nähtäville asetettavasta suunnitelmassa kuvatusta, pyydetään kuntaa yksilöimään muuttuneet kaavat lausunnossaan.

Kuntaa pyydetään toimittamaan lausunto ja sen liitteet Lentorata Oy:lle 25.8 mennessä osoitteella toimisto@lentorata.fi (Lentorata Oy/ Lentäjäntie 3, 01530 Vantaa). Kaikki aineisto pyydetään toimittamaan ensisijaisesti sähköisesti ja mahdollisuuksien mukaan PDF-A -formaatissa.

Sähköiseen suunnitelma-aineistoon on mahdollista tutustua 25.6.2026 asti liitteissä mainitun linkin kautta. Aikaisemmin mainitun päivämäärän jälkeen linkki ei ole enää käytössä.

Lentorata Oy käsittelee suunnitelmaan laatimiseen liittyen tarpeellisia henkilötietoja. Halutessasi tietää tarkemmin tietosuojakäytänteistä, tutustu verkkosivujen tietosuojaosioon osoitteessa https://lentorata.fi/ti/

Lisätietoja suunnitelmasta Lentorata Oy:ssä antaa suunnittelujohtaja Siru Koski puh. +358 407232044, etunimi.sukunimi@lentorata.fi.

Suunnittelujohtaja Siru Koski

LIITEET Yleissuunnitelma sähköisenä
https://traficom.sharefile.eu/public/share/web-s38720648506c48c3abb58f706c683fa0

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/fi/document-check/859d53d6-f3c8-4dba-b73f-a2a...
visma sign
www.vismasign.com

Lausuntopyyntö

25.5.2026

Electronically signed / Sähköisesti allekirjoitettu / Elektroniskt signerats / Elektronisk signert / Elektronisk underskrevet
https://sign.visma.net/fi/document-check/859d53d6-f3c8-4dba-b73f-a2a...

visma sign
www.vismasign.com

SIGNATURES **ALLEKIRJOITUKSET** **UNDERSKRIFTER** **SIGNATURER** **UNDERSKRIFTER**

This document contains 3 pages before this page
Tämä asiakirja sisältää 3 sivua ennen tätä sivua
Detta dokument innehåller 3 sidor före denna sida
Dokumentet inneholder 3 sider før denne siden
Dette dokument indeholder 3 sider før denne side

authority to sign	asemavaltuutus	ställningsfullmakt	autoritet til å signere	myndighed til at underskrive
representative	nimenkirjoitusoikeus	firmateckningsrätt	representant	repræsentant
custodial	huoltaja/edunvalvoja	förvaltare	foresatte/verge	frihedsberøvende

16 **Lausunnon antaminen Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta /TeA**

VD/3910/00.04.03/2026

JK/MH/EP/JS/JK

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 § 15

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että annetaan Väylävirastolle liitteen mukainen lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana **kaupungininsinööri** muutti esitystään siten, että lausuntoliitteen kohdan 6 *Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta* toinen virke muutetaan kuulumaan seuraavasti (poistettavat kohdat hakasulkeissa ja yliviivattu): ”On selvää, että liikenteen vähentyvät verotulot [~~sekä yleistyvä sähköautoliikenne, jonka myötä autoilun kilometrikustannukset laskevat dramaattisesti,~~] ei ole kestävä trendi.”

Asian käsittelyn aikana **kaupunkitilalautakunnan varapuheenjohtaja Topi Liutu** esitti kaupunkitilalautakunnan jäsen Marja Uistolan kannattamana, että lausuntoliitteen kohta 6 *Miten muuten haluatte*

kommentoida ohjelmakokonaisuutta muutetaan kuulumaan seuraavasti (poistettavat kohdat hakasulkeissa ja yliviivattu):
”Liikenteen kokonaishinnoittelun uudistus on ollut käynnistymässä koko hallituskauden, mutta mitään konkreettista ei ole vielä esitetty. On selvää, että liikenteen vähentyvät verotulot 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~~.]”

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupungininsinöörin pohjaesitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat varapuheenjohtaja Liutun muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 7 jaa-ääntä (Helvola, Ingervo, Luukkanen, Nieminen, Pajunen, Piitulainen, Toivonen) ja 7 ei-ääntä (Haapalainen, Karhu, Liutu, Puikkonen, Uistola, Vasarainen, Vähäkangas). Puheenjohtaja totesi, että äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisee. Puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Merkittiin, että kaupunkitilalautakunta jätti asiaan seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman:
”*Tulevaisuudessa valmistelussa olisi tärkeää varmistaa, että Vantaan eri alueiden liikenneympäristöihin liittyvät tarpeet tulevat mahdollisimman tasapuolisesti huomioiduiksi. Esimerkiksi Hämeenlinnanväylän (Vt 3) vaikutusalueella liikenteen aiheuttamat haitat ovat merkittävä osa asukkaiden elinympäristöä ja asumisviihtyvyyttä. Näiden näkökulmien huomioiminen tukee kaupungin eri alueiden tasapainoista ja yhdenvertaista kehittämistä*.”

———

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Väylävirastolle liitteen mukainen Vantaan kaupungin lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta (II)
- Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
liikenneinsinööri Joonas Stenroth, puh. 050 302 9278
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

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

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 3433949

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 ei ole kestävä trendi. Tämä tulisi huomioida nyt mahdollisimman nopeasti ja sitoa mukaan MAL-seutujen suunnitteluun.

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 3433949

17 **Lausunnon antaminen Lupa- ja valvontavirastolle koskien Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeen YVA-tarveharkintaa / TeA**

VD/4973/00.04.03/2026

TeA/SP/JN/AKa

Lupa- ja valvontavirasto pyytää Vantaan kaupungin lausuntoa siitä, onko Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeeseen tarpeen soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) mukaista arviointimenettelyä.

Lausunto pyydetään toimittamaan 25.8.2026 mennessä. Lausuntopyynnön liitteenä on hankkeesta vastaavan toimittama kuvaus hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista. Aineisto sisältää hankkeen ja hankealueen nykytilan kuvauksen, vaikutusten arvioinnin sekä arvioinnin johtopäätökset. Aineisto on päätösesityksen liitteenä.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy suunnittelee 110 kV voimajohdon rakentamista ilmajohtona Aviapolis-Keimola-välille. Johdon kokonaispituus on 14,3 km, josta 9,7 km sijoitetaan uuteen johtokäytävään ja 4,6 km olemassa olevan voimajohdon rinnalle samaan johtokäytävään. Uuden johdon vaatima avoin johtoaukea on leveydeltään enimmillään noin 33 m ja kapeimmillaan noin 25 m. Lisäksi johtoaukean reunoilla on noin 10 m reunavyöhykkeet. Olemassa olevan johtokäytävän kohdalla vaadittava levennys on noin 25 m. Johto toteutetaan sijaintipaikasta riippuen pylväillä, joiden nimelliskorkeus maanpinnasta alimpaan virtaorteen on 10–32 metriä. Pylväiden kokonaiskorkeus mitattuna maan pinnasta ukkosjohtimien kiinnityskohtaan vaihtelee tällöin 15–47 m välillä. Voimajohto on Vantaan yleiskaavan 2020 mukainen.

Hankkeen suunnittelu on käynnistynyt vuonna 2025. Sähkömarkkinalain mukaisessa hankelupaprosessissa on laadittu ympäristöselvitys ja pyydetty lausunto mm. Elinvoima-, liikenne, ja ympäristökeskus (ELY-keskus, vuoden 2026 alusta Lupa- ja valvontavirasto LVV) ja Vantaan kaupungilta. ELY-keskus on lausunnossaan (16.9.2025 UUDELY/3996/2025) katsonut, että hanke ei edellytä YVA-menettelyä eikä hankkeesta ole tarpeen tehdä yksittäistapausharkintaa YVA-menettelyn edellyttämisestä. Vantaan kaupunki on lausunnossaan (7.10.2025, KH 6.10.2025 § 17) todennut hankkeen olevan yleiskaavan mukainen, mutta korostanut tarvetta minimoida asukkaille, luonnolle ja maisemaan kohdistuvat haitalliset vaikutukset, tarkastella vaihtoehtoisia toteutustapoja, sekä edellyttänyt yhteistyötä kaupungin ja asukkaiden kanssa suunnittelun edetessä.

Kiilan-Sotilaskorven alueen asukkaat ovat pyytäneet 19.9.2025 ELY-keskusta tarkastelemaan hankkeen YVA-menettelyn tarvetta, minkä vuoksi YVA-tarveharkinta on vireillä LVV:ssa. Ennen päätöksen tekemistä Lupa- ja valvontavirasto varaa Vantaan kaupungille mahdollisuuden esittää näkemyksensä päätöksenteossa huomioitavista seikoista, hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä arviointimenettelyn tarpeesta.

YVA-lain (252/2017) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja arvioinnin yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kaikkien tiedon saantia ja osallistumismahdollisuuksia (1§). Lakia sovelletaan hankkeisiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia (3§). Hankeluettelossa (YVAL Liite 1) on lueteltu hankkeet, joissa menettelyä sovelletaan. YVA-menettelyä sovelletaan hankkeeseen Lupa- ja valvontaviraston päätöksellä, mikäli hanke tai sen muutos todennäköisesti aiheuttaa YVA-lain liitteen 1 hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia. Lupa- ja valvontavirasto päättää YVA-menettelyn soveltamisesta

yksittäistapauksessa YVA-lain liitteen 2 kohdat huomioiden. Huomioitavat kohdat liittyvät hankkeen ominaisuuksiin ja sijaintiin sekä vaikutusten luonteeseen.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy on toimittanut Lupa- ja valvontavirastolle YVA-asetuksen (277/2017) 1§ mukaiset tiedot arviointimenettelyn soveltamista yksittäistapauksessa koskevaa päätöksentekoa varten. Selvityksen liitteenä on erilliset arvioinnit vaikutuksista liito-oravaan, Seutulan peltojen linnustoon, lahokaviosammaleeseen ja maisemaan, arkeologinen tarkkuusinventointi sekä sähkö- ja magneettikenttätarkastelu.

Ympäristövaikutusten arvioinnin mukaan merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat maisemaan reitin länsi- ja pohjoisosissa sekä Vantaanjokilaakson viljelysmaiseman kohdalla, Krakanojan vesiluontoon ja kalastoon, kasvillisuuteen Krakanojan alueella sekä Sotilaskorven metsän pohjoispäähän sekä niitty- ja lehtoalueisiin lähellä johtoreitin länsipäätä. Ihmisten elinoloihin arvioidaan olevan kohtalainen vaikutus Kivistön ja Rauhalan asuinalueilla. Vaikutukset on arvioitu ilmajohtototeutuksen mukaan. Lisäksi on kuvattu perustelut ilmajohdolle suhteessa toteutukseen maakaapelina. Arvioinnissa on huomioitu keinoja vähentää vaikutuksia esim. pylvästyyppien valinnalla.

Hankkeesta vastaava on tuonut esiin Aviapolis-Keimola-voimajohtohankkeen keskeistä roolia sähköverkkojen kokonaisuuden suunnittelussa. Rakentamisen on ollut määrä alkaa vuonna 2028. Hankkeen viivästyminen aiheuttaa viivästyksiä myös muille Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n hankkeille. Hanke on suunniteltu huomioiden reitin kaavanmukaisuus.

YVA-menettelyn myötä hankkeen ympäristövaikutukset tulisivat perusteellisesti selvitettyä, jolloin ne olisivat tiedossa hankkeen toteutukseen ryhtyessä. Voimajohtohankkeen rakentaminen ei edellytä ympäristölupaa, jossa nämä myöhemmässä suunnittelussa huomioitaisiin. Toisaalta YVA-menettely vaatii aikaa, mikä luo haasteen sähköverkkojen kokonaisuuden kehittämiselle. Kaupungin näkökulmasta haasteena on ollut lähialueen asukkaiden rajallinen osallistumismahdollisuus. YVA-menettely toisi mahdollisuuden vuorovaikutukseen kaikille hankkeesta kiinnostuneille. Nämä seikat huomioiden pidetään perusteltuna YVA-menettelyn soveltamista hankkeessa.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 2 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Lupa- ja valvontavirastolle liitteen mukainen lausunto.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto Lupa- ja valvontavirastolle ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tapauskohtaisen soveltamisen tarpeesta Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeessa
- Lupa- ja valvontaviraston lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV

- Lausuntopyynnön liite, Ympäristövaikutusten arviointi, Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohto, Vantaan Energia Sähköverkot Oy
- Ympäristövaikutusten arvioinnin liite 1, Sähkö- ja magneettikenttätarkastelu
- Ympäristövaikutusten arvioinnin liite 2, Liito-oravavaikutusten arviointi
- Ympäristövaikutusten arvioinnin liite 3, Muuttolinnustovaikutusten arviointi
- Ympäristövaikutusten arvioinnin liite 4, Lahokaviosammalselvitys
- Ympäristövaikutusten arvioinnin liite 5, Maisemaselvitys
- Ympäristövaikutusten arvioinnin liite 6, Arkeologinen tarkkuusinventointi

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
yleiskaavasuunnittelija Anna-Mari Kangas, puh. 050 302 9224,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Lupa- ja valvontavirasto, kirjaamo

kirjaamo@lvv.fi
Tiedoksi niklas.virkkala@lvv.fi

Viite: Lupa- ja valvontaviraston lausuntopyyntö Vantaan kaupungille, Dnro LVV-U/39085/2026

Vantaan kaupungin lausunto Lupa- ja valvontavirastolle ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tapauskohtaisen soveltamisen tarpeesta Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeessa

Lupa- ja valvontavirasto on pyytänyt 25.8.2026 mennessä Vantaan kaupungin lausuntoa siitä, onko Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeeseen tarpeen soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) mukaista arviointimenettelyä.

Vantaan kaupunki toteaa asiasta seuraavaa:

YVA-lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja arvioinnin yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kaikkien tiedon saantia ja osallistumismahdollisuuksia (1§). Hankealueella on tunnistettu hankkeessa huomioitavia luontoarvoja ja niihin liittyvien vaikutusten vähentämistarve, sekä tarve vuorovaikutukselle niiden kanssa, joihin hanke vaikuttaa.

Voimajohtohankkeen suunnittelu ja toteuttaminen ei edellytä sen osoittamista kaavassa. Yleiskaavassa osoitettu reitti on yleispiirteinen, ja johdon sekä pylväiden toteutustapa sekä tarkka sijainti täsmentyy vasta yleissuunnitteluvaiheessa. Tässä vaiheessa myös alueen maanomistajiin ollaan yhteydessä. Voimajohtohankkeissa osallisena ovat maanomistajat (sekä käyttöoikeuksien haltijat), joiden omistamille kiinteistöille suunniteltu johto tai sen aiheuttamat

rajoitusalueet sijoittuvat. Muilla, kuten naapureilla sekä muilla lähialueen asukkailla, ei ole virallista asemaa prosessissa.

Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohanke on herättänyt paljon huomiota suunnitellun linjauksen lähialueen asukkaissa. Osallistumis- ja muutoksenhakumahdollisuus on ollut yleiskaavan laatimisen yhteydessä, jossa johtokäytävän linjaus on osoitettu yleispiirteisesti. Hankkeen suunnittelun edetessä ja toteutusratkaisujen konkretisoituessa lainsäädäntö ei edellytä vuorovaikutusta, jota suunnitellun hankkeen vaikutuspiirissä asuvat kaipaavat. YVA-lain tavoite kaikkien tiedonsaannista ja osallistumismahdollisuuksista tulee siten huomioida osana tarveharkintaa.

Hankkeella on tunnistettu vaikutuksia erityisesti maisemaan, pintavesiin, linnustoon sekä liito-oravan kulkuyhteyksiin. Merkittävimmät maisemavaikutukset syntyvät, kun ilmajohto pylväineen rakennetaan valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson viljelysmaiseman halki. Lisäksi johto sivuaa asuinalueita. Seutulan pellot ovat myös arvokasta linnustoaluetta. Voimajohtoreitti risteää liito-oravan kulkuyhteyksin kanssa. Maisema- ja luontovaikutukset on tärkeää huomioida ja valita toteutusratkaisut siten, että haitat minimoidaan.

YVA-menettelyn myötä hankkeen ympäristövaikutukset tulisivat perusteellisesti selvitettyä, jolloin ne olisivat tiedossa hankkeen toteutukseen ryhtyessä. Voimajohtohankkeen rakentaminen ei edellytä ympäristölupaa, jossa nämä myöhemmässä suunnittelussa huomioitaisiin. YVA-menettely myös toisi mahdollisuuden vuorovaikutukselle. Toisaalta YVA-menettely vaatii aikaa, mikä luo haasteen sähköverkkojen kokonaisuuden kehittämiselle. Nämä seikat huomioiden Vantaan kaupunki pitää perusteltuna YVA-menettelyn soveltamista hankkeessa.

Mikäli Lupa- ja valvontavirasto päättää, että hankkeessa tulee soveltaa YVA-menettelyä, Vantaan kaupunki haluaa korostaa YVA-menettelyssä kuvattavien vaihtoehtojen valinnan tärkeyttä. Nyt hankkeelle ei ole esitetty vaihtoehtoja, vaan on ainoastaan kuvattu maakaapelivaihtoehdon pois sulkeminen. Hankkeelle tulee esittää toteutusvaihtoehtoja. YVA-menettelyssä voidaan arvioida eri vaihtoehdot yhteismitallisesti, jolloin vaikutusten vertailu vaihtoehtojen välillä on mahdollista. Lisäksi Vantaan kaupunki toteaa, että mahdollisessa YVA-menettelyssä tulee huomioida muut liittyvät hankkeet (kuten hankkeeseen

liittyvät muut voimajohtoyhteydet), sillä tasolla kuin ne ovat tiedossa, vaikka niiden tarkempi suunnittelu ei olisi vielä käynnissä.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

Outlook

Lausuntopyyntö YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV (LVV-U/39085/2026)

Lähettäjä	Virkkala Niklas (LVV) <niklas.virkkala@lvv.fi>
Päivämäärä	to 25.6.2026 10.10
Vastaanottaja	kaupunginmuseo@hel.fi <kaupunginmuseo@hel.fi>; stuk@stuk.fi <stuk@stuk.fi>; Toimisto Uudenmaanliitto <toimisto@uudenmaanliitto.fi>; YHT Kaupunginmuseo <kaupunginmuseo@vantaa.fi>; YHT Kirjaamo <kirjaamo@vantaa.fi>; YHT Ympäristökeskus <ymparistokeskus@vantaa.fi>
Kopio	Guzman Monet Noora <Noora.GuzmanMonet@vantaanenergia.fi>; Välimäki Jussi <Jussi.Valimaki@vantaanenergia.fi>; Jokinen Minna <minna.jokinen@vantaanenergia.fi>

7 liitettä (31 Mt)

Aviapolis_Keimola_110_johto_YVA_tarvearvio_17062026.pdf; LIITE 1 Sähkömagneettiset kentät -tarkastelu AVP-KEI.pdf; LIITE 2 Liito-orava vaikutusten arviointi 2025.pdf; LIITE 3 Voimajohtohankkeen vaikutukset Seutulan pellot linnustoon_05062026.pdf; LIITE 4 Aviapolis-Keimola_Lahokaviosammal_raportti_2025.pdf; LIITE 5 Maisemaselvitys, Aviapolis - Keimola_päivitetty.pdf; LIITE 6 Aviapolis_Keimola 110 kV Piispankylä ark inv 2025.pdf;

Jotkut tämän viestin vastaanottaneet henkilöt eivät usein saa sähköpostia lähettäjältä niklas.virkkala@lvv.fi. Lue, miksi tämä on tärkeää

! **VAROITUS: Ulkoinen lähettäjä.** Avaa linkit ja liitteet vain, jos luotat lähettäjään. Merkitse epäilyttävä viesti tietojenkalasteluksi.

CAUTION: External sender. Open links and attachments only if you trust the sender. Report suspicious message as phishing.

Lausuntopyyntö koskien ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tapauskohtaista soveltamista

Lupa- ja valvontavirastossa on vireillä päätöksenteko siitä, onko Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeeseen tarpeen soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) mukaista arviointimenettelyä. YVA-menettelyä sovelletaan hankkeeseen Lupa- ja valvontaviraston päätöksellä, mikäli hanke tai sen muutos todennäköisesti aiheuttaa YVA-lain liitteen 1 hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia (YVA-laki § 3.2). Päätöstä tehtäessä otetaan huomioon hankkeen ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne YVA-lain liitteen 2 osoittamalla tavalla.

Ennen päätöksen tekemistä Lupa- ja valvontavirasto varaa teille tilaisuuden esittää näkemyksenne päätöksenteossa huomioitavista seikoista, hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä arviointimenettelyn tarpeesta. Lausuntopyynnön liitteenä on hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta. Lausunto pyydetään toimittamaan 25.8.2026 mennessä osoitteeseen kirjaamo@lvv.fi ja tiedoksi asian käsittelijälle (niklas.virkkala@lvv.fi) tai postitse osoitteeseen Lupa- ja valvontavirasto, PL 20, 13035 LVV. Lausunnossa pyydetään viittaamaan diaarinumeroon LVV-U/39085/2026.

LIITTEET
Vantaan Energia Sähköverkot Oy Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohto ympäristövaikutusten arviointi
Liite 1 Sähkö- ja magneettikenttätarkastelu
Liite 2 Liito-oravavaikutusten arviointi
Liite 3 Muuttolinnustovaikutusten arviointi

Liite 4 Lahokaviosammalselvitys
Liite 5 Maisemaselvitys
Liite 6 Arkeologinen tarkkuusinventointi

JAKELU
Helsingin kaupunginmuseo
Säteilyturvakeskus
Uudenmaan liitto
Vantaan kaupunginmuseo
Vantaan kaupunki
Vantaan kaupunki, terveydensuojeluviranomainen
Vantaan kaupunki, ympäristönsuojeluviranomainen

TIEDOKSI
Hankkeesta vastaava

Niklas Virkkala
Ylitarkastaja Överinspektör
Lupa- ja valvontavirasto, ympäristöosasto
Tillstånds- och tillsynsverket, miljöavdelningen

0295 254 915, vaihde 0295 254 000
PL 20, 13035 LVV
www.lvv.fi

REJLERS

Vantaan Energia Sähköverkot

Aviapolis-Keimola 110kV Sähkö- ja magneettikenttätarkastelu

31.3.2026

Lausunto

1 Tarkasteltava kohde

Tässä lausunnossa tarkasteltiin Vantaan Energia Sähköverkkojen suunnitteleman 2x110 kV ilmajohdon sähkömagneettisten kenttien voimakkuutta välillä Aviapolis-Keimola.

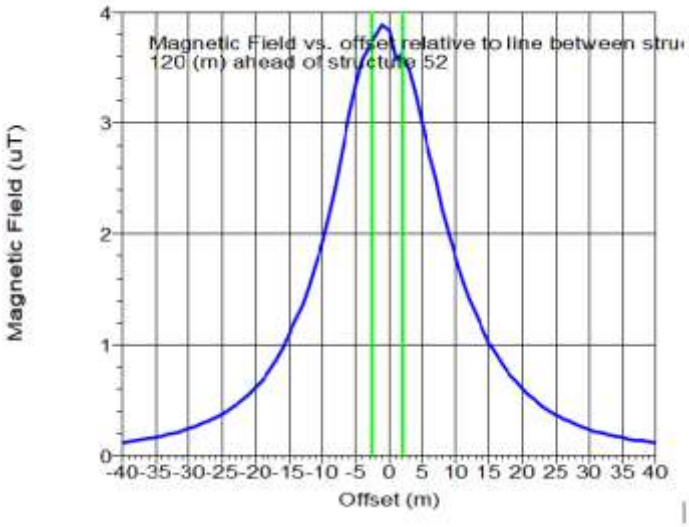
1.1 Tarkastelumenetelmä ja lähtötiedot

Tarkastelu suoritettiin laskennallisesti PLS-CADD ohjelmistolla jännevälin riippuman alimmassa kohdassa eli kohdassa, jossa virtajohdin on lähimpänä maanpintaa. Sähkömagneettisten kenttien lasketut arvot ovat metrin korkeudella maanpinnasta. Virtapiirien vaihejärjestykset pistesymmetrisesti, jolloin magneettikenttävaikutukset minimoidaan.

Tarkastelu on tehty neljällä eri kuormitustilanteella:
-Normaalitilanne, joka esiintyy johdon normaalissa käyttötilanteessa (Kuormitusvirta 500 A)
-Korkean kuormituksen tilanne (Kuormitusvirta 1000 A)
-Huippukuorma, jolloin verkossa on maksimikuormitus ja Fingridin sähköasema on pois käytöstä. Tämän tilanteen esiintyminen on epätodennäköistä. (kuomitusvirta 1500 A)
-ACSR 2-Duck johtimen suurin sallittu kuormitettavuus (kuormitusvirta 1690 A)

1.1.1 Tulokset ja johtopäätökset

Normaalin kuormitustilanteen magneettivuon tiheyden arvo etäisyyden funktiona voimajohdon keskilinjasta on esitettynä kuvassa 1.

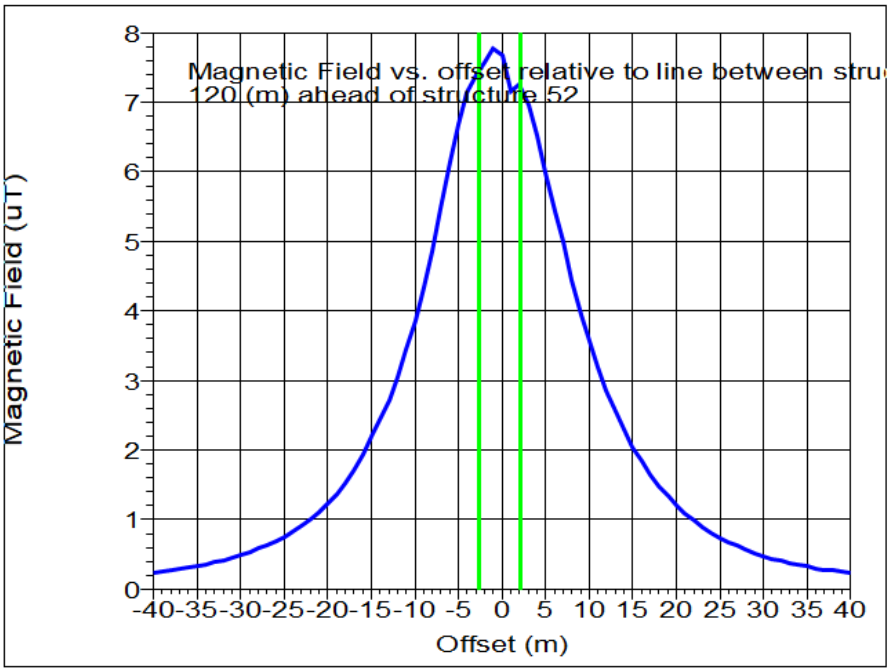


KUVA 1, NORMAALIKUORMITUSTILANNE

Kuvaajasta nähdään, että magneettikentän voimakkuutta kuvaavan magneettivuon tiheyden maksimiarvo suoraan voimajohdon alla on normaalitilanteessa maksimissaan noin 3,8 µT (Teslan miljoonasosaa). Magneettikentän voimakkuus laskee jyrkästi siirryttäessä

sivusuunnassa poispäin voimajohdosta ollen 25 metrin etäisyydellä voimajohdon keskilinjasta alle 0,4 µT.

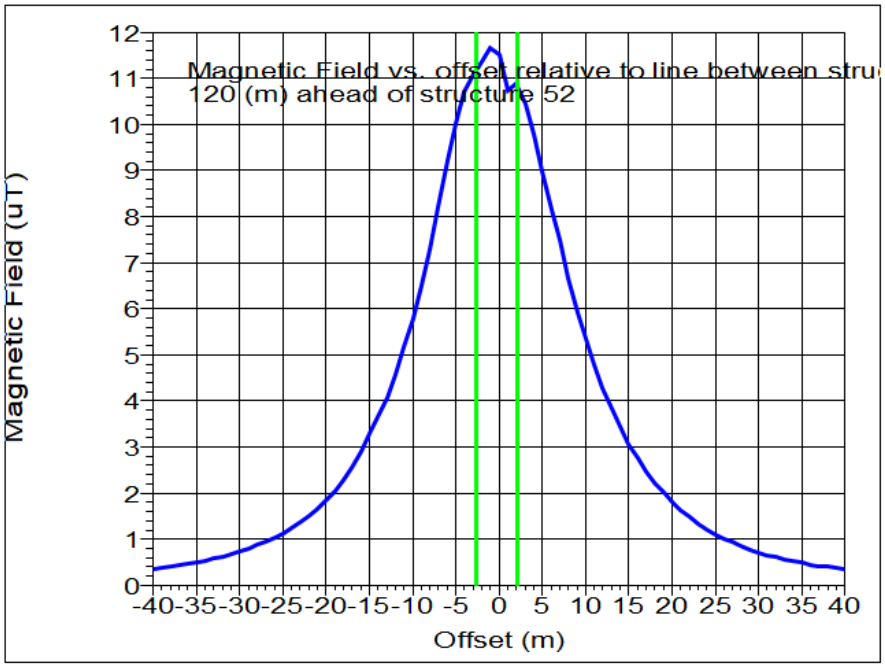
Korkean kuormituksen tilanteen magneettikentän voimakkuus etäisyyden funktiona voimajohdon keskilinjasta on esitettynä kuvassa 2.



KUVA 2, KORKEA KUORMITUS (I=1000A)

Korkealla kuormituksella magneettivuon tiheyden maksimiarvo on noin 7,8 µT suoraan johdon alla ja noin 32 metrin etäisyydellä keskilinjasta alle 0,4 µT.

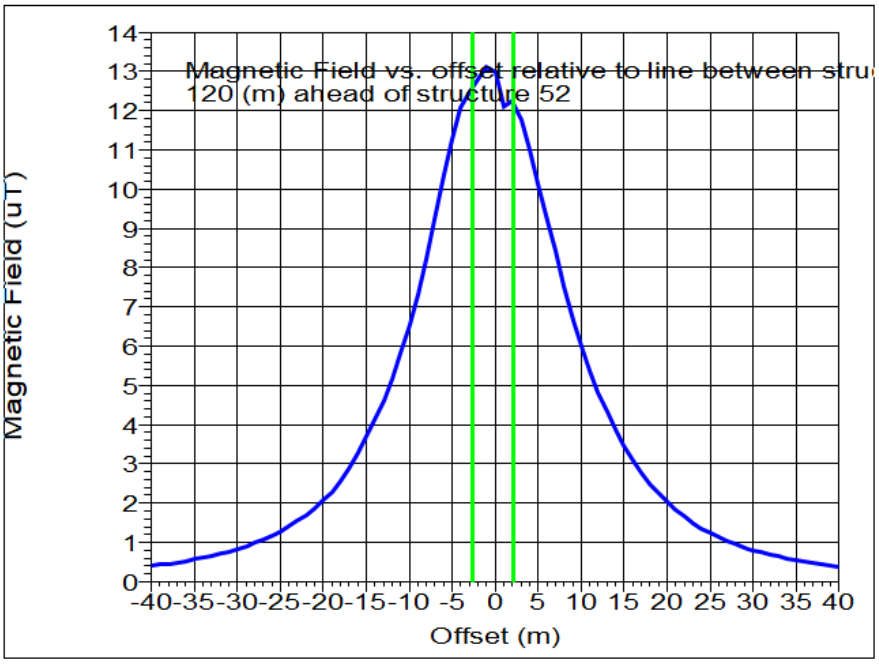
Huippukuorman magneettikentän voimakkuus etäisyyden funktiona voimajohdon keskilinjasta on esitettynä kuvassa 3.



KUVA 3, HUIPPUKUORMITUS (I=1500A)

Huippukuormalla magneettivuon tiheyden maksimiarvo on noin 11,6 µT suoraan johdon alla ja noin 37 metrin etäisyydellä keskilinjasta alle 0,4 µT.

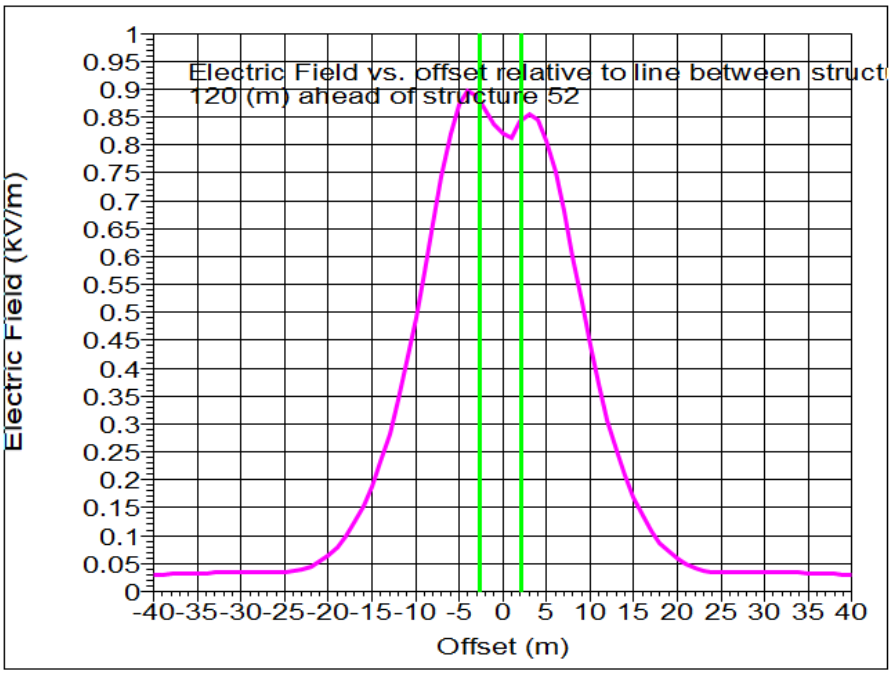
ACSR 2-Duck johtimen suurimmalla sallitulla kuormitusvirralla magneettikentän voimakkuus etäisyyden funktiona voimajohdon keskilinjasta on esitettynä kuvassa 4.



KUVA 4, 2-DUCK SUURIN SALLITTU KUORMITUSVIRTA (I=1690A)

Suurimman sallitun kuormitusvirran magneettivuon tiheyden maksimiarvo on noin 13,2 µT suoraan johdon alla ja noin 40 metrin etäisyydellä keskilinjasta alle 0,4 µT.

Kuvassa 5 on esitetty voimajohdon sähkökentän voimakkuus etäisyyden funktiona voimajohdon keskilinjasta.



KUVA 5, SÄHKÖKENTÄN VOIMAKKUUS

Suurin sähkökentän voimakkuus on noin 5 metriä sivuun keskilinjasta kentänvoimakkuuden ollessa 0,9 kV/m.

Sosiaali- ja terveysministeriön asettama raja-arvo sähkökentän voimakkuudelle 50 Hz taajuudella on 5 kV/m ja magneettivuon tiheydelle 200 µT. Kyseiset raja-arvot alittuvat suunnitellulla voimajohdolla aina.

Standardin SFS-EN 50341-2-7 luvussa 5.9.3 FI.1 määritellään voimajohdon pienimmät sallitut ulkoiset etäisyydet rakennuksista ja avovarastoista seuraavasti:

> Jos avojohtimen tai päällystetyn johtimen vaakasuora etäisyys lämmitettyyn rakennukseen on alle 3,0 m + D_{el}, sen pystysuoran etäisyyden pitää olla vähintään 4,0 m+ D_{el}. Vaakasuoran etäisyyden parvekkeeseen ja ikkunaan pitää kuitenkin olla vähintään 5,0 m + D_{el}.

Etäisyys D_{el} on 110 kV jännitetasolla 0,9 metriä, jolloin vaakasuora etäisyys voimajohdon virtajohtimesta mitattuna parvekkeeseen tai ikkunaan tulee olla minimissään 5,9 m. Kyseinen etäisyys täyttyy suunnitellulla voimajohdolla aina.

Säteilyturvakeskus (STUK) suosittelee rakentamaan uudet voimajohdot siten, että niiden asuinrakennuksiin aiheuttaman magneettikentän pitkäaikainen keskiarvo olisi korkeintaan 0,4 µT, jos se kohtuullisin toimenpitein on mahdollista. Tämä suositus on huomioitu voimajohdon sijoittelussa.

REJLERS

Liito-orava
Vaikutusten arviointi
Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohanke

Vantaan Energia Sähköverkot Oy

16.10.2025

Sisällys

1 Johdanto ja hankkeen kuvaus 3
2 Kohdelaji 9
3 Lähtötiedot ja alueen nykytila 10
4 Menetelmät 12
5 Vaikutusten tunnistaminen 13
6 Vaikutusten arviointi 15
7 Tulokset 19
8 Lieventämiskeinot 19
9 Epävarmuustekijät 20
10 Johtopäätökset 20
Lähteet 21

1 Johdanto ja hankkeen kuvaus

Tämä liito-oravaan kohdistuvien vaikutusten arviointi on tehty Vantaan kaupungin alueelle Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n suunnittelemaa uutta voimajohtohanketta varten. 110 kV voimajohtoyhteydestä on suunniteltu noin 15 km pituinen. Uusi voimajohtoyhteys toteutetaan ilmajohtona kahdella virtapiirillä ja se sijoittuu Osumapuiston pohjoisosaan suunnitteilla olevan uuden Aviapoliksen sähköaseman ja Keimolan sähköasemalle liittyvän voimajohdon välille. Suunniteltu voimajohto kulkisi tiivisti rakennetun ympäristön (Aviapolis ja Tuupakan) läpi, ylittäen Vantaanjoen ja Tuusulanjoen, kulkien Seutulan peltojen läpi ohittaen Kivistön asuinalueen ja päättyen Keimolaan. Uusi voimajohto on suunniteltu rakennettavan osin uudelle johtoreitille ja osin olemassa olevan Fingrid Oyj:n 400 kV Forssa - Tammisto voimajohdon rinnalle.

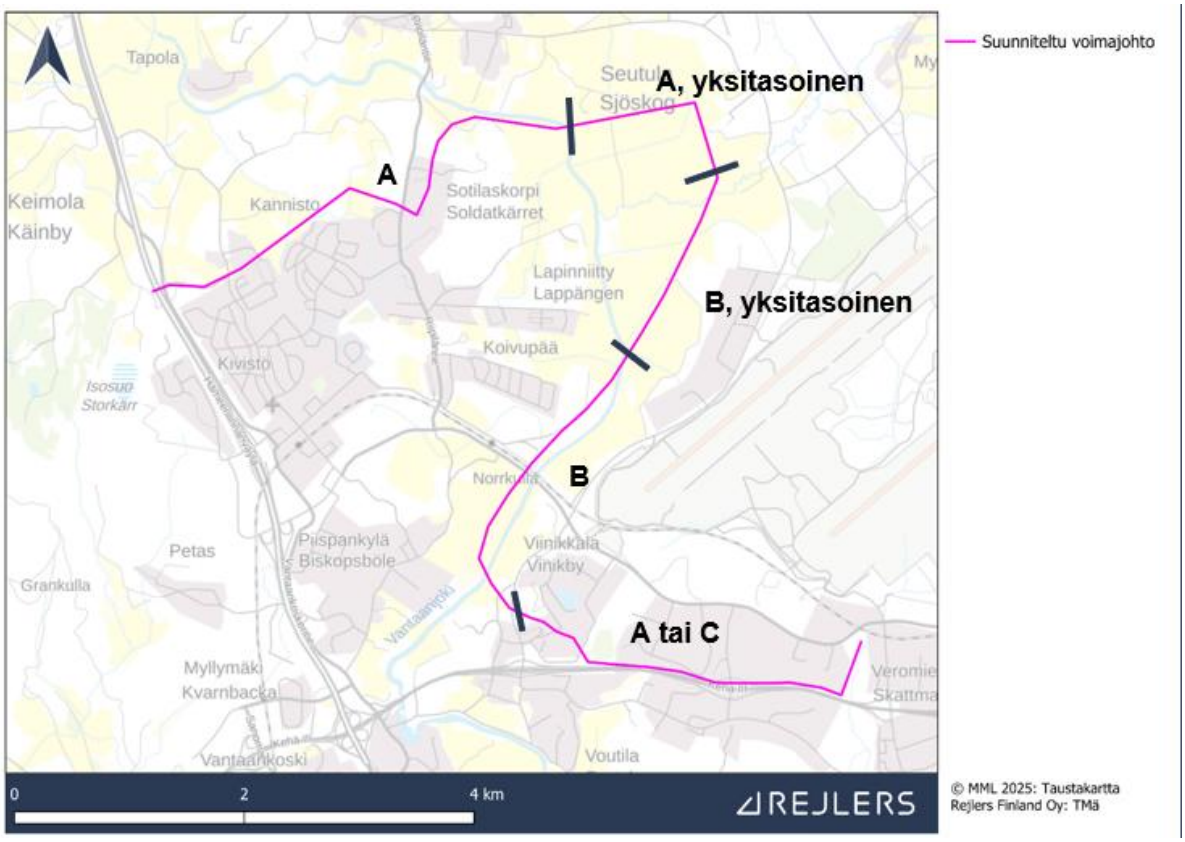
Suunnitelman mukaisesti hanke vaatii toteutuakseen voimajohtoaukean kummallekin puolelle reunavyöhykkeet (10 m per puoli). Reunavyöhykkeelle jätettävän puuston pituus voi kasvaa puun etäisyyden verran reunavyöhykkeen sisäreunasta. Raja-arvoa korkeammat puut poistetaan reunavyöhykkeeltä, kun taas lyhyemmät puut jätetään reunavyöhykkeelle. Toisin sanoen liian lähellä voimajohtoa sijaitsevat liian korkeat puuyksilöt on turvallisuuden takia poistettava. On myös mahdollista, että reunavyöhykkeeltä kaadetaan puut aluksi kokonaan. Tämä riippuu siitä, mitä maanomistajien kanssa myöhemmin sovitaan. Turvallisuudella tarkoitetaan, että puu ei saa kaatuessaan osua voimajohtoon tai pylväisiin, koska tämä voisi vaurioittaa niitä.

Tässä vaikutusten arvioinnissa oleellista on liito-oravan elinpiirien välisten kulkuyhteyksien säilymisen tarkastelu, koska hankkeen reitiltä itseltään ei ole havaintoja liito-oravasta.

Työn toteuttivat:

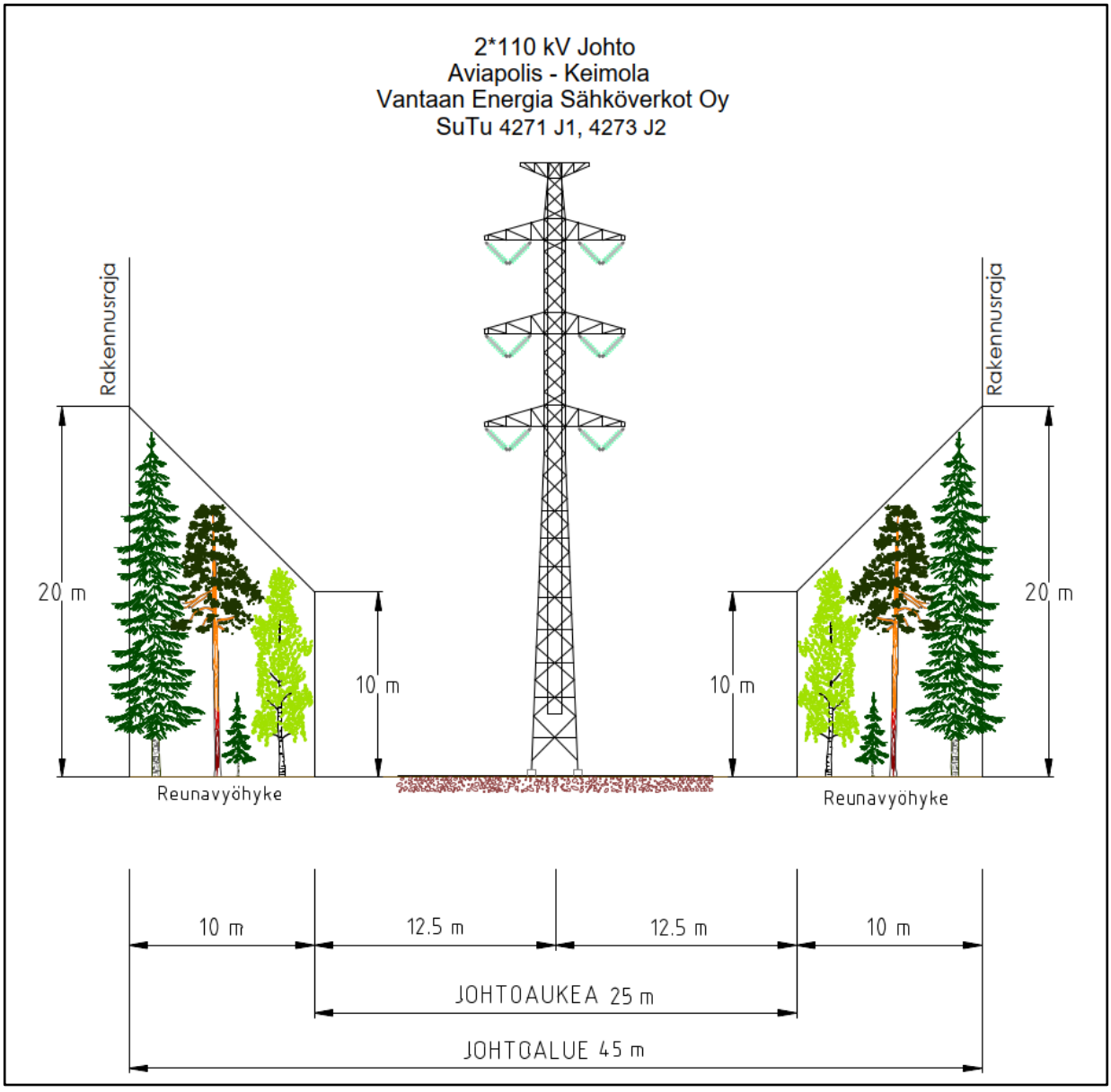
- Henkilö FM (akvaattiset tieteet). Hänellä on noin viiden vuoden kokemus vastaavan kaltaisista vaikutusten arvioinneista.

Hankkeen sijainti on esitetty kartassa (Kuva 1). Kartassa on esitetty myös kohdat, joissa voimajohdon periaatekuva muuttuu erilaiseksi.



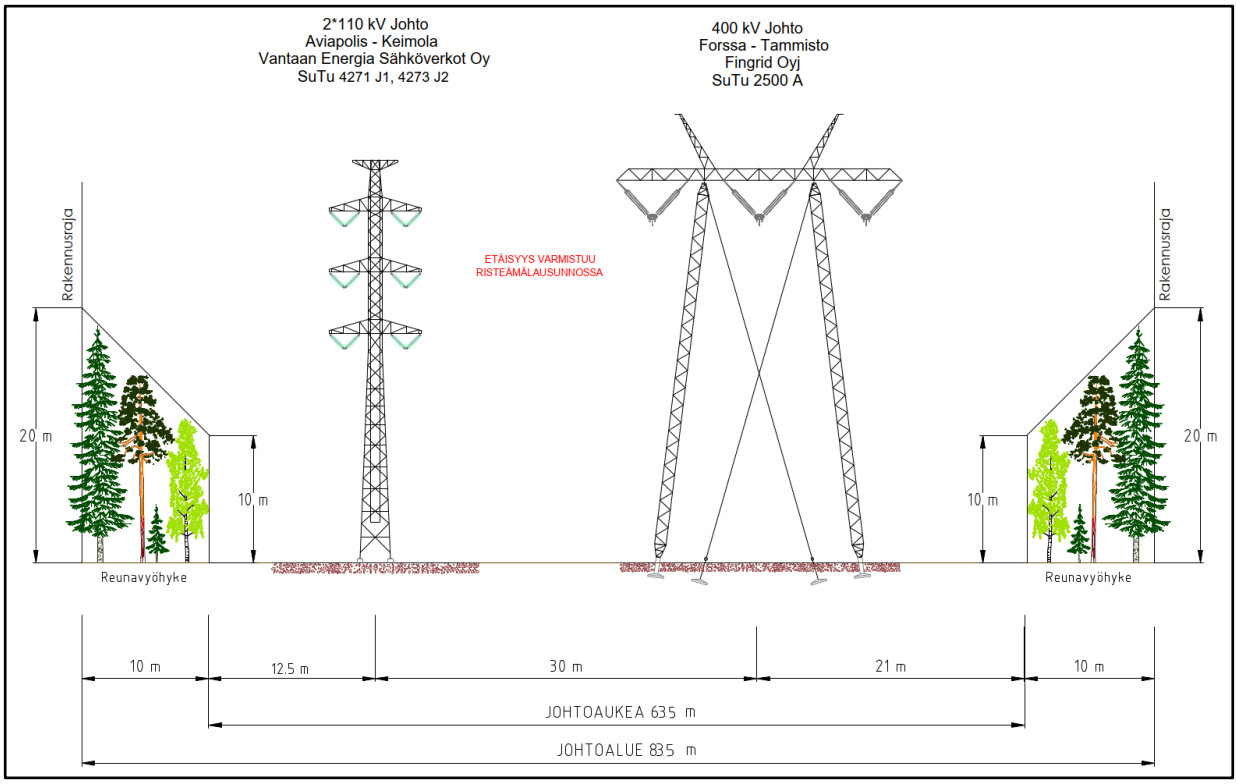
Kuva 1. Hankkeen sijainti Vantaalla. Tumman sininen viiva osoittaa kohdan, jossa voimajohdon periaatekuva vaihtuu.

A) Uudella reitillä johtoalueeksi tarvitaan lähtökohtaisesti 25 metrin levyinen johtoaukea, sekä tämän molemmin puolin 10 metrin levyiset reunavyöhykkeet (25 m + 2 x 10 m). Periaate kuva on esitetty alla (Kuva 2).



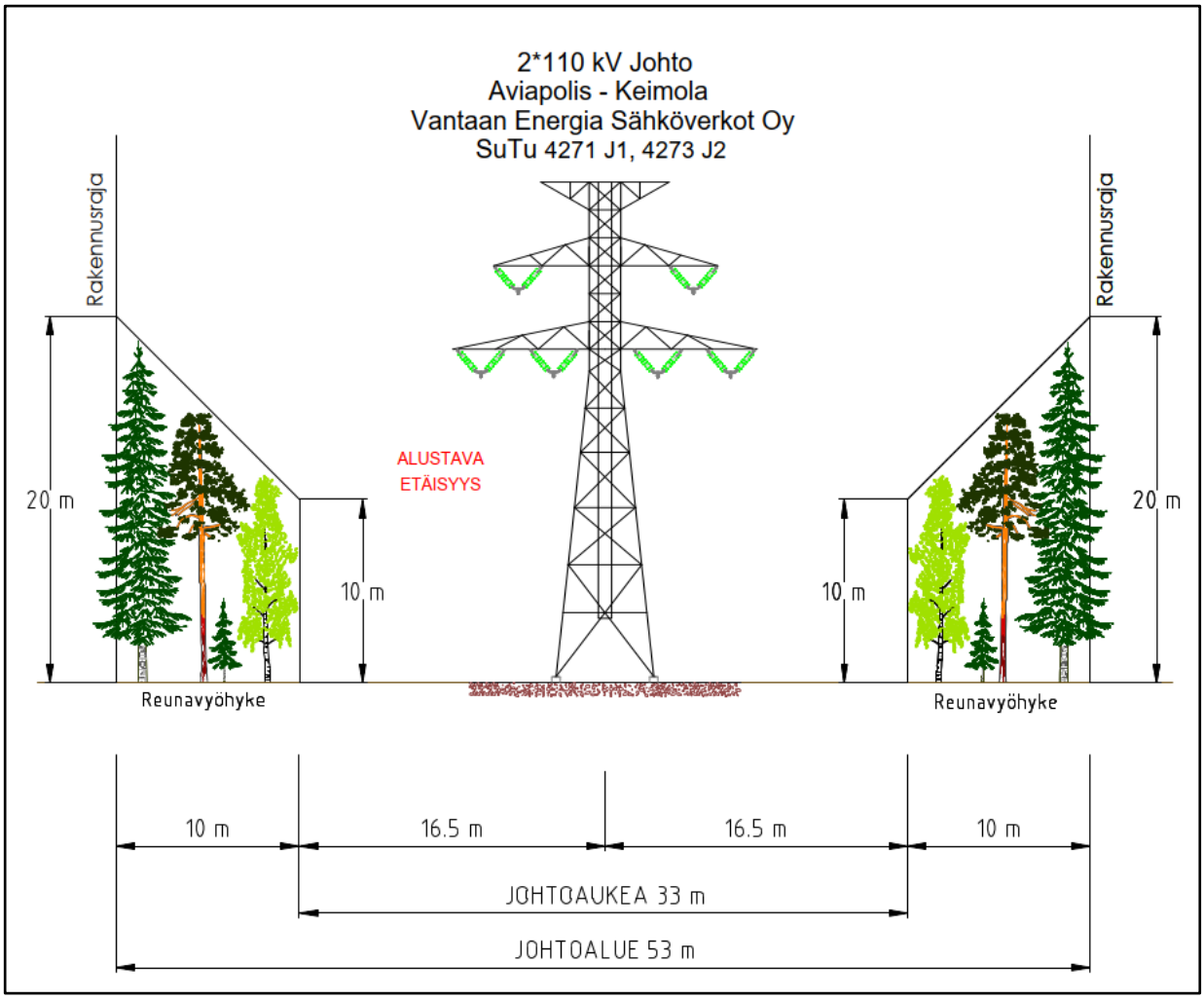
Kuva 2. Suunnitellun voimajohtoaukean periaatekuva yksinään uudessa johtoaukeassa.

B) Olemassa olevan voimajohdon rinnalla kulkevalla osuudella johtoalueen mitat varmistuvat risteämälausunnon myötä, mutta alustavien arvioiden mukaan nykyinen johtoalue levenee siten, että johtoalueiden yhteisleveydeksi tulisi 83,5 metriä, josta johtoaukean leveys on 63,5 metriä, sekä sen molemmin puolin 10 metrin reunavyöhykkeet (63,5 m + 2 x 10 m). Periaate kuva on esitetty alla (Kuva 3).

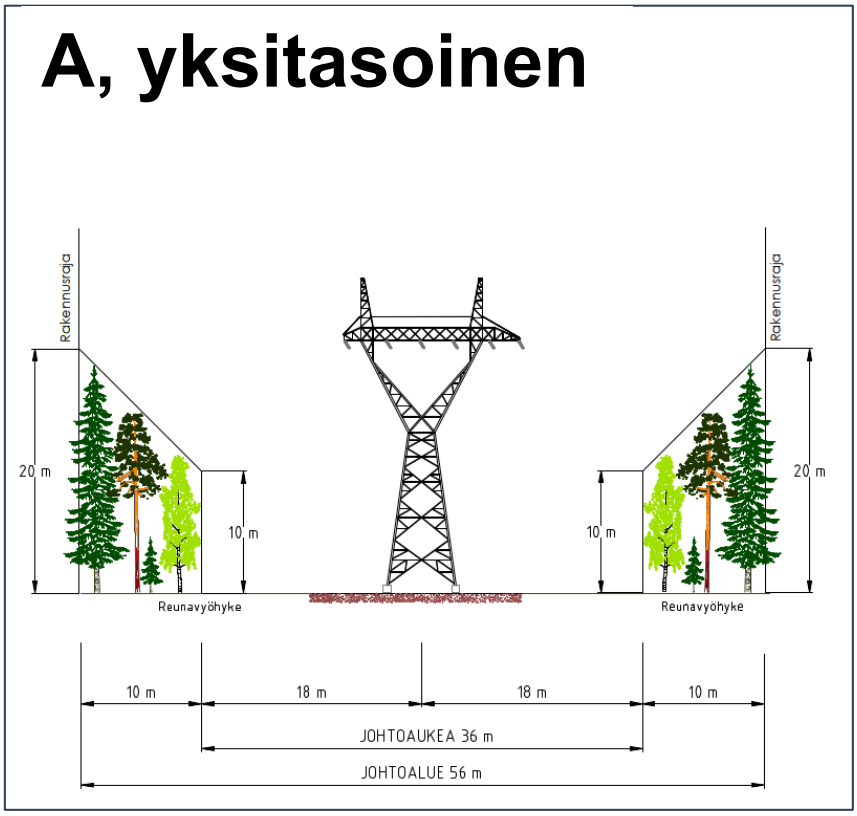


Kuva 3. Voimajohdon periaatekuva osuudella, jolla suunniteltu johto kulkee olemassa olevan johdon rinnalla.

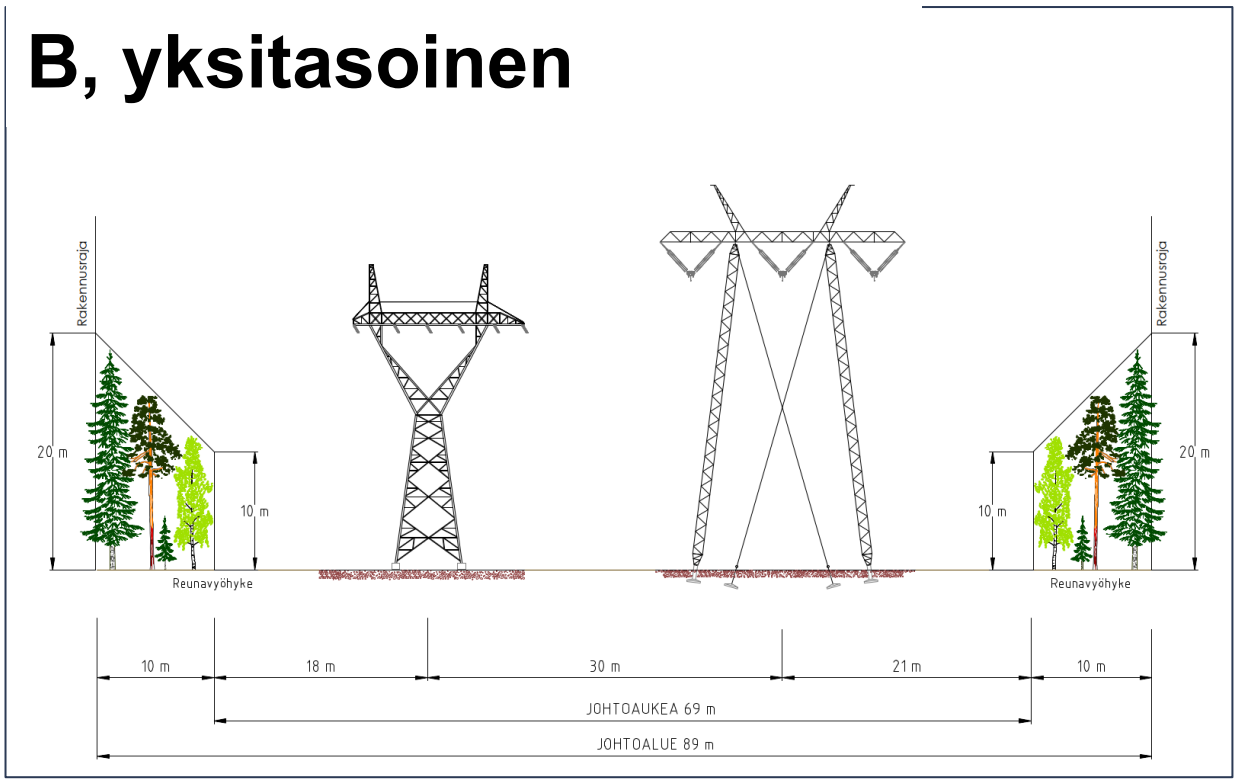
C) Osumapuiston ja Vantaanjoen välisellä osuudella tarvittava johtoalueen leveys on hieman suurempi (alustavien arvioiden mukaan n. 33 m + 2 x 10 m), koska lentokentän vuoksi pylväiden korkeuksissa on rajoituksia, jonka takia tällä osuudella saattaa tarvita matalammat pylväät erilaisella pylväsrakenteella. Periaate kuva on esitetty alla (Kuva 4).



Kuva 4. Voimajohdon periaatekuva osuudella, jolla pylväiden korkeuksissa on rajoituksia.



Kuva 5. Johtoalueen kuva Seutulan pelloilla käytettävästä yksitasoisesta pylväästä.



Kuva 6. Johtoaluekuva Seutulan pellolla käytettävästä yksitasoisesta pylväästä olemassa olevan pylvään rinnalla.

2 Kohdelaji

Vaikutusten arvioinnin kohdelajina on liito-orava (*Pteromys volans*). Tyypillinen elinympäristö liito-oravalle on varttunut kuusivaltainen sekametsä, jossa on runsaasti järeää puustoa, kolopuita pesä- ja piilopaikoiksi sekä lehtipuita ravinnoksi. Lajia tavataan myös kaupunkiympäristöissä. Tärkeimmät pesäpaikat ovat pienireikäiset, erityisesti käpytikan kovertamat kolot ja oravan rakentamat risupesät. Lajin pääasiallinen ravinto koostuu kesällä lehtipuiden, erityisesti haavan, leppien ja koivujen lehdistä (Ympäristöministeriö 2017.)

Aikuiset liito-oravat ovat paikkauskollisia ja elävät suhteellisen lyhyen ajan, keskimäärin alle kaksi vuotta (Suomen metsäkeskus 2024). Naaraan kuoltua sen asuttama reviiri jää tyhjäksi, ja sopivat elinympäristöt voivat olla väliaikaisesti asumattomia ennen mahdollista uudelleenasuttamista. Uudelleenasutuksen nopeus riippuu ympäristötekijöistä, kuten kulkuyhteyksistä, kannan tiheydestä ja läheisimmän poikasia tuottavan elinpiirin etäisyydestä (Ympäristöministeriö 2017.)

Liito-orava kuuluu EU:n luontodirektiivin liitteen IV lajeihin, mikä vaatii lajin tiukkaa suojelua. Lajin lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittäminen tai heikentäminen on luonnonsuojelulain 78 § nojalla kiellettyä (Luonnonsuojelulaki 9/2023.) Hävittämis- ja heikentämiskieltoon voi hakea poikkeuslupaa (ELY-keskus 2025). Viimeisimmässä uhanalaisuusarvioinnissa vuonna 2019 liito-orava arvioitiin Suomessa vaarantuneeksi lajiksi (Ympäristöministeriö ja Suomen ympäristökeskus 2019).

Lisääntymis- ja levähdyspaikan suojeluun liittyy tärkeä tulkinta siitä, että paikka katsotaan lain suojaamaksi myös silloin, kun se on väliaikaisesti asumaton. Liito-orava saattaa siirtyä käyttämään elinpiirillään toista paikkaa tai yksilö voi kuolla, jolloin aiempi lisääntymis- ja levähdyspaikka jää tyhjilleen. Tämä ei kuitenkaan poista sen oikeudellista asemaa, vaan paikka tulkitaan edelleen luonnonsuojelulailla turvatuksi. Euroopan unionin tuomioistuin on vahvistanut periaatteen ennakkopäätöksessään (C-477/19, 2020), jonka mukaan eurooppalaisen hamsterin väliaikaisesti asumaton mutta lajille soveltuvien rakennepiirteiden säilyttämä lisääntymis- ja levähdyspaikka on edelleen suojeltu.

Suomen osalta sekä alueelliset ELY-keskukset että korkein hallinto-oikeus (KHO 2451/2023) ovat linjanneet, että tätä tulkintaa sovelletaan myös liito-oravaan ja muihin EU:n luontodirektiivin liitteen IV(a) lajeihin (Suomen metsäkeskus 2024). Näin ollen myös väliaikaisesti asumattomat, mutta rakenteeltaan liito-oravalle sopivat paikat kuuluvat suojelun piiriin (Ympäristöministeriö 2017).

3 Lähtötiedot ja alueen nykytila

Vaikutusten arviointia varten oli käytettävissä runsaasti erilaisia lähtötietoja (Kuva 5).

Rejlers Finland Oy on selvittänyt liito-oravan esiintymisen hanketta varten rajatulla selvitysalueella 08.04.2025. Voimajohtoreitin varrella ei tällöin saatu havaintoja liito-oravasta.

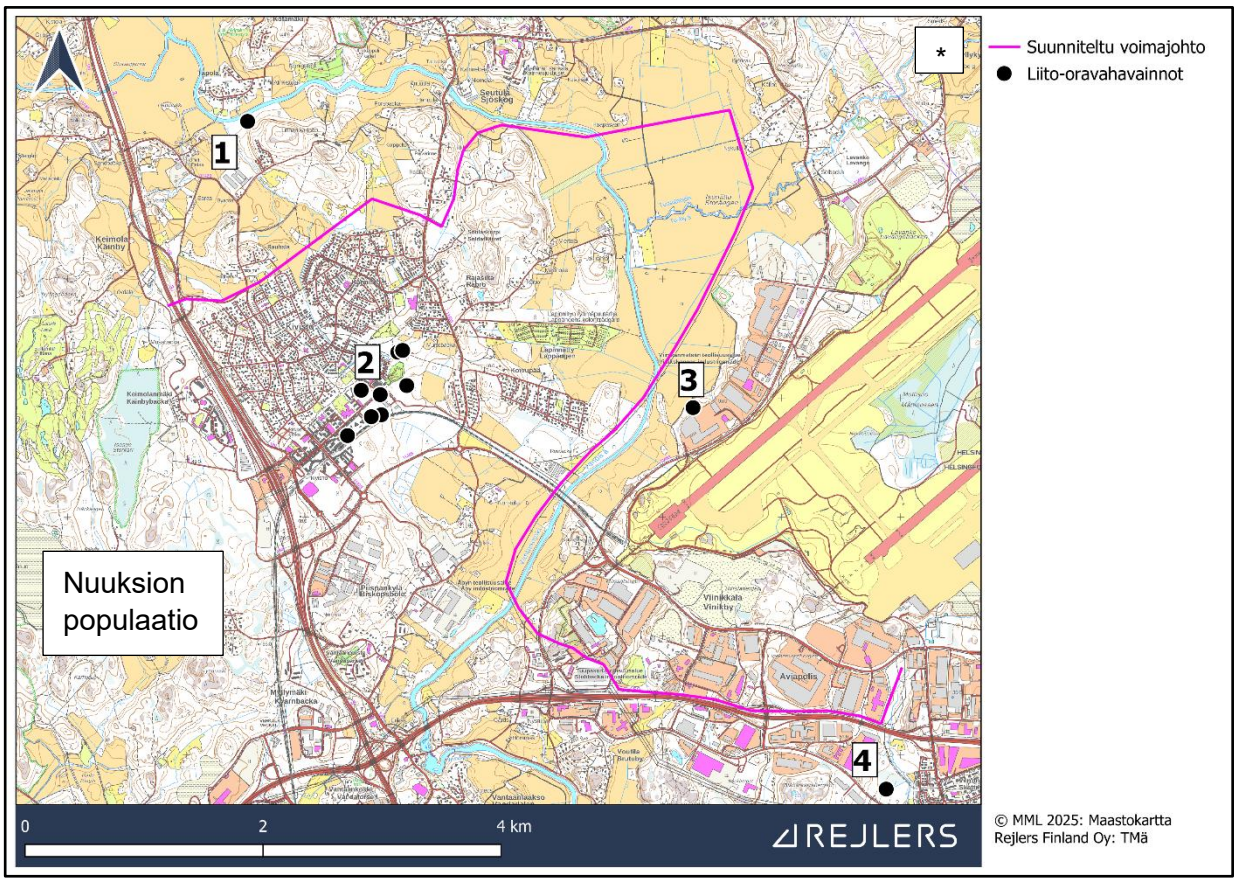
Suomen lajitietokeskukselta haettiin liito-oravahavainnot 3.10.2025 (Suomen Lajitietokeskus 2025). Lajin historiasta alueella tiedetään, että lajia on havaittu neljällä eri alueella hankkeen ympäristössä. Lännessä sijaitsee Nuuksion alue, jolle sijoittuu huomattava määrä liito-oravahavaintoja. Täällä sijaitsevat aluekokonaisuudet tarjoavat liito-oravalle melko yhtenäisiä laajoja elinympäristöjä.

Myös lentokentän pohjoispuolelta Tuusulanjoen läheisyydestä on tehty liito-oravahavaintoja vuosilta 2007–2013 (Suomen Lajitietokeskus 2025). Havainnot sijaitsevat huomattavan etäällä muista tunnetuista esiintymistä, ja lajiyhteys tälle alueelle on todennäköisesti pohjoisen suunnalta mahdollisesti Klaukkalan ja Ruotsinkylän kautta (Kuva 5).

Vantaan kaupunki mainitsi lausunnossaan (Vantaan Energia Sähköverkot Oy:lle Aviapolis - Keimola 110 kV voimajohtohankkeesta 8.8.2025), että ”Lapintien kohdalla voimajohto sijoittuisi liito-oravan kulkureitin suuntaisesti ja aiheuttaisi siten merkittävää haittaa kyseisen yhteyden säilymiselle.” Lisäksi Vantaan kaupungilta saatiin käyttöön Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll 2022) ja tähän liittyvät paikkatiedot:

- Yhteyspuut
- Pesäpuut
- Papanapuut
- Kolopuut
- Kulkuyhteydet
- Toimivat (mm. teiden) ylityskohdat
- Ydinalueet
- Lajin elinympäristöt
- Lajille soveltuvat elinympäristöt

Lähtötiedoiksi tunnistettiin myös Lajin liikkumista huomattavasti rajoittavat ympäristötekijät. Näiksi tunnistettiin Valtatien 3 (Tampereen moottoritie), kantatie 50:n (Kehä III) ja Helsinki-Vantaan lentokenttä. Hanke sijoittuu kolmelta ilmansuunnalta näiden ympäröimäksi. Pohjoinen on melko yhtenäisesti peltojen rajaamaa aluetta.



Kuva 5. Olennaiset liito-oravahavainnot hankkeen läheisyydessä.

- Kohde 1: Liito-oravahavainto vuodelta 2004
- Kohde 2: Liito-oravahavainto vuosilta 2003–2025
- Kohde 3: Liito-oravahavainto vuodelta 2010
- Kohde 4: Liito-oravahavainto vuodelta 2024
- Nuuksion populaatio: Tältä kohdalta länteen päin lajihavaintoja on huomattavan paljon
- * Lajista on havaintoja vuosilta 2007–2013 lentokentän pohjoispuolelta

4 Menetelmät

Vaikutusten arviointi tehtiin pääasiassa asiantuntija-arviona hyödyntäen useita eri tietolähteitä ja tarkastelutapoja. Arviointi perustuu sekä olemassa oleviin lähtötietoihin että uusiin maastohavaintoihin. Lähtöaineistona käytettiin alueen maankäyttöhistoriaan liittyviä tietoja, aikaisempia selvityksiä ja lajiin liittyviä uusia havaintoja. Vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin kyseessä olevaa voimajohtosuunnitelmaa suhteessa arvioitavana oleviin liito-oravakohteisiin. Arvioinnissa kiinnitettiin erityistä huomiota siihen, miten hanke voi vaikuttaa lajin elinpiirien väliseen geeniyhteyden säilymiseen.

Arvioinnin lähtökohtana on lajin ekologia. Liito-oravan elinympäristövaatimuksia tarkasteltiin lajin havaintopaikkoja laajemmalta alueelta, jotta voitiin tunnistaa lajille arvokkaat paikalliskohteet myös etäämmällä hankkeesta. Lähialueen metsärakenteen perusteella arvioitiin, missä määrin hanke voi muuttaa lajin elinmahdollisuuksia sekä vaikuttaa sen mahdollisuuksiin liikkua lajille tärkeille kohteille ja niiltä pois.

Kartoilla visualisoitiin arviointia ja kuvattiin keskeisiä osia ekologisista yhteyksistä ja mahdollisista katkeamiskohdista. Myös ortokuvia hyödynnettiin, jotta voitiin tunnistaa merkittäviä elinympäristön piirteitä alueilta, joilta maastohavaintoja ei ole käytettävissä. Vaikutusten arviointiin hyödynnettiin paikkatietoaineistoja mm:

- MML 2025: Ortokuvat
- MML 2025: Maastokartat
- MML 2025: Vanhat ortokuvat
- Metsäkeskus 2025: Metsävarakuviot
- Suomen lajitietokeskus 2025: Lajihavainnot (liito-orava)
- LUKE 2023: Biomassa, lehtipuut, lehvästö 2023 (10 kg/ha)
- LUKE 2025. Liito-oravan elinympäristön ennustemalli

Paikkatietoaineistot yhdistettynä lajin ekologisiin vaatimuksiin, loivat perustan asiantuntija-arviolle hankkeen todennäköisistä vaikutuksista. Arvioinnissa tarkasteltiin välittömiä vaikutuksia, kuten elinympäristön muuttumista lajin tunnettujen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen kohdalla rakentamisen seurauksena. Lisäksi tarkastellaan epäsuoria vaikutuksia, jotka liittyvät lajin kulkuyhteyksien heikentymiseen. Lopuksi arvioidaan, ovatko vaikutukset sellaisia, että ne voivat merkittävästi heikentää liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkaa tai lajin paikallista elinvoimaisuutta luonnonsuojelulain näkökulmasta. Vaikutusten arvioinnissa seurattiin Suomen ympäristökeskuksen (2023) Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi -opasta.

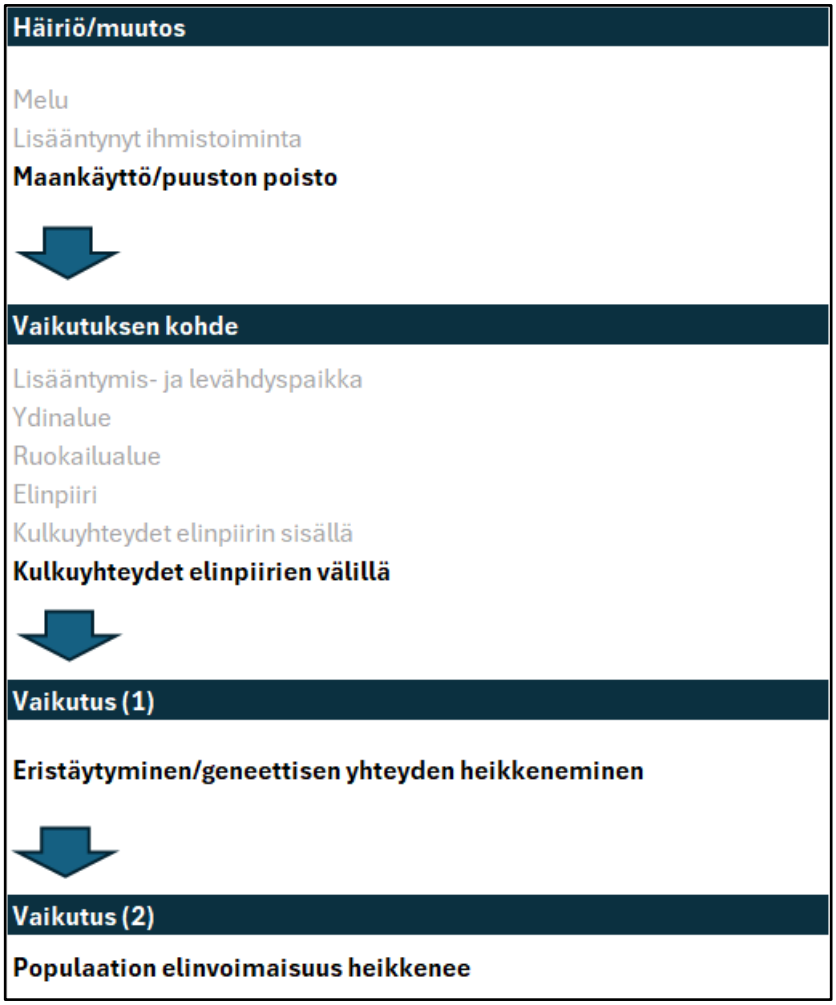
5 Vaikutusten tunnistaminen

Yleisesti voimajohtohankkeiden toteuttaminen voi rakentamisen aikana aiheuttaa melua ja muuta ihmistoiminnasta aiheutuvaa häiriötä, joka voi tilapäisesti heikentää liito-oravalle arvokkaita elinalueita. Keskeisin lajin elinvoimaisuuteen vaikuttava tekijä on kuitenkin maankäytön muutos. Rakentamisen yhteydessä poistettava puusto voi olla osa liito-oravalle tärkeää elinympäristöä. Elinympäristöön voi kuulua lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, ydinalueita, ruokailualueita tai kulkuyhteyksiä elinpiirin sisällä ja eri elinpiirien välillä. Puuston poistaminen voi kaventaa tai katkaista lajille soveltuvia metsäkäytäviä, mikä vaikeuttaa liikkumista ja lisää elinalueiden pirstoutumista. Tällaiset muutokset voivat pitkällä aikavälillä johtaa paikallispopulaatioiden eristäytymiseen ja elinvoimaisuuden heikkenemiseen.

Myös lisääntynyt ihmistoiminta kulkuyhteyksien alueilla voi tilapäisesti vähentää liito-oravan liikkumista, jos laji alkaa välttää aktiivisesti häiriölle altistuvia alueita. Tällaiset vaikutukset ovat kuitenkin yleensä lyhytaikaisia, palautuvia ja melko epätodennäköisiä, koska liito-orava on yöaktiivinen ja todennäköisesti liikkuu pääasiassa hiljaisempina vuorokaudenaikoina.

Tunnistettiin, että lajin puustoiset kulkuyhteydet pohjoiseen päin katkeavat viimeistää Vantaanjoen itäpuolella. Muutamat yksittäiset, pitkät ja kapeat joen ja puronvarsien puustoreunat voivat tarjota lajille kulkuyhteyden itään. Kohde 1 ja 3 ovat erittäin eristäytyneitä laajemmista metsäalueista. Kohde kaksi on havaintojen (2003–2025) perusteella toimiva elinpiiri, joka on myös eristäytynyt Nuuksion laajemmista metsäalueista Tampereen moottoritien takia. Yhteys ei ole katkennut mutta heikentynyt, koska populaatio on pysynyt elinvoimaisena havaitun ajanjakson. Kohde 4 poissuljettiin tarkastelun piiristä, koska todennäköisimmät yhteydet kohteelta ovat etelään.

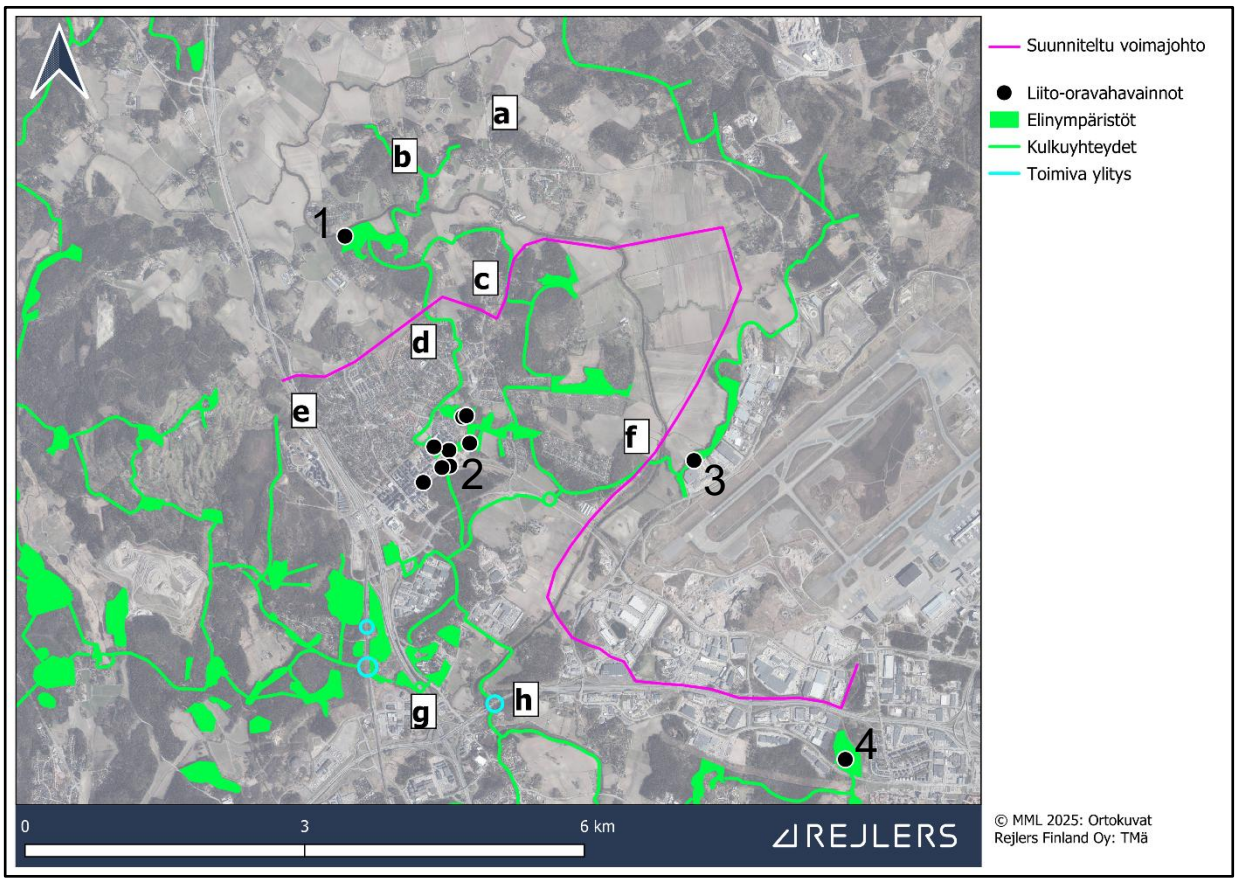
Tämän hankkeen osalta on tunnistettu, että vaikka suunnitellun voimajohtoreitin varrelta ei ole tehty havaintoja liito-oravasta, sen rakentaminen voi paikoin vaikuttaa lajin mahdollisiin kulkuyhteyksiin. Puuston poistaminen johtoaukealta voi kaventaa tai heikentää metsäisiä yhteyksiä, jotka mahdollisesti tukevat liito-oravan liikkumista hankealueen ja sen lähiympäristön välillä. Tarkastelun perusteella hanke ei todennäköisesti vaikuta suoraan liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoihin, ydinalueisiin tai tärkeimpiin ruokailualueisiin tunnetuilla elinpiireillä. Kuvassa (Kuva 6) on esitetty keskeisin ja todennäköisin hankkeesta aiheutuva häiriö/muutos, joka voi johtaa populaation elinvoimaisuuden heikkenemiseen.



Kuva 6. Todennäköisin vaikutusketju tummennettuna.

6 Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointia varten huomion arvoiset kohteet tuotiin samalle kartalle hankkeen kanssa (Kuva 7). Numeroidut kohteet tarkoittavat hankkeen kannalta olennaisimpia alueita, joilta on tehty liito-oravahavaintoja. Aakkosin on esitetty alueita, joiden huomioiminen on vaikutusten arvioinnin kannalta perusteltua.



Kuva 7. Vaikutusten arvioinnin kannalta huomion arvoiset alueet.

a) Kulkuyhteyttä ei ole tunnistettu. Alueella on peltojen pirstomaa pienten metsäkuvioiden saarekkeita.
b) Peltojen rajaama metsien niemeke. Alueelta on pitkät yhteydet muille elinpiireille. Yksittäisiä lajille soveltuvia pienialaisia metsäkuvioita on tunnistettu.
c) Heikkenevä yhteys kohteiden 1 ja 2 välillä. Tällä kohtaa uutta johtoaukeaa tulisi 25 m.
d) Heikkenevä yhteys kohteiden 1 ja 2 välillä. Tällä kohtaa uutta johtoaukeaa tulisi 25 m.
e) Mahdollisesti toimiva ylityskohta (Tunnistettu maastossa, Rejlers 2025). On mahdollista, että laji voi liikkua Tampereen moottoritien länsipuolelta kohteelle 2 asuinalueen läpi ja toisinpäin.
f) Heikkenevä yhteys kohteiden 2 ja 3 välillä. Kohteen 3 kautta lentokentän pohjoispuolelle on tunnistettu yhteys, mutta viimeaikaisia havaintoja tai tärkeitä elinympäristöjä muutamaa lajille soveltuvaksi tunnistettua elinympäristöä lukuun ottamatta ei ole. Yhteys on pitkä ja paikoin heikentynyt. Tällä kohdalla voimajohtoaukea levenisi olemassa olevasta 42 m metristä 63,5 metriin (eli +21,5 m).
g) Tunnistettu kulkuyhteys Tampereen moottoritien itä- ja länsipuolen välillä.

h) Tunnistettu kulkuyhteys kohteen 2 ja 4 välillä. Ei heikentyvä.

Todennäköisesti kohteella 2 esiintyvä liito-oravapopulaatio on ainoa elinvoimainen osapopulaatio Tampereen moottoritien, kehätien ja lentokentän rajaamalla alueella hankkeen läheisyydessä. Yksittäiset havainnot kohteista 1 ja 3 näyttäytyvät yksilöiden yrityksinä levittäytyä kauemmaksi emopopulaatiosta. Koska kohteen 2 populaatio on säilynyt elinvoimaisena useiden vuosien ajan, on lajilla todennäköisesti käytössään toimiva kulkuyhteys länteen Tampereen moottoritien toiselle puolelle. Tämä yhteys voi muodostua joko moottoritien ylittävän liittymän tai alikulun kautta, tai yksilöt saattavat ajoittain ylittää moottoritien hiljaisina yöaikoina mahdollisesti maassa tai joitain yhteyspuita pitkin.

Kohteen 2 elinpiirin pohjoispuolella sijaitsevat pihapiirit voivat lisäksi tarjota lajille soveltuvia yksittäisiä kulkuyhteyksiä. Tällaisilla alueilla on usein kookkaita puita, jotka voivat toimia liito-oravan liikkumista tukevina rakenteina, mikä on havaittavissa myös Maanmittauslaitoksen ortokuvista (MML 2025). Tätä ei Vantaan kaupungilta saatujen paikkatietojen perusteella ollut tunnistettu. Tällöin kulkuyhteys kohteelta 2 voisi olla Tampereen moottoritien länsipuolelle myös hyvin lähellä hankesuunnitelman Keimolan päätepistettä.

Kohteella 2 sijaitsevan elinympäristön ydinalueiden, lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä kohteelle merkityksellisten kulkuyhteyksien arvioidaan säilyvän muuttumattomina hankkeen toteuttamisesta riippumatta.

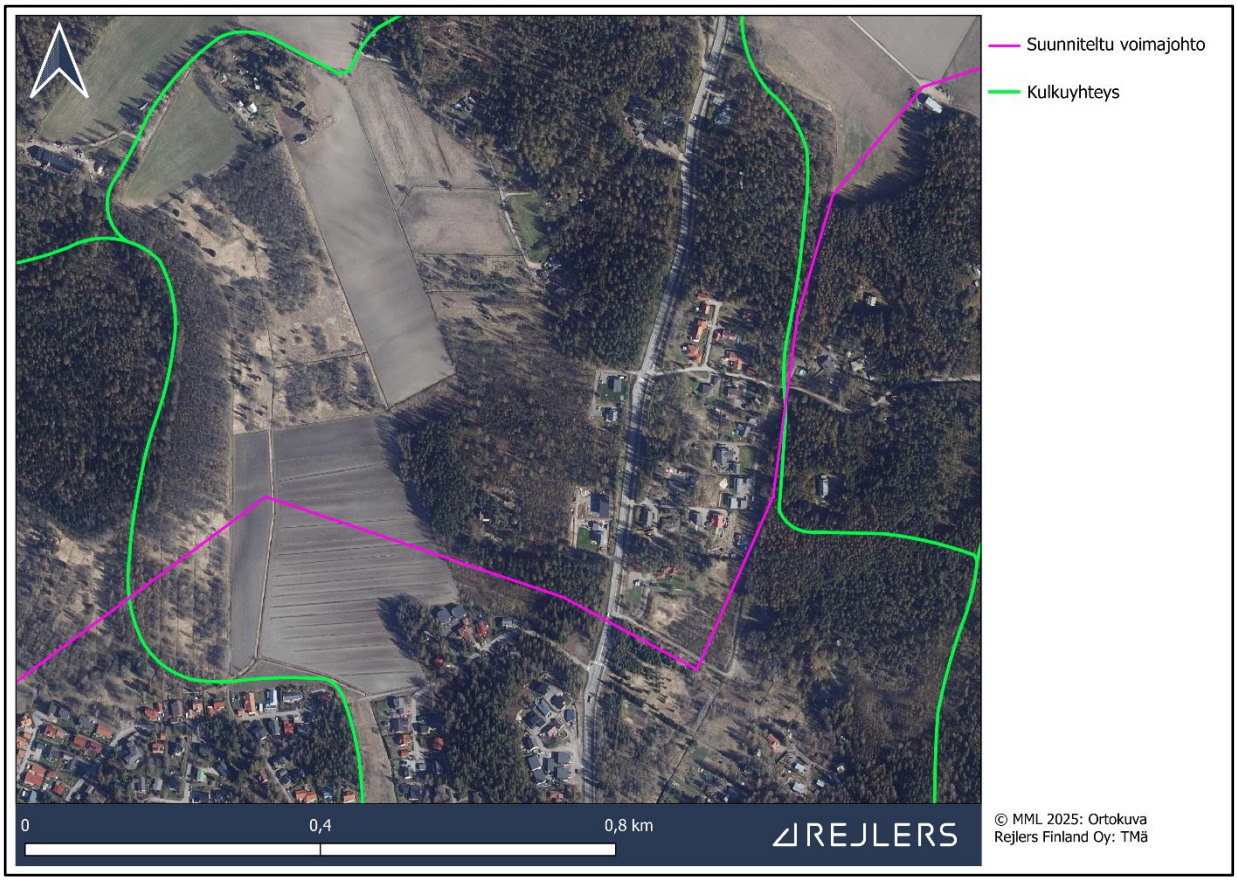
Arvioidaan, että voimajohdon toteutuminen voi lisätä kohteiden 1 ja 3 eristyneisyyttä suhteessa kohteen 2 elinvoimaiseen osapopulaatioon. Laji voi liikkua kohteelta 2 koilliseen lentokentän pohjoispuolelle käytännössä peltoalueiden rajaamia metsäsaarekkeita pitkin tai kapeita joenvarsia seuraten. Lentokentän pohjoispuolelta tehdyt havainnot ovat kuitenkin vähäisiä ja ajoittuvat vuosille 2007–2013, mikä viittaa siihen, että liikkuminen tähän suuntaan on nykytilanteessa hyvin vähäistä tai satunnaista.

Vaikka liito-oravan liikkumista lentokentän pohjoispuolelle ei havaintojen perusteella voida pitää todennäköisenä, ei sitä voida täysin poissulkea. On siis mahdollista, että laji käyttää yhteyttä ajoittain, esimerkiksi yksilöiden levittäytyessä uusille alueille. Hankkeen toteutuminen voisi heikentää entisestään näitä jo valmiiksi heikkoja kulkuyhteyksiä.

Niille nuorille koirasyksilöille, jotka lähtevät liikkumaan kohteen 2 alueelta kohti pohjoista ja itää, hankkeella voi olla lieviä vaikutuksia. Nuorten yksilöiden on tyypillistä levittäytyä uusille alueille pitkien ja riskialttiidenkin siirtymien kautta, etsiessään elinvoimaisia naaraiden elinpiirejä. Tällaisessa liikkumisessa osa reiteistä voi osoittautua umpikujiksi, kuten alueella nykyisellääänkin, ja osa puolestaan toimiviksi yhteyksiksi, joiden kautta geenivirta säilyy.

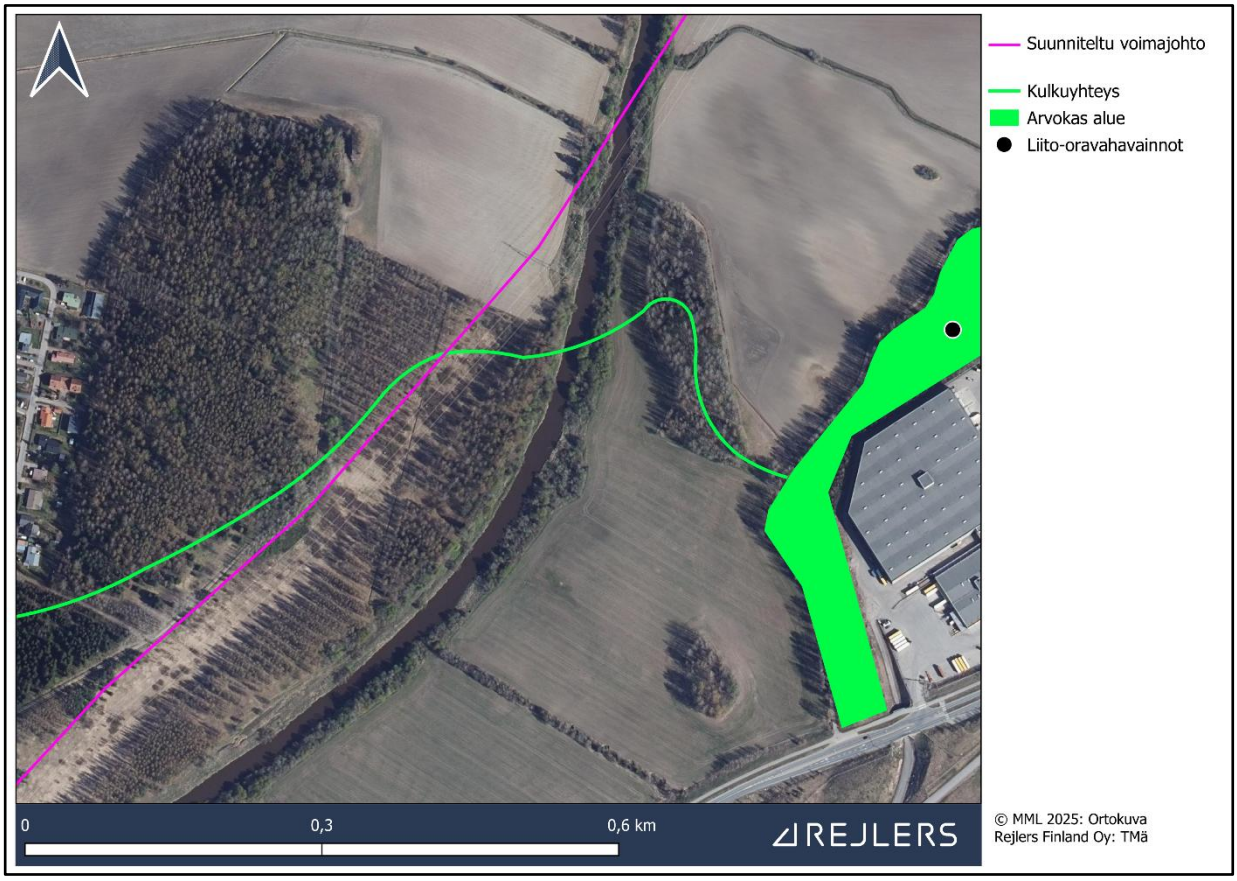
Nuorille liikkuville yksilöille vaikutus voi kohdistua erityisesti kahteen kohtaan:

Yhteys kohteiden 1 ja 2 välillä (Kuva 8). Kohde 1 sijaitsee jo valmiiksi peltojen rajaamassa metsäniemekkeessä ja voi eristäytyä entisestään hankkeen toteutuessa. Nykyisellään lajin ei havaintojen perusteella oleteta asuttavan kyseistä metsäkuviota kovinkaan usein. On huomattava, että kyseiseltä alueelta ei ole muita tunnistettuja kulkuyhteyksiä heikentyviä kahta yhteyttä lukuun ottamatta.



Kuva 8. Kohteiden 1–2 välinen kulkuyhteys. Yhteyksiä kohteiden välillä on kaksi. Voimajohto kulkisi yhteyksien kohdalta ja leventäisi puustoyhteyttä 25 m:llä ja voimajohtoaukean kummallakin puolelle 10 m:n reunavyöhykkeellä.

Yhteys kohteiden 2 ja 3 välillä (Kuva 9). Myöskään kohdetta 3 lajin ei oleteta havaintojen perusteella asuttavan kovinkaan usein. Yhteys voi heikentyä voimajohtoaukean verran. On kuitenkin huomattava, että alueella on jo olemassa oleva voimajohto (Fingrid Oyj:n Forssa - Tammisto 400 kV), joten uusi hanke ei todennäköisesti muuta tilannetta olennaisesti. Lisäksi kohteen pohjoispuolella on laajasti puustoisia kuvioita, jotka voivat toimia pohjoisen suuntaan kulkuyhteytenä tai elinympäristönä.



Kuva 9. Kohteiden 2–3 välinen kulkuyhteys. Kulkuyhteyksiä on yksi. Yhteys kulkee nykyisellään voimajohtoaukean ja joen poikki. Voimajohto kulkisi yhteyden kohdalta ja leventäisi johtoaluetta 21,5 m:llä ja voimajohtoaukean länsipuolella 10 m:n reunavyöhykkeellä. Kuvasta tulee huomata Suunnitellun voimajohdon rinnalla itäpuolella kulkeva olemassa oleva voimajohto.

7 Tulokset

Liito-oravaa esiintyy Tampereen moottoritien, Kehä III:n ja lentokentän rajaamalla alueella. Todennäköisesti liito-oravan geneettinen yhteys on tältä alueelta lännen suuntaan ja toisinpäin. Tietoja lajille tärkeistä alueista voimajohdon ympäristössä on huomattavan paljon, eivätkä arvokkaat kohteet sijoitu suhteessa hankkeeseen niin, että huomattavia vaikutuksia lajiin olisi tunnistettavissa.

Arvioinnin perusteella hanke ei todennäköisesti vaikuta liito-oravan nykyisiin liikkumismahdollisuuksiin olennaisesti. Voimajohdon rakentaminen voi paikallisesti heikentää yksittäisiä yhteyksiä alueille, joita ei ole tunnistettu lajille arvokkaiksi alueiksi nykyisellään. Näiden osalta vaikutusten arvioidaan jäävän hyvin vähäisiksi ja korkeintaan tulevaisuuden näkymiä heikentäviksi. Hankkeen toteutuessa liito-oravan on edelleen mahdollista liikkua hankkeen lähiympäristön metsäsaarekkeiden ja puustoisien pihapiirien kautta lännen suuntaan Tampereen moottoritien toiselle puolelle ja toisinpäin. Lajin elinvoimaisuus tulee lajin nykyisissä sijainneissa säilymään todennäköisesti hankkeen toteuttamisen jälkeenkin.

8 Lieventämiskeinot

Koska hankkeella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia liito-oravan liikkumiseen tai sen elinympäristöihin, varsinaisia hankekohtaisia lieventämistoimenpiteitä ei voida esittää. Laajemmin tarkasteltuna liito-oravan liikkumisyhteyksien turvaamista voidaan edistää muiden alueellisten toimijoiden tai hankkeiden toimesta osana viherrakenteen ja ekologisten käytävien kehittämistä. Tunnistetut yhteydet tulee huomioida tulevaisuudessa osana hankesuunnitelmia.

9 Epävarmuustekijät

Vaikka vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty kattavia ja laadukkaita lähtötietoja, liittyy arviointiin joitakin tavanomaisia epävarmuustekijöitä. Liito-orava saattaa ajoittain käyttää myös sellaisia alueita, joita ei ole voitu tunnistaa käytettävissä olleiden paikkatietoaineistojen perusteella. Kulkuyhteyksien reunapuuston tarkka korkeus ei ole tiedossa, mikä voi vaikuttaa arvioon liikkumisen mahdollisuuksista. Lisäksi alueella mahdollisesti toteutetut hakkuut ja harvennukset voivat olla muuttaneet elinympäristön rakennetta, mikä vaikeuttaa sen käytön arviointia.

Merkittävin epävarmuus liittyy siihen, ettei yksittäisten kohteiden tarkkaa merkitystä liito-oravalle tunneta laajassa tarkastelussa. Arvio perustuu oletukseen, että alueella on runsaasti havaintojen tekijöitä (laji.fi) ja että lajia ei ole havaittu kohteilla 1 ja 3 useisiin vuosiin. Liito-oravan tiedetään myös liikkuvan toisinaan ns. riskialueilla, joilla kuolleisuus on tavanomaista suurempaa.

Kuvatut epävarmuustekijät ovat tyypillisiä liito-oravan vaikutusarvioinneissa, eikä niitä voida pitää arvioinnin luotettavuutta olennaisesti heikentävinä. Kokonaisuutena arvioinnin epävarmuus on vähäinen.

10 Johtopäätökset

Suunnitelman mukaisesti toteutettuna voimajohdon ei arvioida vaikuttavan liito-oravan elinpiirien välisiin tärkeisiin kulkuyhteyksiin nykyisellään, josta voi olla välillisiä vaikutuksia ydinalueisiin tai lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin.

Lähteet

ELY-Keskus 2025. Luonnonsuojelun poikkeuslupa. https://www.ely-keskus.fi/luonnonsuojelun-poikkeuslupa

Suomen metsäkeskus 2024. Liito-orava talousmetsässä, Opas liito-oravan suojelun ja metsätalouden yhteensovittamiseen

Suomen ympäristökeskus 2023. Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi

Ympäristöministeriö 2017. Euroopan unionin luontodirektiivin liitteen IV lajien (pl. lepakot) esittelyt

Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus 2019. Suomen lajien uhanalaisuus – Punainen kirja

Luonnonvarakeskus. Liito-orava-LIFE-hanke. https://laji.fi/about/5922

Ramboll 2022. Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma

Sitowise Oy / Markku Huttunen

Aviapolis-Keimolan 110 kV voimajohto-hankkeen vaikutukset Seutulan pellot MAALI-alueeseen

Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Päiväys	**5.6.2026**
Laatija	**Markku Huttunen**
Tarkastaja	**Lauri Erävuori**
Projektinumero	**12034042**

Sisällysluettelo

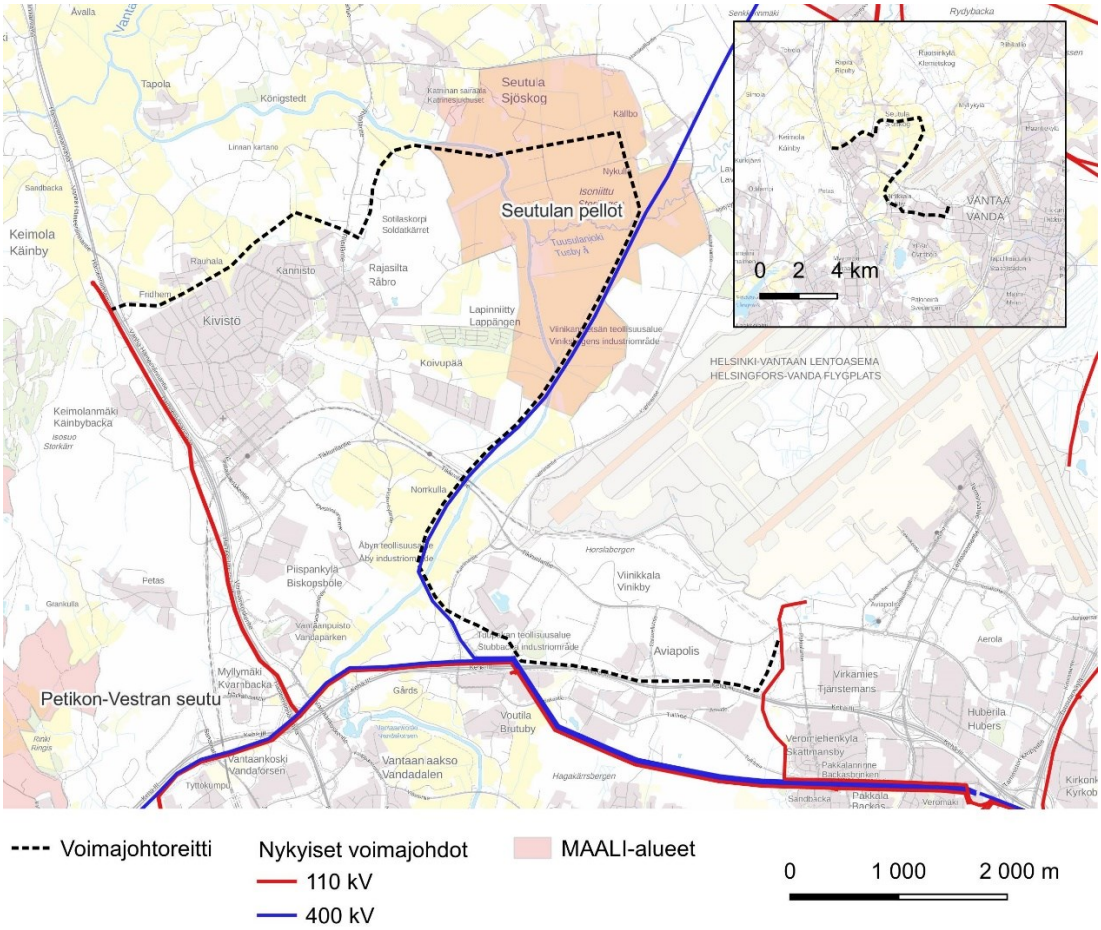
1 Johdanto 3
2 Hankkeen kuvaus 5
3 Aineisto ja menetelmät 9
4 Nykytila 10
5 Vaikutusten tunnistaminen 14
5.1 Törmäysvaikutukset 14
5.2 Elinympäristömuutokset 15
5.3 Häiriövaikutukset 16
5.4 Estevaikutus 17
6 Vaikutusten arviointi 19
7 Hankkeiden yhteisvaikutukset 27
8 Vaikutusten lieventäminen ja seuranta 28
9 Epävarmuustekijät 29
10 Johtopäätökset 30
11 Lähdeluettelo 31

Aviapolis-Keimolan 110 kV voimajohtohankkeen vaikutukset Seutulan pellot MAALI-alueeseen

1 Johdanto

Tässä raportissa tarkastellaan Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n suunnitteleman uuden voimajohdon vaikutuksia linnustoon. Voimajohtoyhteys (110 kV) on noin 15 kilometrin pituinen. Uusi voimajohto toteutetaan kahden 110 kV virtapiirin ilmajohtona ja se sijoittuu Osumapuiston pohjoisosaan suunnitteilla olevan uuden Aviapoliksen sähköaseman ja Keimolan sähköaseman välille.

Linnustoon kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa oleellista on Seutulan pelloille (Isoniitun alue) sijoittuva voimajohdon osuus. Uusi voimajohto on suunniteltu rakennettavan osin uuteen johtokäytävään ja osin nykyisen Fingrid Oyj:n 400 kV Forssa-Tammiston voimajohdon rinnalle. Hankkeessa on suunniteltu käytettävän vapaasti seisovaa Y-pylvästä. Suunnitellun voimajohdon sijainti on esitetty kartalla (Kuva 1).



Kuva 1. Suunniteltu voimajohto, nykyiset voimajohdot sekä lähialueen maakunnallisesti tärkeät lintualueet (MAALI-alueet).

Vaikutusten arvioinnin kohdelajeina ovat muuttolinnut. Osa muuttolinnuista kuten laulujoutsenet, hanhet ja kurjet on sopeutunut hyödyntämään ihmisen muovaamia avoimia alueita, kuten peltoja, muutonaikaisina levähdys- ja ruokailualueina. Tällaiset alueet voivat muodostaa merkittäviä paikallisia levähdyspaikkoja. Tarkastelun kohteena ovat mahdolliset törmäys-, este- ja häiriövaikutukset ja vaikutusten arviointi perustuu yleiseen tietoon lajien käyttäytymisestä, muuton suuntautumisesta ja alueen merkityksestä muuttoreittien kannalta.

Voimajohto sijoittuisi toteutuessaan noin 800–1200 metrin etäisyydelle Tuusulan ja Vantaanjoen risteyskohdasta. Tälle välille sijoittuu pääosin avointa peltoa muutamia rakennuksia, ojia ja hiekkateitä lukuun ottamatta. Hankkeen on suunniteltu sijoittuvan Seutulan pellot MAALI-alueen poikki noin 4,5 kilometrin pituudelta (Kuva 1). Muita MAALI-alueita ovat Petikon-Vestran seutu ja Haltialan metsät, jotka sijoittuvat etäämmälle hankkeesta.

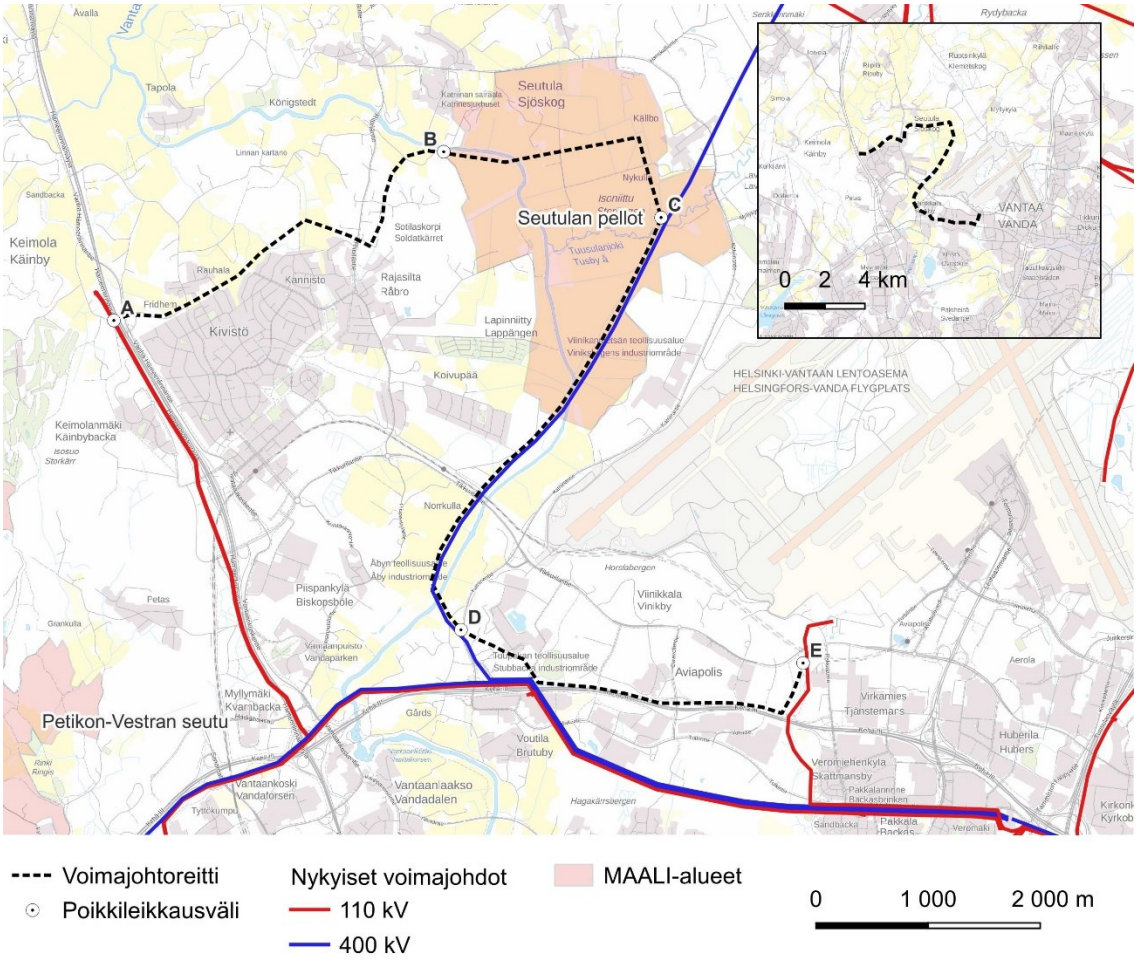
Seutulan pellot on valittu MAALI-alueiden piiriin niiden merkityksen vuoksi muuttolintujen levähdys- ja ruokailualueena. MAALI-hankkeen tuottama aineisto tuo esiin myös sellaiset linnustollisesti merkittävät alueet, jotka eivät kuulu viralliseen suojelualueverkostoon (BirdLife Suomi 2025).

Selvitysten perusteella useiden lintulajien päämuuttoreitit sijoittuvat Helsinki-Vantaan lentokentän eteläpuolelle ja myötäilevät Suomenlahden rannikkoa kohti Vienanmerta ja syksyllä toisinpäin. Seutulan peltojen alueella on huomattavaa merkitystä useiden suojelullisesti tärkeiden ja törmäysriskille alttiiden muuttolintulajien muuton aikaisena levähdysalueena.

Arvioinnin on laatinut biologi, FT Markku Huttunen Sitowise Oy:stä. Hankekehittäjänä on Vantaan Energia Sähköverkot Oy ja hankkeen yhteyshenkilönä on toiminut Jussi Välimäki.

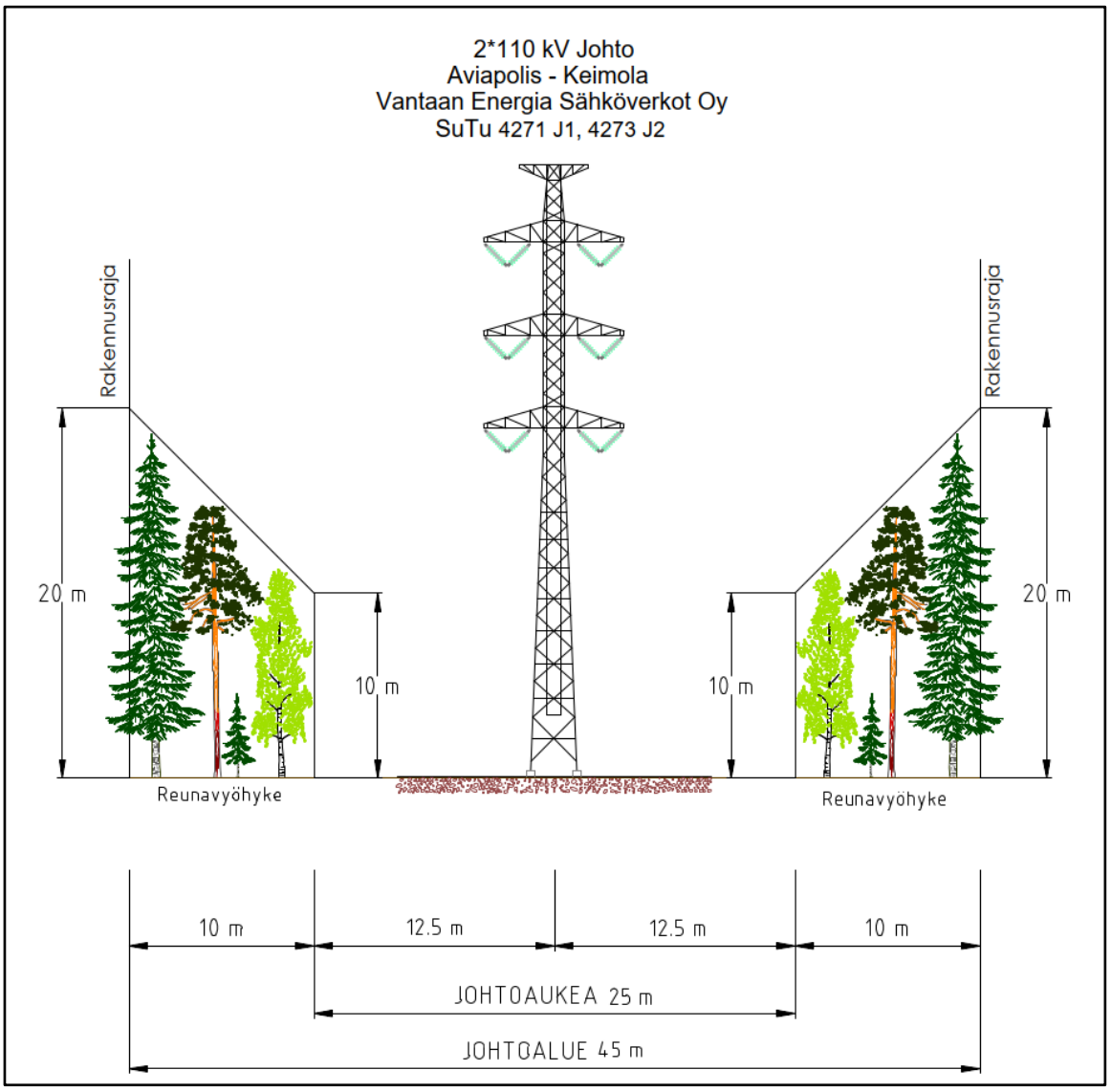
2 Hankkeen kuvaus

Uusi voimajohto on suunniteltu rakennettavan osin uuteen maastokäytävään (poikkileikkausvälit A-B, B-C, D-E) ja osin nykyisen Fingrid Oyj:n 400 kV Forssa-Tammiston voimajohdon rinnalle (C-D). Poikkileikkausvälit on esitetty kartalla (Kuva 2) ja johtoalueen poikkileikkaukset kuvissa (Kuva 3, Kuva 4, Kuva 5).



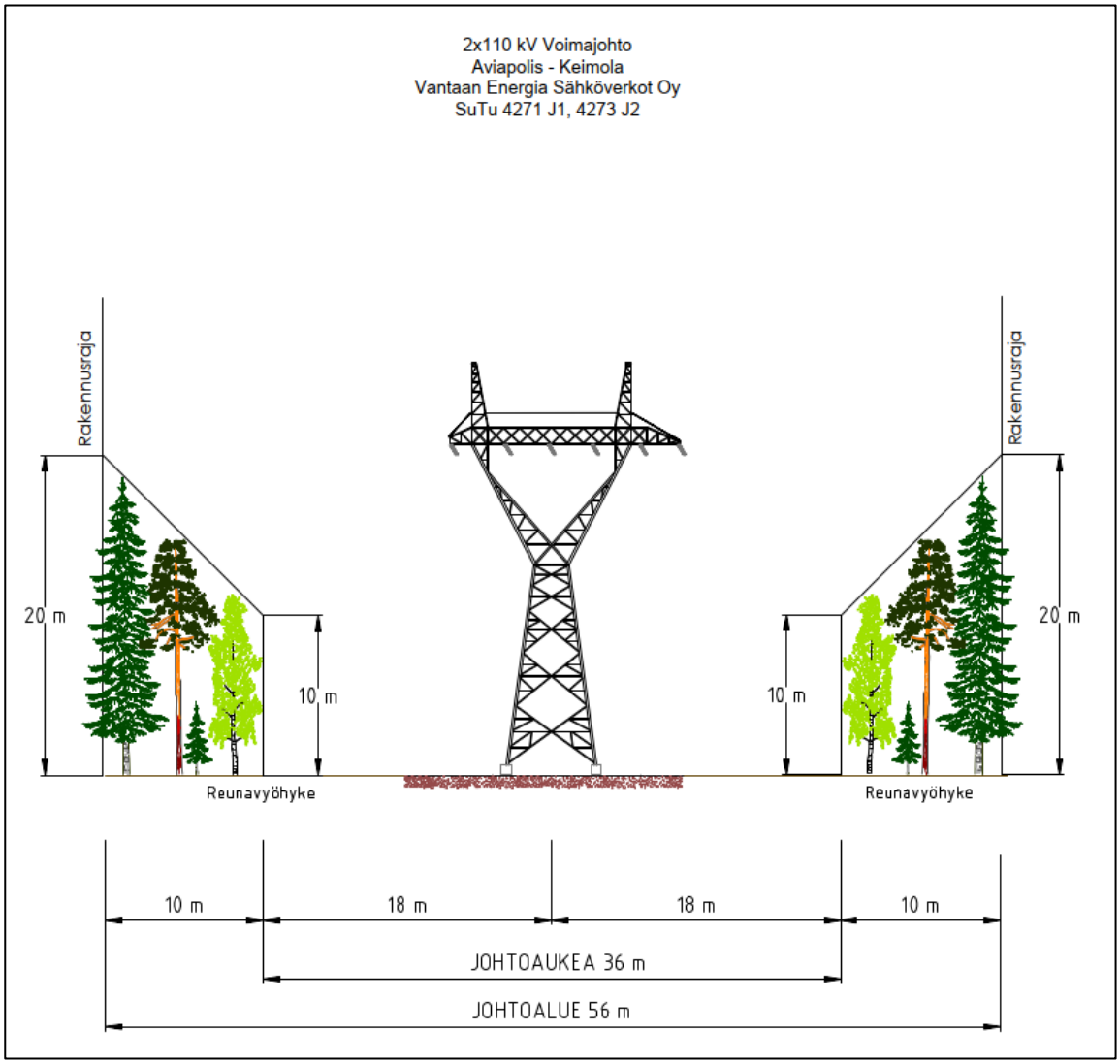
Kuva 2. Voimajohtohanke ja ns. poikkileikkausvälit. Poikkileikkausvälit viittaavat seuraavilla sivuilla esitettyihin poikkileikkauskuviin.

Uuteen maastokäytävään sijoittuvilla poikkileikkausväleillä A-B ja D-E pylvästyyppinä käytetään vapaasti seisovaa, ns. T-pylvästä (Kuva 3). Pylväiden korkeus on noin 35 metriä ja johtoalueen leveys noin 45 metriä.



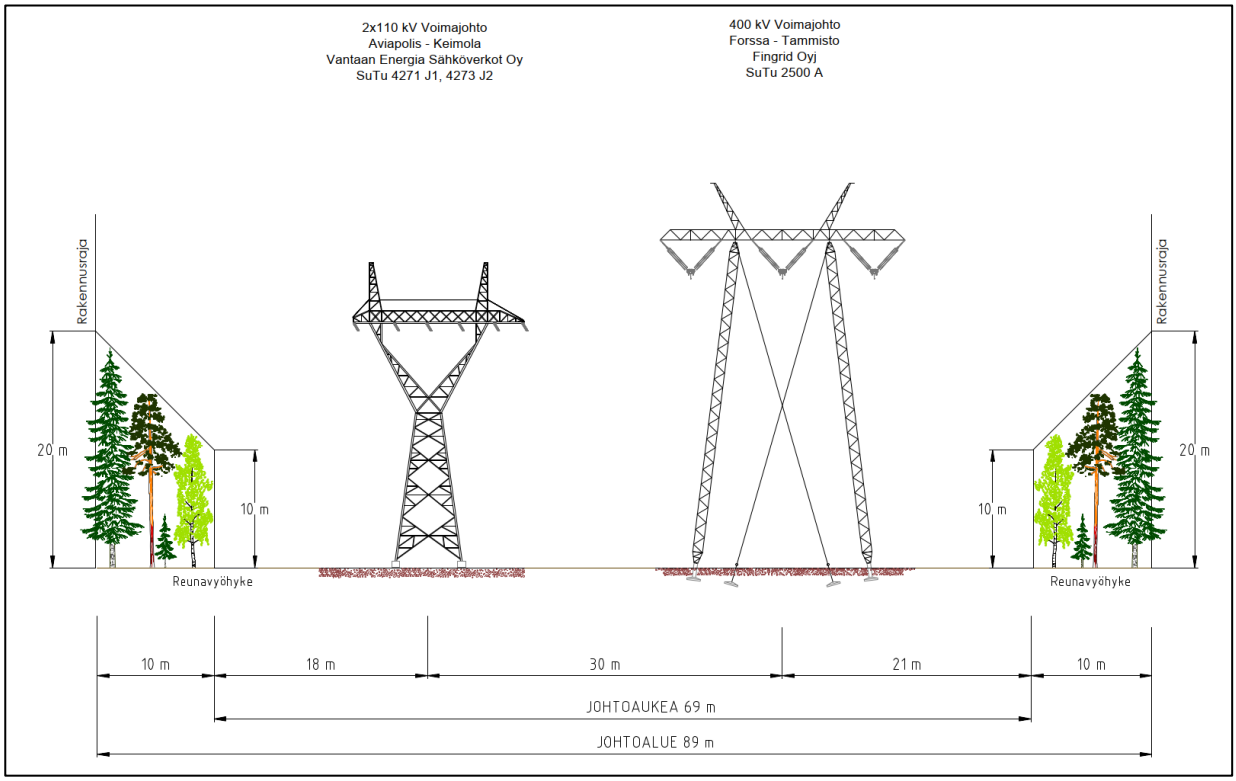
Kuva 3. Suunnitellun voimajohdon poikkileikkaus osuuksilla A-B ja D-E.

Seutulan pellot MAALI-alueella käytetään ns. Y-pylvästä. Poikkileikkausvälillä B-C voimajohto sijoittuu uuteen maastokäytävään. Pylväässä molempien 110 kV voimajohtojen johtimet sijoittuvat yhteen tasoon. Pylvään korkeus vaihtelee jonkin verran mm. maan topografian mukaan. Keskimäärin pylväät ovat noin 25 metriä korkeita. Johtimet sijoittuvat yhteen tasoon, keskimäärin noin 20 metrin korkeuteen. Ukkosjohtimet eli virrattomat suojajohtimet sijoittuvat virtajohtimien päälle noin 25 metrin korkeudelle (Kuva 4). Johtoalueen leveys on noin 56 metriä.



Kuva 4. Suunnitellun voimajohtoalueen poikkileikkaus Seutulan pellot MAALI-alueella poikkileikkausvälillä B-C.

Nykyisen voimajohdon rinnalle sijoittuvalla osuudella C-D johtoalueen leveys on noin 84 metriä (Kuva 5). Nykyisen voimajohdon virtajohtimet ovat noin 28 metrin korkeudella ja ukkosjohtimet noin 32 metrin korkeudella.



Kuva 5. Suunnitellun voimajohdon poikkileikkaus osuudella C-D, jossa uusi voimajohto sijoittuu nykyisen 400 kV voimajohdon rinnalle.

3 Aineisto ja menetelmät

Vaikutusten arviointi on tehty pääasiassa asiantuntija-arviona hyödyntäen eri tietolähteitä. Arvioinnin lähtökohtana on ollut muuttolintujen ja levähtäjien käyttäytyminen. Lähtöaineistona on käytetty alueen maankäyttöhistoriaan liittyviä tietoja ja aikaisempia havaintotietoja muuttolinnuista. Lisäksi arvioinnissa on hyödynnetty keväällä 2026 Seutulan alueella tehtyjä lepäilijälaskentoja (Juha Kiiski, AFRY Finland Oy) siltä osin kun tuloksia on ollut käytettävissä.

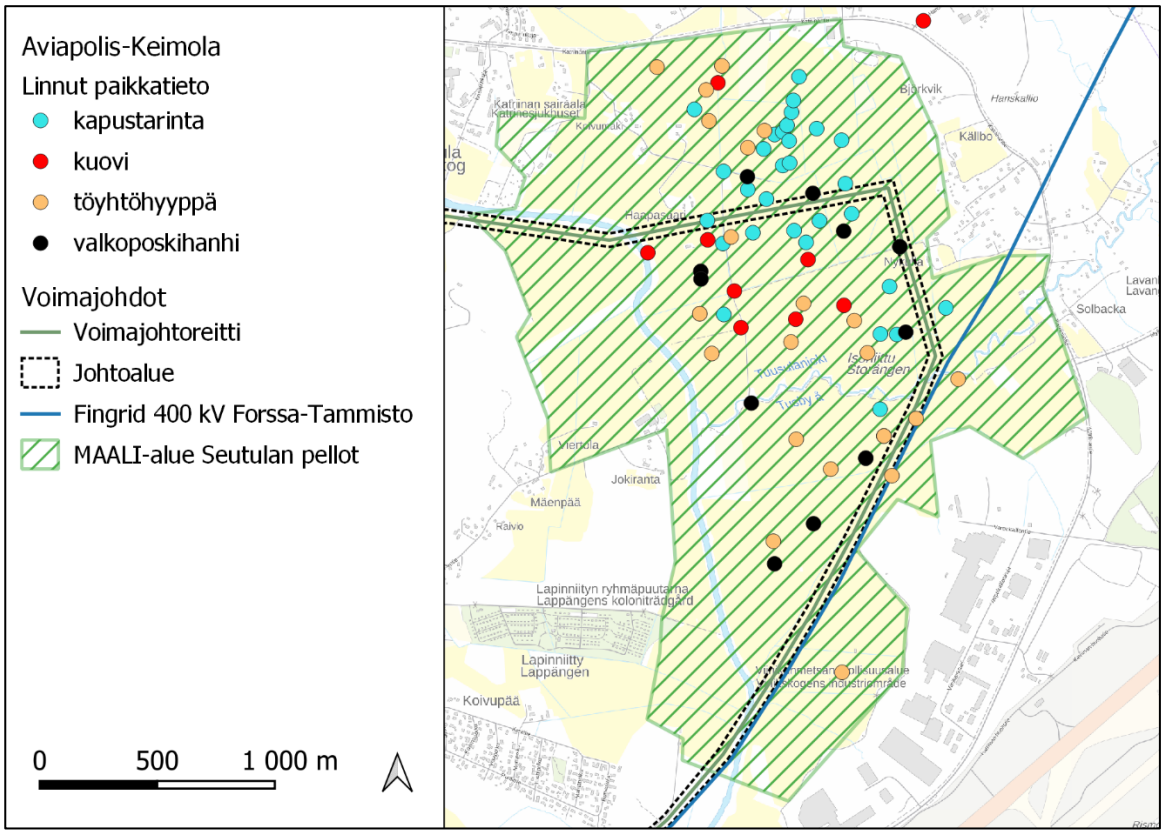
Tarkastelua on suoritettu myös hanketta laajemmalta alueelta, koska pelkät havaintopisteet eivät kerro riittävällä tarkkuudella lajien alueidenkäytöstä. Myös maastoa on tarkasteltu hanketta laajemmalta alueelta, koska maankäyttö hankkeen ympäristössä on merkittävää. Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty paikkatietoaineistoja, muun muassa MML:n ortokuvia ja maastokarttoja, Suomen Lajitietokeskuksen lajihavaintoja (2025) sekä Tiira-lajihavaintoja muuttajista ja lepäilijöistä (Tringa ry 2025). Arvioinnissa on kiinnitetty huomiota alueella runsaslukuisina esiintyviin huomionarvoisiin lajeihin ja erityisesti siihen, miten hanke vaikuttaa alueen ominaispiirteiden säilymiseen ja arvioidaan, ovatko vaikutukset sellaisia, että ne voivat merkittävästi heikentää alueen merkitystä linnustollisesti arvokkaana MAALI-alueena. Alueella vähälukuisina satunnaisesti esiintyviä lajeja ei ole yksilöidysti tarkasteltu.

4 Nykytila

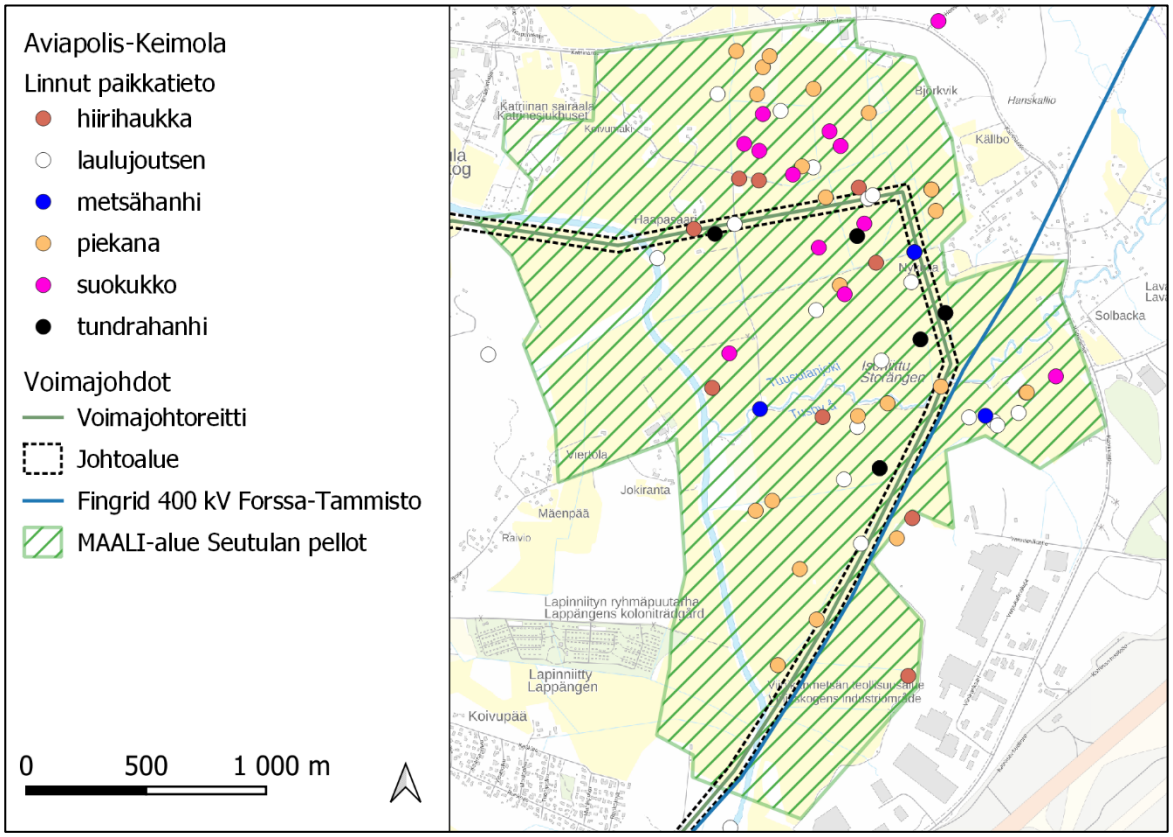
Seutulan peltojen MAALI-alue on raportoitu merkittäväksi keväiseksi levähdysalueeksi töyhtöhyypälle (päiväkohtaisesti enimmillään 350 yksilöä) sekä tärkeäksi pesimäalueeksi peltosirkulle (15–30 paria). Peltosirkusta ei ole kuitenkaan havaittu pesintään viittaavia havaintoja vuoden 2013 jälkeen. Kuovi kuuluu myös alueen keskeiseen pesimälinnustoon (3–6 paria). Vantaanjoella on penkkoineen merkitystä lisäksi pensaikko- ja kosteikkolajistolle, esimerkiksi satakielelle ja viitakerttuselle (Tringa ry 2023).

Useiden lintulajien päämuuttoreiteistä vain valkoposkihanhen päämuuttoreitit sijoittuvat riittävästi sisämaahan, jolloin reitti ylittää Seutulan pellot. Kevätmuuton aikana tundrahanhen ja kuikkalintujen ja syysmuuton aikana piekanan ja mehiläishaukan muuttorintamat ja tiivistymät kulkevat voimajohtohankkeen ja samalla koko pääkaupunkiseudun itä- ja länsipuolelta. Huomionarvoisia lajeja alueella ovat muun muassa valkoposki-, tundra- ja metsähanhi sekä maakotka.

Suomen Lajitietokeskuksen aineiston (2025) ja Tiira-aineiston (Tringa ry 2025) perusteella hankealueen läheisyydessä esiintyy monipuolinen joukko muuttolintuja sekä useita suojelullisesti merkittäviä lintulajeja, joista lepäilijähavaintoja on esitetty karttakuvissa (Kuva 6, Kuva 7).



Kuva 6. Tiira-aineiston muuttolintuhavainnot valikoiduista huomionarvoisista lajeista MAALI-alueella (kapustarinta, kuovi, töyhtöhyyppä, valkoposkihanhi). Tiira-havaintoaineistossa paikkatiedot koskevat pääosin havainnoijan paikkaa (ei esitetty), ja vain osassa havaintoja (tässä aineistossa 12 %) oli merkitty linnun paikka (esitetty kartalla). Havainnot koskevat pääosin paikallisia levähtäjiä, joukossa on vain muutamia muuttohavaintoja.



Kuva 7. Tiira-aineiston muuttolintuhavainnot valikoiduista huomionarvoisista lajeista MAALI-alueella (hiirihaukka, laulujoutsen, metsähanhi, piekana, suokukko, tundrahanhi). Tiira-havaintoaineistossa paikkatiedot koskevat pääosin havainnoijan paikkaa (ei esitetty), ja vain osassa havaintoja (tässä aineistossa 12 %) oli merkitty linnun paikka (esitetty kartalla). Havainnot koskevat pääosin paikallisia levähtäjiä, joukossa on vain muutamia muuttohavaintoja.

Taulukossa on esitetty hankkeen läheisyydessä havaitut huomionarvoiset lajit, niiden uhanalaisuus ja suojelustatus Tiira-aineistoon perustuen (Taulukko 1).

Taulukko 1. Huomionarvoiset lintulajit voimajohtohankkeen ympäristössä vuosilta 2016–2025 (Tringa ry 2025). Lyhenteet: CR=Äärimmäisen uhanalainen, EN=Erittäin uhanalainen, VU=Vaarantunut, NT=Silmälläpidettävä, LC=Elinvoimainen (Hyvärinen ym. 2019). DIR=EU:n lintudirektiivin I-liitteen laji, KV=Suomen kansainvälinen vastuulaji. Muutonaikaiset yksilömäärät on tuotu esiin lajikohtaisessa arvioinnissa.

Laji	Uhanalaisuus	Status	Kesäaikaiset /pesimähavainnot 2016–2025
Pikkujoutsen		DIR, Läpimuuttaja	-
Laulujoutsen	LC	DIR, KV	yksittäinen
Taigametsähanhi	VU	DIR, KV	-
Tundrametsähanhi	EN	EU:n lintudirektiivin muuttolinnut	-
Tundrahanhi		Läpimuuttaja	-
Valkoposkihanhi	LC	DIR	yksittäinen kahtena vuotena
Sepelhanhi		Läpimuuttaja	-
Haapana	VU	KV	yksittäinen
Tavi	LC	KV	-
Jouhisorsa	VU	EU:n lintudirektiivin muuttolinnut	-
Heinätavi	VU	EU:n lintudirektiivin muuttolinnut	-
Isokoskelo	NT	KV	-
Telkkä	LC	KV	-
Mehiläishaukka	EN	DIR	yksittäinen kolmena vuotena
Haarahaukka	CR	DIR	-
Merikotka	LC	DIR	yksittäinen
Ruskosuohaukka	LC	DIR	säännöllinen
Sinisuohaukka	VU	DIR	yksittäinen kolmena vuotena
Arosuohaukka	EN	DIR	-
Kanahaukka	NT		yksittäinen kahtena vuotena
Hiirihaukka	VU	EU:n lintudirektiivin muuttolinnut	-
Piekana	EN		-
Kiljukotka	CR	DIR	-
Maakotka	VU	DIR	-
Sääksi	LC	DIR	yksittäinen
Ampuhaukka	LC	DIR	-
Muuttohaukka	VU	DIR	-
Nokikana	EN		-
Kurki	LC	DIR	-
Pyy	VU	DIR	-

Laji	Uhanalaisuus	Status	Kesäaikaiset /pesimä-havainnot 2016–2025
Teeri	LC	DIR	-
Kapustarinta	LC	DIR	-
Töyhtöhyyppä	LC		säännöllinen
Keräkurmitsa	VU	DIR	-
Pikkutylli	NT		-
Pikkukuovi	LC	KV	-
Kuovi	NT	KV	säännöllinen
Punakuiri	NT	DIR	-
Suokukko	CR	DIR	-
Rantasipi	LC	KV	säännöllinen
Valkoviklo	NT	KV	-
Liro	NT	DIR, KV	-
Punajalkaviklo	NT	EU:n lintudirektiivin muuttolinnut	-
Jänkäkurppa	LC	EU:n lintudirektiivin muuttolinnut, KV	-
Taivaanvuohi	NT		yksittäinen
Räyskä	LC	DIR	-
Kalatiira	LC	DIR, KV	-
Pikkulokki	LC	DIR, KV	-
Naurulokki	VU	EU:n lintudirektiivin muuttolinnut	yksittäinen
Harmaalokki	VU		-
Selkälokki	EN	EU:n lintudirektiivin muuttolinnut, KV	yksittäinen kahtena vuotena
Merilokki	VU		-
Huuhkaja	EN	DIR, KV	-
Hiiripöllö	LC	DIR	-
Suopöllö	LC	DIR	-
Kehrääjä	LC	DIR	-
Tervapääsky	EN		säännöllinen
Kuningaskalastaja	CR	DIR	satunnainen

5 Vaikutusten tunnistaminen

Sähkönsiirron linnustovaikutukset voidaan jakaa suoriin ja epäsuoriin vaikutuksiin. Suoria vaikutuksia lintuihin ovat sähkönsiirron törmäysvaikutukset eli lintujen törmäykset sähkönsiirron johonkin rakenteeseen. Epäsuoriin vaikutuksiin kuuluvat puolestaan rakentamisesta johtuvat elinympäristömenetykset tai niiden kaventuminen sekä rakentamisen, toiminnan tai toiminnan jälkeisen purkuvaiheen häiriövaikutukset (melu). Epäsuoriin vaikutuksiin lukeutuu myös voimajohtojen estevaikutus.

Laajemmin tarkasteltuna suorilla vaikutuksilla on tyypillisesti suurempi vaikutus lintuihin ja lajien populaatioihin (Drewitt & Langston 2008). Yksittäisen alueen yhteen lintulajiin kohdistuvia vaikutuksia tarkastellessa epäsuorat vaikutukset voivat kuitenkin olla lajin alueella esiintymisen kannalta merkityksellisempiä. Lajien herkkyys eri vaikutusmekanismien vaikutuksille vaihtelee huomattavasti mm. lajin elinkierron piirteiden, elinpiirin laajuuden ja häiriöherkkyyden mukaan.

5.1 Törmäysvaikutukset

Hanke sisältää ilmajohtoina toteutettavia voimajohtoja. Näihin liittyvät rakenteet muodostavat alueella levähtävälle linnustolle törmäysriskin. Törmäysriskin suuruuteen voivat vaikuttavat mm. rakenteiden etäisyys pesimäalueista tai muutonaikaisista kerääntymisalueista tai muuttoreiteistä, lajien paikkauskollisuus (pesimä- tai muuttoaikoina) ja lajien yleinen alttius törmäyksille. Lajien alttiuteen törmäyksille vaikuttavat mm. lajien tyypillinen lentokorkeus, muuttoajan käyttäytyminen (esim. liikkuminen eri ruokailualueiden välillä) ja pesimäajan elinpiirin laajuus. Alueella muutonaikaisesti levähtävillä lajeilla törmäysriski ajoittuu levähtämään saavuttaessa tai sieltä poistuttaessa, mikäli lintujen lentoreitti kulkee hankealueen läpi (Krijgsveld ym. 2009, Drewitt & Langston 2008). Törmäysriski on korkeampi niillä lajeilla, joilla on taipumusta muutonaikaisilla kerääntymisalueillaan tai pesimäajan elinpiirillään kierrellä laaja-alaisesti eri ruokailualueiden välillä tai joilla on lentelyä erillisten ruokailu- ja yöpymisalueiden välillä (mm. hanhet). Lintujen törmäyskuolleisuus voimajohtoihin on Yhdysvalloissa arvioitu huomattavasti pienemmäksi kuin esimerkiksi liikenteestä ja rakennuksiin törmäämisestä aiheutuva kuolleisuus (Walston ym. 2016, Manville 2005, 2009).

Voimajohtojen aiheuttama törmäyskuolleisuus tunnetaan melko hyvin. Siihen vaikuttavat esimerkiksi lintulajien näkökyky ja ruumiinrakenne, maastonmuodot, valo- ja sääolosuhteet, ihmistoiminnan aiheuttamat häiriöt (mm. metsästys, liikenne) sekä voimajohtokohtaiset rakenteet (Bernardino ym. 2018, D'Amico ym. 2019). Törmäysriski on merkittävin lajeilla, joilla on pieni siipipinta-ala suhteessa ruumiin painoon sekä suurilla ja isoiksi parviksi kerääntyvillä lajeilla tai hämärä- ja yöaktiivisilla lajeilla. Törmäysriskiin vaikuttavat myös lajin lento-ominaisuudet (väistökyky lennossa) ja voimajohdon sijainti.

Barrientos ym. (2011) selvittivät meta-analyysissään havaintoihin perustuvia lintujen törmäysmääriä suhteessa läpilentoihin ei-merkityillä ja huomiomerkityillä voimajohdoilla. Lintulajeja ei tutkimuksessa eritelty. Ei-merkityillä törmäyksiä sattui 0,21/1000 läpilentoa ja huomiomerkityillä 0,05/1000 läpilentoa. Näiden keskiarvosta (0,13/1000) saadaan laskennallisesti yksi törmäys/7692 läpilentoa. Meta-analyysin tulosten perusteella voimajohtojen merkitseminen ns. huomiomerkinnöillä vähentää lintujen törmäyksiä, vaikka törmäysriski on yleensä pieni myös merkitsemättömillä voimajohdoilla.

Kotimaisissa voimajohtoreittien seurannoissa (Koskimies ym. 2008, Koskimies 2009) törmäysmäärät ovat olleet varsin pieniä ja lintujen väistötilanteitakin on kirjattu hyvin vähän. Hyvinkään Ridasjärven lintukosteikon läheisellä Ritassaarensuolla tehdyn seurannan perusteella voimajohtojen yli lentävistä linnuista enintään 12 % lentää valoisaan aikaan niin lähellä nykyisiä voimajohtoja (0–10 metrin päästä), että niillä olisi edes teoreettisesti mahdollisuus törmätä johtimiin (Koskimies ym. 2008). Todellisen törmäysriskin omaavia lentoja oli tästä vain murto-osa. Törmäysriskin pienuutta kuvasi johtimia väistäneiden yksilöiden osuus, joka oli 0,05 %:n luokkaa. Selvityksessä ei havaittu törmäyksiä tai löydetty törmäyksiin kuolleita lintuja, vaikka voimajohtojen lähettyvillä sijaitsevalla Ridasjärvellä oleskelee niin pesimä- kuin muuttoaikaankin suuria lintuparvia. Suomessa voimajohtoihin törmäyksille alttiiksi lajeiksi on tunnistettu mm. sorsalinnut, metsäkanalinnut ja pöllöt (Koskimies 2009). Maakotkalla merkittävä osa ulkomaisista rengaslöydöistä koskee voimajohtotörmäyksiin kuolleita lintuja. Suomessa voimajohtoihin törmäykset ovat ilmeisesti tavallisempia myös muuttolintujen kerääntymisalueilla tai niiden välittömässä läheisyydessä. Toisinaan on raportoitu mm. laulujoutsenten törmäyksistä voimajohtoihin muutonaikaisilla lepäily- ja ruokailualueilla. Monesti törmäykset ovat tapahtuneet laajoilla peltoalueilla ja korostuneemmin paikallisverkon pienjännitejohtoihin.

Törmäysriskiin eri lajeilla vaikuttavat osaltaan voimajohdon ominaisuudet ja näkyvyys, kuten johdinten lukumäärä, ilmansuunta suhteessa vallitseviin muutto- tai paikallisiin lentosuuntiin, johtokäytävää ympäröivä maastotyyppi sekä johtokäytävän pituus erityisesti lintujen suosiman alueen lähettyvillä. Saman johtokäytävän rinnakkaisten voimajohtojen eri korkeudella sijaitsevia johtimia pidetään törmäyksille altistavampina kuin samalle korkeudelle sijoittuvia johtimia. Laskennallisen törmäysriskin voidaan esittää kasvavan, kun törmäyksen mahdollistavia virtajohtimia on enemmän ja yhteispylväässä johtimia on myös useammalla tasolla. Käytännössä johtimien määrän muutosta on kuitenkin pidetty voimajohtokokonaisuuden näkyvyyttä parantavana vaikutuksena ja siten johtimien määrän lisäystä törmäysriskiä vähentävänä (Koskimies 2009). Yleisesti ottaen linnuilla törmäyksiä tapahtuu enemmän paikallisen jakeluverkon pienjännitteisiin johtoihin kuin 110 kV tai 400 kV voimajohtoihin.

Voimajohdot voivat aiheuttaa lisäksi riskin sähköiskuihin. Voimajohdoilla kyse on lähinnä teoreettisesta riskistä, koska johtimien välinen etäisyys on suuri ja rakenteiden eristimet tehokkaita (Koskimies 2016). Ylin johto (ukkosjohdin) on kaikkein vaarallisin ja linnuille näkymättömin.

5.2 Elinympäristömuutokset

Elinympäristöjen häviäminen, pirstoutuminen ja laadullinen heikkeneminen ovat keskeisiä alueen linnustoon haitallisesti vaikuttavia tekijöitä. Näillä tekijöillä voi olla vaikutuksia myös itse muutosalueiden ulkopuolella elävään linnustoon, jos muutoksilla on laaja-alaisempia, elinympäristöverkostoon kohdistuvia vaikutuksia. Vaikutukset voivat ilmetä esimerkiksi yksittäisen lajin ravinnonhankintamahdollisuuksien heikkenemisenä. Epäsuora elinympäristöjen menetys on melun ja suoran häiriön aikaan saamaa ja häiriövaikutuksia on käsitelty jäljempänä häiriövaikutuksia kuvaavassa kappaleessa.

Sähkönsiirron rakentamisessa elinympäristömenetykset ovat usein melko pieniä, koska hankkeissa pyritään hyödyntämään mahdollisimman paljon jo nykyisiä voimajohtoverkostoja. Sähkönsiirron elinympäristömenetykset ovat vaikutuksiltaan melko suppeita, eikä voimajohtojen rakentamisella ole tyypillisesti suurempaa vaikutusta esimerkiksi suo- tai metsäelinympäristöjen linnustoon laajemmin. Voimajohtojen

rakentamisen elinympäristömenetykset vertautuvat pitkälti metsätalouden metsäalueita pirstovaan vaikutukseen. Mikäli alueella on merkittäviä levähdyskohteita, vaikutukset linnustoon voivat olla vähäistä suurempia. Tarkasteltavan voimajohdon kohdalla elinympäristömenetykset (suorat) ovat jokseenkin merkityksettömiä peltoalueella, jossa elinympäristöä menetetään ainoastaan pylväsalan kohdalla.

5.3 Häiriövaikutukset

Sähkönsiirron rakentaminen aiheuttaa rakentamisen aikaisia häiriövaikutuksia (melu, paalutus, tärinä, pöly). Toiminnan aikaisista vaikutuksista keskeisimpiä ovat voimajohtojen aiheuttamat häiriövaikutukset (ääni, koronapurkaukset), joiden vaikutusalue vaihtelee lintulajikohtaisesti.

Rakentamisen aikaiset häiriöt koostuvat työmaatoimintojen aiheuttamasta melusta ja muusta häiriöstä. Rakentamisvaiheessa häiriötä aiheutuu varsinaisen rakentamisen lisäksi myös työmaaliikenteestä. Rakentamisvaihe sisältää yksittäisillä rakentamispaikoilla eri työvaiheita, kuten puuston raivaus ja kaadot (ei peltoalueilla), voimajohtopylvään perustusten valu, pystytys sekä voimajohdon veto pylväisiin. Rakentamisvaihe on ajallisesti lyhytkestoinen, mutta voi ajoittua useammalle kuin yhdelle pesimäkaudelle.

Voimajohtohankkeiden rakentamisessa käytetään moottoroituja ajoneuvoja ja muuta konekalustoa. Rakennusaikainen melu vertautuu pääasiassa tavanomaiseen rakennustyön meluvaikutukseen. Rakentamisvaiheen tyypillisistä melutasoista ei tiettävästi ole mittaustietoa. Yli 45 desibelin melun vaikutusalueen voi kuitenkin olettaa ulottuvan alle sadan metrin etäisyydelle. Tästä poikkeuksena on puiden kaato, jossa moottorisahan yli 45 desibelin melu voi kantautua avomaalla noin 100–300 metrin etäisyydelle. Myös rakentamisen ”kolahdukset” näkyvä hetkellisenä, laajempivaikutteisina melupiikkeinä.

Hankealueen ja voimajohdon rakentaminen voi sisältää maaperän ominaisuuksien mukaan voimakasta impulssimaista melua (esim. paalutus tai louhinta). Paalutuksen ja louhinnan kaltaisten työvaiheiden tarve selviää tarkemmassa suunnittelussa. Pehmeikköalueilla, kuten soilla pylväspaikat perustetaan isommille perustusvaluille. Kallioisen maaperän kohteilla pylväiden tai voimalapaikkojen perustaminen voi tarkoittaa louhintaa. Paalutuksen ja louhinnan meluvaikutukset ulottuvat huomattavasti muita rakentamisen työvaiheita laajemmalle. Paalutusmelun yli 50 dB:n melun vaikutusalueeksi voidaan arvioida avomaalla olevan noin 500–600 metriä. Paalutuksen aiheuttaman melun enimmäisäänitaso on myötätuulella 200 metrin etäisyydellä suurusluokkaa 70 dB (lähtötaso 10 metriä paalutuskoneesta 105 dB).

Suoralla häiriöllä tarkoitetaan visuaalista häiriötä. Suora häiriö voimistaa melun vaikutusta ja osalla lintulajeista juuri suora häiriö on häiriömekanismeista melua keskeisempi. Hankkeen rakentamisvaiheessa suoran häiriön vaikutusalue on avomailla meluvaikutusta laajempi.

Voimajohtojen perustamisen työvaiheet vertautuvat tyypillisesti tavalliseen koneelliseen rakentamiseen, eivätkä sisällä voimakasta melua aiheuttavia toimenpiteitä. Poikkeuksen voi muodostaa lähinnä kallioalueille sijoittuvat rakentamiskohteet, esim. kalliojaksoja sisältävät sisäisen sähkönsiirron maakaapeloinnit. Pääsääntöisesti hankesuunnittelussa pyritään välttämään jo kustannussyistäkin louhintaa. Louhinnan tai muun vastaavanlaisen työn voimakkaan melun vaikutusalue riippuu melun

leviämiseen vaikuttavista tekijöistä eli mm. lähtömelutasosta, tuulensuunnasta (ja jonkin verran myös tuulen voimakkuudesta) ja alueen topografiasta. Karkeasti arvioituna metsäelinympäristöissä louhinnassa tai paalutuksessa vähintään 45 dB:n melun vaikutusalue voi olla karkeasti 500 metriä, avovesien äärellä jopa kilometrin (Mikkola-Roos & Hirvonen 1996).

Useissa tutkimuksissa kosteikkojen lintulajeilla pesimätiheyttä alentavan äänenvoimakkuuden keskiäänitason raja-arvoksi on määritetty 43–60 dB (mm. Reijnen ym. 1995, Hirvonen 2001, Waterman ym. 2004), tutkimusten painottuessa liikennemeluun. Hollantilaisessa tutkimuksessa selvitettiin puolestaan rautatieliikenteen melun vaikutusta niittylajeihin (Waterman ym. 2004). Tutkimuksessa määritettiin kynnysarvoja, joilla 1 % linnuista häviää alueelta. Kahlaajien kynnysarvoksi saatiin 45 dB, heinätavin 49 dB ja kaikkien niittylajien kynnysarvoksi 44 dB. Tutkimustiedon valossa 55 dB:n ylittävällä melulla on jo todennäköisesti vaikutuksia herkimpiin kosteikkolajeihin (kahlaajat). Tavallisessa rakentamisessa melun vaikutusalueen laajuus on suppeampi, tyypillisesti joitakin satoja metrejä. Herkempiä ns. erämaalajeja (esim. metso, kaakkuri) rakentamiselle tyypillisten yksittäisten kovien äänien (”kolahdusten”) voi olettaa karkottavan tätä etäämpänäkin.

Toiminta-aikana johtimien tai eristimien pinnalla ilmenevät koronapurkaukset kuuluvat sirisevänä äänenä. Ilmiön aiheuttaa ilman ionisoituminen johtimien, eristimien tai muiden pintojen läheisyydessä ja sitä esiintyy lähinnä 400 kilovoltin jännitetasolla. Koronan synnyttämä ääni on voimakkaimmillaan kostealla säällä tai talvella, jolloin johtimiin muodostuu huurretta. Koronapurkauksen välttäminen täydellisesti on käytännössä lähes mahdotonta. Koronan esiintyminen pyritään pitämään mahdollisimman vähäisenä, koska ympäristön viihtyisyyden heikentymisen lisäksi ääni ilmentää energiahäviöitä. Koronan aiheuttama ääni ei ylitä melun ohjearvoja, mutta ääni voidaan kokea voimajohdon välittömässä läheisyydessä häiritsevänä. Ilmiö on ajoittainen ja sääolosuhteisiin sidonnainen. Voimajohtorakenteista voi aiheutua myös muuta kuin koronaääntä. Ääniä voi syntyä esimerkiksi tuulen ravistellessa voimajohdon eri osia tai esimerkiksi lintujen törmäysriskiä pienentäviä merkintöjä. Näitä ääniä esiintyy riippumatta siitä, onko voimajohto jännitteinen vai ei. Voimajohtorakenteista aiheutuvan melun ehkäisyyn kiinnitetään huomiota rakennesuunnittelussa. Fingrid on teetättänyt ulkopuolisella asiantuntijataholla mittauksia voimajohtojen koronaäänestä. Koronan aiheuttamaa ääntä tutkittiin viimeksi talvella 2023–2024 ja kesällä 2024 noin viiden viikon pituisilla jatkuvatoimisilla seurantamittauksilla kahdella voimajohdolla. Tulosten perusteella koronan aiheuttama äänitaso on voimajohdon alapuolella suurimmillaan luokkaa 33…36 dB(A) ja noin 50 metrin etäisyydellä voimajohdon reunasta luokkaa 30 dB(A).

Energiahankkeiden purkuvaiheen häiriövaikutukset ovat samankaltaisia kuin hankkeen rakentamisvaiheessa.

5.4 Estevaikutus

Estevaikutuksella tarkoitetaan lintujen pyrkimystä väistää erilaisia rakenteita tai häiriöalueita, mikä pidentää lintujen lentomatkaa ja lisää niiden energiankulutusta. Tämä voi edelleen vaikuttaa yksilöiden elossa säilyvyyteen ja pesimämenestykseen. Muuttoreittien varrella sijaitsevat yksittäiset hankealueet eivät todennäköisesti kasvata energiankulutusta niin paljon, että vaikutukset heijastuisivat esimerkiksi lintulajin populaatiokokoon (Desholm 2006, Masden ym. 2009, 2010). Haitallisia vaikutuksia voi kuitenkin periaatteessa syntyä useiden muuttoreitille sijoittuvien voimajohtojen yhteisvaikutuksena (Masden ym. 2009).

Voimajohtoalueen lähistöllä pesiville linnuille voimajohtorakenteiden estevaikutus voi tarkoittaa esimerkiksi pidempiä ravinnonhankintamatkoja saalistusalueille. Estevaikutus voi myös voimistaa lajin yksilöiden välistä kilpailua pesimä- ja saalistusalueista, ja osa yksilöistä voi joutua asettumaan heikompilaatuiseen elinympäristöön.

Voimajohtoalueiden estevaikutuksen vaikutuksista muutonaikaisten levähdysalueiden linnustoon ja runsauteen ei ole juuri tutkimustietoa. Voimakkaan estevaikutuksen alaisilla levähdysalueilla voimajohtojen etäisyydellä ja sijoittumisella voi olettaa olevan vaikutusta muuttolinnustoon. Vaikutuksen voi olettaa olevan suurempi, jos voimajohtoalue sijoittuu kohtisuoraan muuttosuuntaa vasten ja vaikutus kasvaa voimajohtoalueen koon kasvaessa tai voimajohtoalueen ja levähdysalueen välisen etäisyyden pienetessä.

6 Vaikutusten arviointi

Muuttolinnuston osalta vaikutusten arvioinnissa on keskitytty sähkönsiirron voimajohtojen muodostamaan törmäysriskiin sekä mahdolliseen estevaikutukseen. Arvioinnissa on otettu huomioon lintulajien/lajiryhmien muuttokausien päämuuttosuunnat, eri lajien muuton yleiskuva, hankkeen toimintojen etäisyys peltoalueesta ja niiden sijoittuminen suhteessa päämuuttosuuntiin. Olennaisena lähtötietona ovat olleet myös kirjallisuustiedot eri energiantuotantomuotojen estevaikutuksesta eri lajeihin/lajiryhmiin ja lajien törmäysriski. Tässä raportissa arviointiin on valittu Tiira-havaintojen perusteella alueella runsaslukuisina esiintyvät huomionarvoiset lintulajit, joilla arvioitiin olevan kokonsa tai käyttäytymisensä puolesta törmäysriski voimajohtoihin. Alueella vähälukuisina satunnaisesti esiintyviä huomionarvoisia lajeja ei ole tarkasteltu yksilöidysti.

Keväällä 2026 Seutulan alueella tehdyssä seurannassa (Juha Kiiski, AFRY Finland Oy) ns. aitojen lepäilijöiden osalta havaintoja kertyi niukasti. Töyhtöhyyppä oli ainoa selkeämmin kerääntyvä laji, muutoin oli vain pieniä määriä kahlaajia ja tundrahanhia kesantolohkolla. Tarkempia lukuja on muutamien lajien osalta esitetty taulukossa (Taulukko 2). Ylilentäviä hanhia kirjattiin ja varsinkin toukokuussa isompia lukuja valkoposkihanhen päämuuton aikaan, mutta pelloille ei yksikään parvi laskeutunut. Hanhilla lentokorkeudet olivat yli riskikorkeuden, ja muuttohuipun aikaan selkeästi korkeammalla kuin keväällä muuten. Muutama vakituinen laulujoutsen ja kurkipari oleili alueella läpi kevään, mutta muuttoparvia ei havaittu lainkaan. Lokkeja (pääosin kalalokkeja, jonkin verran naurulokkeja ja yksittäisenä myös selkälokki) oli käynyt kevään kynnöspelloilla ruokailemassa, ja ne saapuivat etelän suunnasta Vantaanjokivartta pitkin aamujen aikana. Kalalokkien maksimisumma oli 320 yksilöä keskiosien kynnöksillä ja muilla pelloilla. Yksittäinen aikuinen merikotka oli alueella muutamana päivänä. Varislinnuista havaittiin esimerkiksi naakkojen yöpyvän voimajohdoilla, enimmäismäärän ollessa 90 yksilöä eteläosan johdoilla. Pellolla ruokailevista kyyhkyistä summattiin enimmillään 80–90 sepelkyyhkyä ja kahdeksan uuttukyyhkyä. Metsästäjät ovat alueella aktiivisia. Kauriille on järjestetty talviajan ruokintaa ja hirville nuolukiveä, lisäksi pyydetään pienpetoja. Pienpetojen ja kauriiden raatoja on alueella, mikä voi talvisin houkuttaa isompiakin petolintuja paikalle.

Keväällä 2026 pellot ovat olleet poikkeuksellisen kuivia, eikä lintuja houkuttelevia tulvalätäköitä ole muodostunut lainkaan. Kuiva kevät vaikuttanee pellon houkuttelevuuteen, ja märkänä keväänä lepäilijöiden määrät voivat olla paljon suuremmat. Lisäksi ne alueet mihin on kylvetty edellisenä syksynä vaikuttaa lintujen kertymiseen alueille, joilla niille löytyy ravintoa. Seutulan peltojen MAALI-alueen luoteispuolella on vastaavia suurempia peltoalueita, joille linnut voivat tarvittaessa siirtyä, mutta niiden edustavuudesta ei ole tarkempaa tietoa.

Törmäysriski voimajohtoihin on yleensä hyvin pieni, ellei voimajohto sijoitu vesistöjen lähettyville, kosteikkoalueen poikki tai lintujen paljon käyttämien reittien varrelle. Sijainnin perusteella peltoalueelle sijoittuva B-C-osuus on vaikutuksiltaan suurin voimajohdon ollessa uusi rakenne peltoalueella. Osuus sijoittuu noin kahden kilometrien pituudelta Seutulan pellon pohjoisosalle kohtisuorassa lintujen muuttosuuntaan vastaan. Lähes kaikkien lintulajien päämuuttosuunnat ovat etelä-pohjoinen tai lounas-koillinen. Sijainnin perusteella pienempi riski törmäyksille on C-D-osuudella voimajohdon sijaitessa nykyisen voimajohdon rinnalla ja johdon suunnan ollessa lounas-koillinen.

Uudessa voimajohdossa johtimia tulee yhteen korkeustasoon sekä lisäksi ukkosjohtimet. Nykyisen voimajohdon rinnalle sijoittuvalla osuudella (C-D) johtimet sijoittuvat hieman eri tasolle kuin 400 kV voimajohdolla.

Lintujen on vaikeampi huomata metsää vasten jääviä johtimia, mutta Seutulan pellolla voimajohdot ovat niin korkealla, että johtimien alapuolella, samalla korkeudella tai vähän ylempänäkin lentävät linnut näkevät johtimet päivänvalossa avotaivasta vasten. Edelleen ohuimpien ukkosjohdinten näkyvyyttä parantava merkintä Seutulan peltojen B-C poikkileikkausvälillä parantaisi voimajohtojen näkyvyyttä. Nykyisen Fingridin Forssa-Tammiston voimajohdolla (C-D) ukkosjohtimet on varustettu lintupalloilla törmäysten vähentämiseksi.

Muuttoaikaan MAALI-alueella levähtää vaihteleva määrä ylimuuttajia, mutta niille voimajohtorakenteen muutoksella B-C-osuudella tai C-D-osuudella ei voida katsoa koituvan merkittävästi kasvavaa riskiä. Laskeutumatta peltojen yli muuttavien lintujen lentokorkeus puolestaan on moninkertaisesti suurempi myös yöllä kuin yhteispylvään ukkosjohdinten korkeus.

Aiempien suomalaisten selvitysten, hanketta varten hankittujen tausta-aineistojen sekä kevään 2026 selvityksen perusteella on todennäköistä, ettei uusi voimajohto merkittävästi lisää lintujen törmäysriskiä MAALI-alueella. Tiira-havaintojen perusteella lintuja lepäilee hieman enemmän B-C-osuudella, missä voimajohtoa ei nykyisin ole (Kuva 6, Kuva 7). Yhtään törmäyskuolemaa ei ole dokumentoitu MAALI-alueelta nykyisen voimajohdon vaikutuspiiristä. Myöskään kevään 2026 havainnot eivät tue näkemystä, että törmäysriski merkittävästi kasvaisi uuden voimajohdon myötä. Lisäksi jo nykytilassa esimerkiksi töyhtöhyyppien keskeinen kevätlepäilyalue sijaitsee nykyisen voimajohdon alla. Yksittäisiä törmäyksiä voimajohtoihin ei voida kuitenkaan koskaan poissulkea.

Sähkönsiirron rakenteilla ei ole arvioitu olevan sellaista muuttolajistoon kohdistuvaa **estevaikutusta**, joka voisi vaikuttaa levähtäjien tai alueella esiintyvien lajien runsauteen. Alueella levähtävistä lajeista laulujoutsenella muuttaminen tapahtuu matalimmalla, kun taas muilla lajeilla muuttokorkeus on selvästi törmäysriskikorkeuden yläpuolella ja ne hakeutuvat lepäily- ja ruokailualueille vasta lähempänä sen havaittuaan tai juuri sen kohdalla. Usein esimerkiksi sorsalintuja ja kahlaajia "tippuu taivaalta" kosteikoille eli ne pudottautuvat muuttokorkeudelta vasta käytännössä saavuttuaan itse lepäilyalueelle. Voimajohtojen kiertämiseen tai ylittämiseen kuluva energia ei vaikuta lintujen lisääntymismenestykseen ja sitä kautta aiheuta populaatiotason muutoksia. Edes kokonaisten tuulivoimala-alueiden kiertämisen ei ole todettu aiheuttavan tällaista heikentymistä minkään lajin populaatiotasolla (Meller 2017).

Voimajohdon **häiriövaikutukset** rajoittuvat rakentamisvaiheeseen. Tyypillisesti voimajohdon rakentamisen melu- ja häiriövaikutukset vertautuvat tavalliseen koneelliseen rakentamiseen, meluvaikutuksen ulottuessa muutamien satojen metrien etäisyydelle, eikä rakentamisesta ole odotettavissa merkittävää häiriötä linnuille. Näin ollen häiriövaikutukset rajoittuvat mahdolliseen vähäiseen meluvaikutukseen, jonka vaikutusalue voi ulottua eri puolille MAALI-aluetta. Kosteikkolajiston osalta rakentamisen meluvaikutukset ovat vähäisiä, lyhytaikaisia ja palautuvia. Seutulan peltojen MAALI-alueen kohdalla tulee huomioida myös alueen nykytila. Nykytilassa alue ei ole häiriötön vaan MAALI-alueeseen kohdistuu jo nykyisellään melun ja suoran häiriön vaikutuksia aluetta ympäröiviltä maantieltä ja asutuksesta. Nykytilaan nähden sähkönsiirtoreittien rakentaminen ei sanottavasti muuta häiriön määrää alueella.

Elinympäristömenetykset ovat peltoympäristössä vaikutuksiltaan melko suppeita kohdentuen pylväsaloille, eikä voimajohtojen rakentamisella ole tyypillisesti vaikutusta esimerkiksi peltoelinympäristöjen pesivään linnustoon laajemmin.

Paikkatietoihin ja olemassa olevaan aineistoon perustuva tarkastelu osoittaa, että MAALI-alueella on merkitystä useiden suojelullisesti tärkeiden ja törmäysherkkien lintulajien muutonaikaisena elinympäristönä. Lintujen suojelustatus, uhanalaisuus, lajityypillinen käyttäytyminen ja koko huomioiden hankkeen kannalta huomionarvoisimpia lajeja alueella ovat laulujoutsen, valkoposkihanhi, tundrahanhi, metsähanhi ja kurki. Kuitenkin näistä vain valkoposkihanhelle Seutulan peltojen arvioidaan olevan merkittävä ruokailualue. Muilla hanhilla ja kurjella levähtäjämäärät ovat olleet pääosin pienehköjä, eikä alueella ole todennäköisesti suurempaa merkitystä näille lajeille.

Lisäksi vaikutuksia voi aiheutua hiirihaukkaan, kuoviin, töyhtöhyyppään ja kapustarintaan. Hiirihaukkojen määrät Seutulan pelloilla ovat olleet melko pieniä eikä alueella ole todennäköisesti suurempaa merkitystä. Kuovin ja kapustarinnan osalta kevätmuuton aikaiset levähtäjämäärät ovat kohtalaisia ja alueella voi olla kohtalainen merkitys levähdyspaikkana keväisin, kapustarinnalla myös syksyisin. Töyhtöhyypällä kevätmuuton aikaiset levähtäjämäärät ovat olleet huomattavan suuria ja MAALI-alueella on arvioitu olevan merkitystä lajille levähdyspaikkana.

Seuraavassa taulukossa on esitetty lajikohtaisesti arvioidut vaikutukset Tiira-havaintojärjestelmään ilmoitettujen havaintojen sekä keväällä 2026 Seutulan alueella tehtyjen seurantojen perusteella (Taulukko 2). Arviointi on rajattu vaikutuksille alttiimpiin lajeihin. Koska levähtäjämäärissä tulee laskettua samoja lintuja moneen kertaan, on arviointiin käytetty päiväkohtaisia maksimimääriä.

Taulukko 2. Vaikutusten arviointi. Arviointi on rajattu vaikutuksille alttiimpiin lajeihin alueellinen tarkastelu huomioiden. Huomionarvoiset lintulajit voimajohtohankkeen ympäristössä vuosilta 2016–2025 (Tringa ry 2025). Lyhenteet: CR=Äärimmäisen uhanalainen, EN= Erittäin uhanalainen, VU=Vaarantunut, NT= Silmälläpidettävä, LC=Elinvoimainen (Hyvärinen ym. 2019).

Laji	Uhanalaisuus	Arvioidut vaikutukset
Laulujoutsen	LC	Tiira-havaintojen perusteella Seutulan alueella päiväkohtainen levähtäjien maksimimäärä keväällä on ollut 71 laulujoutsenta ja syksyllä 62 laulujoutsenta. Muuttavia laulujoutsenia on havaittu enimmillään kevään aikana 169 ja syksyllä 35 yksilöä. Lukumäärien perusteella alue ei ole kokoonsa nähden kovinkaan tärkeä levähdysalue laulujoutsenelle. Keväällä 2026 Seutulan alueella tehdyissä lepäilijälaskennoissa havaittiin maksimissaan kuusi laulujoutsenta MAALI-alueen pohjoisimman osan pellolla, jonne linnut olivat tulleet luoteen suunnasta. Pohjoisimmassa osassa nämä muutamat laulujoutsenet olivat olleet syyskylvölohkolla. Näitä kylvölohkoja on peltoalueella vain muutama ja niiden sijainti voi ohjata lepäilijöiksi ainakin vesilintuja. Tiira-aineiston perusteella laulujoutsenista oli tehty runsaasti havaintoja myös Vantaanjokivarresta MAALI-alueen eteläpuolelta. Hankkeesta ei aiheudu elinympäristömenetystä eikä hankealue muodosta estettä muuttaville parville/yksilöille. Muuttoaikoina laulujoutsenet liikkuvat levähdysalueilla eri ruokailualueiden välillä (etenkin pellot, sulat vesistöt). Vaikka laulujoutsenella on todettu törmäyksiä paikallisverkon johtoihin,

Laji	Uhan-alaisuus	Arvioidut vaikutukset
		kuolemaan johtaneita törmäyksiä kantaverkon voimajohtoihin ei ole juurikaan dokumentoitu. Suomalaisissa selvityksissä lähes kaikki laulujoutsenet ovat lentäneet johdinten yli, ja laulujoutsenen törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu melko matalaksi (Koskimies ym. 2008, Koskimies 2009b). Voimakkaasti runsastuneella laulujoutsenkannalla yksittäinen törmäys ei vaikuta edes paikallisella tasolla pidemmän ajan muuttaja/levähtäjämääriin alueella. Yksittäisiä törmäyksiä ei voida poissulkea.
Taigametsähanhi Tundrametsähanhi	VU EN	Koska metsähanhen eri alalajit on eroteltu kahdeksi omaksi lajikseen vuonna 2025 ja aineistoa on vuodesta 2016 lähtien, vain osa havainnoista on määritetty alalajilleen. Tässä raportissa havainnot näistä kahdesta lajista on esitetty metsähanhena. Seutulan pelloilla päiväkohtainen levähtäjien maksimimäärä keväällä on ollut 500 ja syksyllä 100 yksilöä. Muuttavia metsähanhia alueelta on havaittu enimmillään kevään aikana 656 yksilöä, syksyltä ei ole havaintoja. Määrät ovat pääosin pienehköjä eikä alueella ole todennäköisesti suurempaa merkitystä metsähanhille. Keväällä 2026 Seutulan alueella tehdyssä seurannassa kaikki hanhet ovat muuttaneet kauempaa tai MAALI-alueella johdinten yli vähintään 100 metrin korkeudella. Pelloilla ei ole havaittu hanhia lepäilevänä. Hankkeesta ei aiheudu elinympäristömenetystä eikä hankealue muodosta estettä muuttaville parville/yksilöille. Muuttoaikoina laji voi usein liikkua paikallisesti lähisoilla, pelloilla ja kosteikoilla, jolloin lentokorkeus on tyypillisesti matalampi. Suomalaisissa selvityksissä lähes kaikki hanhet ovat lentäneet johdinten yli, ja hanhien törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu melko matalaksi (Koskimies ym. 2008).
Tundrahanhi		Päiväkohtainen levähtäjien maksimimäärä keväällä on ollut 150 ja syksyllä 150 yksilöä. Muuttavia tundrahanhia on havaittu enimmillään kevään aikana 444 ja syksyllä 75 yksilöä. Keväällä 2026 Seutulan alueella tehdyssä seurannassa havaittiin enimmillään 13 tundrahanhea pohjoisosan kesantopellolla. Määrät ovat varsin pieniä eikä alueella ole lajille todennäköisesti suurempaa merkitystä. Suomalaisissa selvityksissä lähes kaikki hanhet ovat lentäneet johdinten yli, ja hanhien törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu melko matalaksi (Koskimies ym. 2008).
Valkoposkihanhi	LC	Päiväkohtainen levähtävien valkoposkihanhien maksimimäärä keväällä on ollut 270 ja syksyllä 11 000 yksilöä. Muuttavia valkoposkihanhia on havaittu enimmillään kevään aikana noin 13 500 ja syksyllä 13 900 yksilöä. Syksyn suuret luvut selittyvät pääkaupunkiseudun pesimäkannan liikkuvilla ja ruokailevilla yksilöillä. Seutulan pellot voivat olla valkoposkihanhelle merkittävä ruokailualue, johon yksilöitä kerääntyy laajemmaltakin alueelta. Tiira-aineiston perusteella valkoposkihanhista oli tehty havaintoja myös MAALI-alueen lounaispuolella sijaitsevilta pelloilta. Muuttoaikoina laji liikkuu usein paikallisesti pelloilla ja kosteikoilla, jolloin lentokorkeus on tyypillisesti matalampi. Suomalaisissa selvityksissä lähes kaikki hanhet ovat lentäneet johdinten yli, ja

Laji	Uhan-alaisuus	Arvioidut vaikutukset
		valkoposkihanhien törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu melko matalaksi (Koskimies ym. 2008).
Merikotka	LC	Merikotkia havaittiin alueella vuosittain vain muutamia yksilöitä, joista suurin osa koski läpimuuttavia yksilöitä. Yksittäisiä levähtäviä yksilöitä havaittiin, muttei kuitenkaan joka vuosi. Muuttavia merikotkia havaittiin muutamia yksilöitä keväisin ja syksyisin. Keväällä 2026 Seutulan alueella tehdyssä seurannassa havaittiin yksi merikotka ja yksittäinen esiaikuisen merikotkan sulka löytyi Vantaanjokivarresta. Lähialueen merikotkareviireistä ei ole tarkempaa tietoa. Alueella ei ole suurta merkitystä merikotkille muuttoreittinä eikä levähdys- tai saalistusalueena. Suomalaisissa selvityksissä merikotkan törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu matalaksi (Koskimies ym. 2008, Koskimies 2009b).
Ruskosuohaukka	LC	Levähtäviä ruskosuohaukkoja tavattiin keväisin päiväkohtaisesti enimmillään 1 ja syksyisin 4 yksilöä. Muuttavia kirjattiin enimmillään kevään aikana 2 ja syksyllä 6 yksilöä. Varsinkaan keväällä lajia ei tavata joka vuonna alueella. Saalistusympäristöinä ovat tyypillisesti avoimet rantaniityt ja -luhdat, mutta myös pellot ja vastaavat muut avoimet ja puoliavoimet elinympäristöt. Ruskosuohaukka liitelee tyypillisesti 5–7 metrin korkeudella pellon päällä. Suomalaisissa selvityksissä ruskosuohaukan törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu matalaksi (Koskimies ym. 2008). Hankkeesta ei aiheudu elinympäristömenetystä eikä hankealue muodosta estettä muuttaville yksilöille.
Sinisuohaukka	VU	Päiväkohtainen kiertelijöiden/levähtäjien maksimimäärä keväällä on ollut 1 ja syksyllä 4 yksilöä. Muuttavia on havaittu enimmillään kevään aikana 4 ja syksyllä 7 yksilöä. Sinisuohaukalla pääasiallisia saalistusalueita ovat jyrsijöiden vahvemmin suosimat nevat, puoliavoimet rämeet, pellot, niityt, jättöpellot ja vähäisemmissä määrin myös hakkuut. Sinisuohaukka saalistaa pellon päällä hyvin matalalla, tyypillisesti 1–5 metrin korkeudella. Suomalaisissa selvityksissä lajin törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu matalaksi (Koskimies ym. 2008, Koskimies 2009b). Hankkeesta ei aiheudu elinympäristömenetystä eikä hankealue muodosta estettä muuttaville yksilöille.
Hiirihaukka	VU	Levähtäviä hiirihaukkoja havaittiin enimmillään päiväkohtaisesti keväällä 2 ja syksyllä 4 yksilöä. Muuttavia kirjattiin enimmillään kevään aikana 9 ja syksyllä 50 yksilöä. Voimajohtojen pylväät ja johtimet tarjoavat pelloilla hiirihaukoille erinomaisia tähystyspaikkoja erityisesti syysmuuton ja talvehtimisen aikana. Saalistuskäyttäytyminen voi aiheuttaa törmäysriskin voimajohtoihin. Törmäysriskiä voidaan pienentää huomiomerkinnöillä tai pylväsrakenteiden muutoksilla. Suomesta eikä Ruotsista ole juurikaan raportoitu hiirihaukkojen törmäyksistä tai sähköiskuista johtuneita kuolemia, mutta muualla Euroopassa ne ovat olleet yleisiä (RPS 2021), mikä voi johtua erityyppisistä pylväsrakenteista. Hiirihaukkojen määrät Seutulan pelloilla ovat olleet melko pieniä eikä alueella ole todennäköisesti suurempaa merkitystä lajille.

Laji	Uhan-alaisuus	Arvioidut vaikutukset
		Hankkeesta ei aiheudu elinympäristömenetystä eikä hanke-alue muodosta estettä muuttaville yksilöille.
Piekana	EN	Levähtäviä piekanoita havaittiin enimmillään päiväkohtaisesti keväällä 2 ja syksyllä 6 yksilöä. Muuttavia tavattiin enimmillään kevään aikana 4 ja syksyllä 13 yksilöä. Voimajohtojen vaikutus piekanan saalistukseen on hiirihaukkaa vähäisempi, koska piekanat saalistavat myyriä yleensä paikallaan lekuttaen ja vähemmän tähystävät saalista voimalinjalta. Piekanoiden määrät ovat olleet melko pieniä eikä alueella ole todennäköisesti suurempaa merkitystä lajille. Hankealue ei muodosta estettä muuttaville yksilöille. Tiira-aineiston perusteella piekanoista oli tehty runsaasti havaintoja myös MAALI-alueen eteläpuolella sijaitsevilta pelloilta. Saksalaisissa selvityksissä piekanan törmäysriski voimajohtoihin levähdysalueilla on arvioitu kohtalaiseksi (RGI 2024).
Maakotka	VU	Maakotkaa tavattiin vuosittain 0–2 yksilöä muuttavana syysmuutolla, ja vain kahtena keväänä havaittiin yksi muuttava maakotka. Alueella ei ole merkitystä lajille muutto- eikä levähdysalueena. Petolinnuilla on arvioitu olevan kohtalainen törmäysriski voimajohtoihin (Haas ym. 2005, Koskimies 2009a), mutta ryhmän sisällä kotkilla törmäysriski on korkeampi kuin monella muulla petolintulajilla (Koskimies 2016). Myös suomalaisen rengastusaineiston perusteella maakotkan törmäysriski voimajohtoihin on monia muita petolintulajeja korkeampi. Rengastusaineiston mukaan löydetyistä kuolleista maakotkista 20 %:lla kuolinsyy oli voimajohtoihin törmääminen (Saurola ym. 2013), mutta kaikki koskivat törmäyksiä paikallisverkon johtimiin.
Kurki	LC	Päiväkohtainen levähtävien kurkien maksimimäärä keväällä on ollut 110 ja syksyllä 13 yksilöä. Muuttavia havaittiin enimmillään kevään aikana 404 ja syksyllä 690 yksilöä. Levähtäjien määrät ovat olleet pääosin pienehköjä eikä alueella ole todennäköisesti suurempaa merkitystä lajille. Hankkeesta ei aiheudu elinympäristömenetystä eikä hankealue muodosta estettä muuttaville parville/yksilöille. Levähdysalueilla kurjet voivat liikkua paikallisesti lähisoilla, pelloilla ja kosteikoilla, jolloin lentokorkeus on tyypillisesti matala. Levähtävät yksilöt nostavat muuttokorkeuden yleensä nopeasti yli törmäysriskikorkeuden. Suomalaisissa selvityksissä kurjen törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu melko matalaksi (Koskimies ym. 2008, Koskimies 2009b). Yksittäisillä törmäyksillä ei olisi vaikutusta lajin pesimä- tai muuttokantaan.
Kuovi	NT	Päiväkohtainen levähtävien kuovien maksimimäärä keväällä oli 70 ja syksyllä 2 yksilöä. Muuttavia havaittiin enimmillään kevään aikana 58 ja syksyllä 6 yksilöä. Kevätmuuton aikaiset levähtäjämäärät ovat kohtalaisia ja alueella voi olla kohtalainen merkitys levähdyspaikkana keväisin. Saksalaisissa selvityksissä kuovin törmäysriski voimajohtoihin levähdysalueilla on arvioitu suureksi (RGI 2024), mikä voi johtua erityyppisistä pylväsrakenteista. Suomalaisissa selvityksissä kahlaajista pääosa lensi johdinten yli (Koskimies ym. 2008), mutta niitä lensi suhteellisesti runsaammin myös alempana, etenkin suolla ja lähistöllä pesineitä kuoveja ja lehtokurppia.

Laji	Uhan-alaisuus	Arvioidut vaikutukset
		Kahlaajien törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu pääosin matalaksi tai melko matalaksi.
Töyhtöhyyppä	LC	Levähtäviä töyhtöhyyppiä oli enimmillään päiväkohtaisesti keväisin 350 ja syksyisin 250 yksilöä. Muuttavia havaittiin enimmillään kevään aikana 100 ja syksyllä 17 yksilöä. Kevätmuuton aikaiset levähtäjämäärät ovat huomattavan suuria. Alueella on merkitystä lajille levähdyspaikkana. Keväällä 2026 Seutulan alueella tehdyissä lepäilijälaskennoissa töyhtöhyyppien maksimimäärät olivat 110–120 yksilöä koko MAALI-alueella, lepäilyalueina pääasiassa eteläosan voimajohdon alapuolinen painanne sekä pohjoisosan syyskylvöalue. Töyhtöhyypän pesimäkannan parimääriä ei ole laskettu, mutta Tuusulanjoen eteläpuolella pesii arviolta 15–20 paria ja pohjoispuolella vähintään saman verran. Hyypillä on havaittu petolinnun tai ihmistoiminnan aiheuttamia ns. säikähdyslentelyitä riskikorkeudella sekä siirtymiä MAALI-alueen sisällä. Yksi keskeinen töyhtöhyyppien kevätlepäilyalue on ollut MAALI-alueen eteläosan peltonotkossa, joka märkinä keväinä toimii todennäköisesti tulvalätäkkönä. Notko sijaitsee aivan nykyisen 400 kV Forssa-Tammiston voimajohdon alla. Saksalaisissa selvityksissä töyhtöhyypän törmäysriski voimajohtoihin levähdysalueilla on arvioitu suureksi (RGI 2024), mikä voi johtua erityyppisistä pylväsrakenteista. Laji soidintaa keväisin myös öisin, jolloin törmäysriski voimajohtoihin kasvaa. Suomessa yöt ovat keväisin kuitenkin Keski-Euroopaan verrattuna valoisia, jolloin törmäysriski on myös pienempi. Johtimista ylin on kaikkein vaarallisin ja linnuille näkymättömin, erityisesti hämärässä, huonossa säässä tai pakotilanteessa. Törmäysriskiä voidaan pienentää huomiomerkinnöillä. Hankkeesta ei aiheudu elinympäristömenetystä eikä hankealue muodosta estettä muuttaville parville/yksilöille.
Suokukko	CR	Päiväkohtainen levähtävien suokukkojen maksimimäärä keväällä on ollut 70 ja syksyllä 250 yksilöä. Muuttavia havaittiin enimmillään syksyn aikana 9 yksilöä, keväältä ei ole lainkaan muuttohavaintoja. Keväällä 2026 Seutulan alueella tehdyissä lepäilijälaskennoissa havaittiin enimmillään 33 yksilöä keskiosan kynnöksillä. Lajia ei tavata alueella joka vuosi. Määrät ovat varsin pieniä eikä alueella ole todennäköisesti suurempaa merkitystä lajille. Kahlaajilla muutto tapahtuu tyypillisesti törmäysriskikorkeuden yläpuolella. Suokukot todennäköisesti laskeutuvat muutolta sopiville levähdyspaikoille melko korkealta ja lähtevät laskeutumaan vasta lähellä levähdyspaikkaa, jolloin hankealue ei muodosta estettä muuttaville parville/yksilöille. Saksalaisissa selvityksissä suokukon törmäysriski voimajohtoihin levähdysalueilla on arvioitu suureksi (RGI 2024), mikä voi johtua erityyppisistä pylväsrakenteista. Suomalaisissa selvityksissä suokukon törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu melko matalaksi (Koskimies ym. 2008).
Kapustarinta	LC	Levähtäviä kapustarintoja oli enimmillään päiväkohtaisesti keväällä 110 ja syksyllä 220 yksilöä. Muuttavia havaittiin

Laji	Uhan-alaisuus	Arvioidut vaikutukset
		enimmillään kevään aikana 7 ja syksyllä 84 yksilöä. Kevät- ja syysmuuton aikaiset levähtäjämäärät ovat kohtalaisia ja alueella voi olla kohtalainen merkitys muutonaikaisena levähdyspaikkana. Keväällä 2026 Seutulan alueella tehdyissä lepäilijälaskennoissa havaittiin vain muutamia kapustarintoja. Kahlaajilla muutto tapahtuu tyypillisesti törmäysriskikorkeuden yläpuolella. Kapustarinnat (yö- ja päivämuuttaja) todennäköisesti laskeutuvat muutolta sopiville levähdyspaikoille melko korkealta ja lähtevät laskeutumaan vasta hyvin lähellä levähdyspaikkaa, jolloin hankealue ei muodosta estettä muuttaville parville/yksilöille. Saksalaisissa selvityksissä kapustarinnan törmäysriski voimajohtoihin levähdysalueilla on arvioitu kohtalaiseksi (RGI 2024), mikä voi johtua erityyppisistä pylväsrakenteista. Suomalaisissa selvityksissä kapustarinnan törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu matalaksi (Koskimies 2009b).
Naurulokki	VU	Naurulokista on tehty vain parina vuonna kevätmuuttohavaintoja (enimmillään 40 yksilöä), syksyltä on muutonaikainen havainto vain yksittäisestä kiertelijästä. Päiväkohtainen levähtävien naurulokkien maksimimäärä keväällä on ollut jopa 500 ja syksyisin 7 yksilöä. Keväällä 2026 Seutulan alueella tehdyissä lepäilijälaskennoissa havaittiin enimmillään 150 yksilöä keskiosien kynnöksillä ja muilla pelloilla. Syysmuuton aikaista kerääntymistä ei juurikaan tapahdu, koska Suomessa naurulokin sisämaan pesimäkanta siirtyy keskikesällä nopeasti pesinnän jälkeen merialueille ja edelleen Itämeren eteläosiin. Lajia ei ole tavattu alueella joka vuosi. Satunnaisen muutonkuvan takia alueella ei arvioida olevan suurta merkitystä naurulokeille muuttoreittinä eikä levähdysalueena. Hankkeesta ei aiheudu elinympäristömenetystä eikä hankealue muodosta estettä muuttaville parville/yksilöille. Naurulokkien matkalennot tapahtuvat yleensä voimajohtokorkeuden yläpuolella ja havaitut yöpymislennotkin noin 50 metrissä. Koskimiehen selvityksissä eri linturyhmistä lokit lensivät kaikkein ylimpänä suhteessa johtimiin, minkä vuoksi lokkien törmäysriski voimajohtoihin on arvioitu matalaksi (Koskimies ym. 2008, Koskimies 2009b). Saksalaisissa selvityksissä naurulokin törmäysriski voimajohtoihin levähdysalueilla on arvioitu kohtalaiseksi (RGI 2024), mikä voi johtua erityyppisistä pylväsrakenteista.

7 Hankkeiden yhteisvaikutukset

Nykytilassa MAALI-alueen kaakkoisosan halki sijoittuu Fingrid Oyj:n 400 kV Forssa-Tammiston voimajohto. Samaan johtokäytävään rakennettavan rinnakkaisen voimajohdon mahdollinen vaikutus on riippuvainen käytettävästä pylväsrakenteesta ja johtimien määrästä, mitä voidaan tapauskohtaisesti pitää joko näkyvyyttä parantavana tai heikentävänä tekijänä. Aviapolis-Keimolan voimajohtohanke lisää jonkin verran ihmistoimintaa ja siitä aiheutuvaa häiriötä. MAALI-alueen vaikutuspiirissä ei ole tiedossa muita hankkeita, jotka yhdessä voisivat merkittävästi vaikuttaa alueen muuttolinnustoon tai lepäilijöihin.

8 Vaikutusten lieventäminen ja seuranta

Tässä raportissa ei ole tunnistettu muuttolinnustoon tai lepäilijöihin kohdistuvia voimajohtohankkeen vaikutuksia tai hankkeiden yhteisvaikutuksia, jotka olisivat luonteeltaan merkittäviä heikentäviä. Vaikka vaikutukset eivät olisikaan merkittäviä, voidaan esittää joitakin lieventämistoimia. MAALI-alueen kohdalla lieventämistoimenpiteinä tulevat kyseeseen lähinnä rakentamisen ja kunnossapidon rajoittaminen keväällä (maalis-huhtikuu) ja syksyllä (syys-lokakuu) vilkkaimman muuttoliikehdinnän ulkopuolelle ja huomiomerkintöjen asentaminen ukkosjohtimiin.

Voimajohtojen ohuet ukkosjohtimet ovat todennäköisin törmäyskohde, koska ne ovat heikommin näkyviä kuin virtajohtimet. Ylipäätään johtimiin asennettavat huomiomerkinnät (lintuspiraalit ja -pallot, välkkeet) ovat vähentäneet törmäyksiä vähintään 50 %:lla (Barrientos ym. 2011, APLIC 2012, Bernardino ym. 2019). Virtajohtimien varustaminen lintupalloilla suurjännitteellä aiheuttaa koronailmiötä, minkä vuoksi lintupalloja käytetään virtajohtimissa lähinnä pienemmillä jännitetasoilla. Fingridin Forssa-Tammiston voimajohdolla ukkosjohtimet on varustettu lintupalloilla.

Hankkeen vaikutuksia voidaan tarpeen mukaan seurata kahdella päämenetelmällä: 1) havainnoimalla lintujen lentoreittejä voimajohdon lähettyvillä (havainnointimenetelmä), ja 2) etsimällä johtimiin törmänneitä lintuyksilöitä johtoaukealla ja sen lähettyvillä (etsintämenetelmä).

Havainnointimenetelmä tuottaisi suuremman ja luotettavamman aineiston Seutulan peltojen MAALI-alueella, missä lintuja sekä levähtää että liikkuu muuttoaikaan runsaasti. Havainnointimenetelmällä saadaan tietoa lintujen reagoimisesta voimajohtoihin sekä lentoreittien sijoittumisesta ja mahdollisista muutoksista uusien voimajohtojen vuoksi. Lähistöllä oleskelevien ja linjan poikki lentävien lintujen lukumäärä ovat keskeisiä törmäysriskiin vaikuttavia tekijöitä, eikä niistä saada tietoa kuin tarkkailumenetelmällä.

Etsintämenetelmä voisi myös antaa jokseenkin luotettavan tuloksen törmänneiden yksilöiden määrästä, koska tutkittava voimajohto-osuus on riittävän pitkä (4,5 kilometriä), jolloin aineisto ei jäisi liian pieneksi. MAALI-alueen pelloilla kasvillisuus ei ole liian korkeaa ja maasto on melko tasalaatuista, jolloin myös pienemmät törmänneet linnut voisivat todennäköisesti löytyä. Ongelmana ovat yleensä nisäkäs- ja lintupedot, jotka kuljettavat vahingoittuneet ja kuolleet linnut nopeasti pois. Mikäli suurikokoisia lintuja kuten laulujoutsenia törmäisi johtimiin, jää siitä kuitenkin joitakin merkkejä johdinten alle, vähintään sulkia tai höyheniä. MAALI-alueella esiintyvät raadonsyöjät eivät pysty raahaamaan laulujoutsenen kokoista lintua niin tarkoin piiloon, ettei se paljastuisi voimalinjojen alustan tarkastuksissa. Sama koskee useimpia muitakin lintuja eli törmäyksessä irtoaa väistämättä höyheniä tai sulkia, joita raadonsyöjät (nisäkkäät tai linnut) eivät vie pois.

9 Epävarmuustekijät

Arviointi on perustunut parhaaseen käytettävissä olevaan tietoon linnuston esiintymisestä, käyttäytymisestä ja muuttoreiteistä MAALI-alueella. Alueen linnustosta on olemassa riittävä määrä havaintoja, mikä antaa kokonaiskuvan lajistosta ja sen esiintymisestä. Aineisto ei kuitenkaan täysin vastaa nykytilannetta, sillä lintujen käyttäytymiseen vaikuttavat vuosittaiset olosuhteiden vaihtelut, pesimämenestys, muuttoreittien painopisteet ja ympäröivän maankäytön muutokset.

Laajemmassa mittakaavassa tarkasteltuna Seutulan pellot sijaitsevat useiden lintulajien muuttoreittien reunamilla. Aineistoa ei ole tarkoitettu näin tarkkaan tarkasteluun, mutta osoittaa muuttoreittien keskilinjan todennäköisesti olevan kauempana Suomenlahden rannikolla.

Koska muuttolintuaineisto ei perustu systemaattiseen tarkkailuun, vaan kansalaishavaintoihin, kuka tahansa on voinut ilmoittaa havaintoja. Tähän liittyy jonkin verran epävarmuutta havaintojen kattavuuden ja ajoittumisen osalta. Lisäksi Tiira-havaintoaineistossa paikkatiedot koskevat pääosin havainnoijan paikkaa, ja vain osassa havaintoja (12 %) oli merkitty linnun paikka (koordinaatit), mikä lisää epävarmuutta lepäilijöille tärkeiden kohteiden tunnistamisessa.

Tarkastelussa on sovellettu varovaisuusperiaatetta. Varovaisuusperiaatteen mukaisesti vaikutusten mahdollisuus tulee tunnistaa ja ottaa huomioon, vaikka niiden todennäköisyyttä ei voitaisi tarkasti osoittaa. Lisäselvityksillä ja lisäaineistolla voitaisiin mahdollisesti täydentää lajikohtaisia tietoja ja vähentää osin epävarmuutta, mutta tämä ei todennäköisesti vaikuttaisi tarkastelun lopputulokseen. Myös käsitteen ”todennäköisesti merkittävä vaikutus” tulkinta on usein tapauskohtainen, sillä sille ei ole määrällisesti tai laadullisesti määriteltyä rajaa. Arviointi perustuu aina asiantuntijan näkemykseen suhteessa tarkasteltavan alueen ominaispiirteisiin ja lajistoon ja sisältää asiantuntijan näkemykseen liittyvää tulkintaa.

10 Johtopäätökset

Seutulan peltojen MAALI-alue toimii muuttolintujen levähdysalueena, jossa linnut pysähtyvät muuttomatkansa aikana ruokailemaan ja lepäilemään ennen muuton jatkamista. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu, että alue on merkityksellinen levähdysalue valkoposkihanhelle ja töyhtöhyypälle. Lisäksi alueella on kohtalainen merkitys levähdysalueena kuoville ja kapustarinnalle. Alue voi olla myös yksittäisille petolinnuille arvokas ruokailualue. Petolintujen määrät ovat kuitenkin niin pieniä, ettei hankkeella arvioida olevan vaikutuksia petolintulajeihin.

Voimajohdon toteuttaminen voi jonkin verran muuttaa MAALI-alueen luonnetta, sillä peltoalueiden ja avointen ympäristöjen osittainen muuttuminen rakennetuksi infrastruktuuriksi saattaa heikentää alueen soveltuvuutta levähtäville muuttolinnuille. Useimmat alueella tavatut lajit kuuluvat matalan tai melko matalan törmäysriskin lajeihin tai ovat muutoin hankkeissa erityisesti huomioon otettavia ja siksi herkkiä vaikutuksille. Törmäysriski korostuu keväällä ja syksyllä lintujen lennon nousu- ja laskuvaiheissa matalammalla lentokorkeudella. Tällöin myös huonot sääolosuhteet tai hämärässä lentäminen lisäävät törmäysriskiä. Töyhtöhyypällä korostuu lisäksi petolinnun tai ihmistoiminnan aiheuttama ns. säikähdyslentely, jolloin hyyppien lennot voivat ohjautua törmäyskorkeudelle.

Kokonaisuutena hankkeen vaikutukset lepäilevään muuttolinnustoon arvioidaan vähäisiksi tai korkeintaan kohtalaisiksi erityisesti törmäysriskin sekä linnustollisesti tärkeän MAALI-alueen luonteen muutoksen kautta. Lepäileviin muuttolintuihin kohdistuvat vaikutukset ovat luonteeltaan sellaisia, ettei törmäysmääriä voida ennustaa tarkasti. Saatavilla olevat suomalaiset selvitykset eivät kuitenkaan tue näkemystä, jonka mukaan yksittäiset törmäyskuolemat tai lisääntynyt häiriö voisivat aiheuttaa lintulajien populaatiokoon pienentymistä. Hanke ei myöskään aiheuta estevaikutusta, joka pidentäisi lintujen lentomatkaa tai lisäisi niiden energiankulutusta ja siten edelleen vaikuttaisi yksilöiden elossa säilyvyyteen ja pesimämenestykseen.

Vuosittain voimajohtoihin törmäävien lintujen määrä MAALI-alueella jää todennäköisesti enintään muutamiin yksilöihin. Yöllä läpimuuttavat linnut lentävät niin korkealla, ettei niillä ole merkittävää riskiä törmätä voimajohtoihin. Muut kuolevuustekijät huomioiden Seutulan peltojen MAALI-alueen voimajohdoilla ei parhaan tietämyksen perusteella voida katsoa olevan merkittävää populaatiotason vaikutusta yhteenkään lajiin, vaikka muutamia yksilöitä silloin tällöin törmäisikin johtimiin. Voimajohdoilla, olemassa olevilla tai Vantaan Energia Oy:n esittämällä hankkeella, ei siten ole merkittävää vaikutusta minkään MAALI-alueella tavattavan lajin suotuisan suojelun tasoon. MAALI-alueen vaikutuspiirissä ei ole tiedossa muita hankkeita, jotka yhdessä voisivat merkittävästi vaikuttaa alueen muuttolinnustoon tai lepäilijöihin.

Vaikutusten arvioinnissa on huomioitu, että suunniteltu voimajohto sijoittuu osittain jo nykyisen voimajohdon rinnalle. Mahdollisia vaikutuksia tulee lieventää asentamalla huomiomerkinnät, jotka vähentävät törmäysriskiä. Hankkeen toteutuessa suunnitellusti vaikutuksia voidaan tarpeen mukaan seurata havainnoimalla lintujen lentoreittejä voimajohdon lähettyvillä ja etsimällä johtimiin törmänneitä lintuyksilöitä johtoaukealla ja sen lähettyvillä.

11 Lähdeluettelo

APLIC 2012. Avian Power Line Interaction Committee. Reducing Avian Collisions with Power Lines: The State of the Art in 2012. Edison Electric Institute and APLIC. Washington, D.C.

Barrientos, R., Alonso, J. C., Ponce, C., & Palacin, C. 2011. Meta-analysis of the effectiveness of marked wire in reducing avian collisions with power lines. Conservation Biology, 25(5): 893–903. DOI: 10.1111/j.1523-1739.2011.01699.x

Bernardino, J., Bevanger, K., Barrientos, R., Dwyer, J.F., Marques, A.T., Martins, R.C., Shaw, J.M., Silva, J.P. & Moreira, F. 2018. Bird collisions with power lines: State of the art and priority areas for research. Biological Conservation 222: 1–13. https://doi.org/10.1016/j.biocon.2018.02.029

Bernardino, J., Martins, R.C., Bispo, R. & Moreira, F. 2019. Re-assessing the effectiveness of wire-marking to mitigate bird collisions with power lines: A meta-analysis and guidelines for field studies. Journal of Environmental Management 252, 109651.

BirdLife Suomi 2025. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet.

D'Amico, M., Martins, R.C., Álvarez-Martínez, J., Porto, M., Barrientos, R. & Moreira, F. 2019. Bird collisions with power lines: Prioritizing species and areas by estimating potential population-level impacts. Diversity and Distributions 25: 975–982. DOI: 10.1111/ddi.12903

Desholm, M. 2006. Wind farm related mortality among avian migrants – a remote sensing study and model analysis. PhD thesis. Dept. of Wildlife Ecology and Biodiversity, NERI, and Dept. of Population Biology, University of Copenhagen. National Environmental Research Institute, Denmark. 128 s.

Drewitt, A. & Langston, R. 2008. Collision effects of wind-power generators and other obstacles on birds. Annals of the New York Academy of Sciences 1134: 233–266.

Haas, D., Nipkow, M., Fiedler, G., Schneider, R., Haas, W. & Schürenberg, B. 2005. Protecting birds from powerlines. Council of Europe Publishing, Nature and environment, No. 140: 1–68.

Hirvonen, H. 2001. Impacts of highway construction and traffic on a wetland bird community. International Conference on Ecology and Transportation. North Carolina State University, Raleigh, NC, Volume: 2001.

Hyvärinen, E., Juslén, A., Kemppainen, E., Uddström, A. & Liukko, U-M. (toim.) 2019. Suomen lajien uhanalaisuus – Punainen kirja 2019. Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus, Helsinki. 708 s.

Koskimies, P. 2002. Pernajanlahden voimajohtolinjan vaikutus linnustoon. Tutkimusraportti Fingrid Oyj:lle 15.12.2002. 64 s.

Koskimies 2006. Voimajohtolinjan uhka kosteikkolinnustolle – esimerkkinä Pernajanlahti. Linnut-vuosikirja 2005: 120–136.

Koskimies, P., Kuntsi, V., Metsänen, T., Niiranen, S. & Toiminen, P. 2008. Hyvinkään Ritassaarensuon voimajohtojen vaikutus linnustoon. Tutkimusraportti Fingrid Oyj:lle 10.12.2008. 52 s.

Koskimies, P. 2009a. Voimajohtoaukeiden arvokkaat lintualueet: suojeluarvon ja törmäysriskin arviointi. Raportti.

Koskimies, P. 2009b. Pomarkun Isonevan linnusto vuonna 2009. Pesimälinnusto, läpimuuttajat ja lintujen riski törmätä voimajohtoihin. Tutkimusraportti Fingrid Oyj:lle 17.12.2009.

Koskimies, P. 2016. Lintujen törmäysriski voimajohtoihin. Linnut-lehden vuosikirja 2016, ss. 108–111. Birdlife Suomi ry.

Krijgsveld, K., Akershoek, K., Schenk, F., Dijk, F. & Dirksen, S. 2009. Collision risk of birds with modern large wind turbines. Ardea 97 (3): 357–366.

Manville, A. M., II. 2005. Bird strikes and electrocutions at power lines, communication towers, and wind turbines: state of the art and state of the science – next steps toward mitigation. Bird conservation implementation in the Americas. Pages 1051–1064 in C. J. Ralph and T. D. Rich (eds.) Proceedings 3rd international Partners in Flight conference 2002. General technical report PSW-GTR-191. U.S. Department of Agriculture Forest Service, Pacific Southwest Research Station, Albany, California.

Manville, A. M., II. 2009. Towers, turbines, power lines, and buildings: steps being taken by the U.S. Fish and Wildlife Service to avoid or minimize take of migratory birds at these structures. Pages 262–272 in T.D. Rich, C. Arizmendi, D. Demarest, and C. Thompson (eds.) Tundra to tropics: connecting birds, habitats, and people. Proceedings 4th international Partners in Flight conference. Partners in Flight.

Masden, E., Haydon, D., Fox, A., Furness, R., Bullman, R. & Desholm, M. 2009. Barriers to movement: impacts of wind farms on migrating birds. International Council for the Exploration of the Sea. Oxford Journals.

Masden, E., Haydon, D., Fox, A. & Furness, R. 2010. Barriers to movement: Modelling energetic costs of avoiding marine wind farms amongst breeding seabirds. Marine Pollution Bulletin 60: 1085–1091.

Meller 2017. Kirjallisuusselvitys tuulivoimaloiden vaikutuksista linnustoon ja lepakoihin. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 27/2017. Helsinki. 68 s.

Mikkola-Roos, M. & Hirvonen, H. 1996. Toukolanranta, rakentamisen ympäristövaikutukset. Ekologinen näkökulma II. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1996: 20.

Reijnen, R., Foppen, R., Ter Braak, C. & Thissen, J. 1995. The effects of car traffic on breeding bird populations in woodland. III. Reduction of density in relation to the proximity of main roads. Journal of Applied Ecology 32: 187–202.

RGI 2024. Renewables Grid Initiative. Avian-Power Line Collision. Overview of Risk Factors & Effectiveness of Wire Markers. September 2024.

RPS 2021. Raptor Protection of Slovakia. Electrocutions & Collisions of Birds in EU Countries: The Negative Impact & Best Practices for Mitigation. November 2021.

Saurola, P., Valkama, J. & Velmala, W. 2013. Suomen Rengastusatlas I. Luonnontieteellinen keskusmuseo ja ympäristöministeriö, Helsinki. 551 sivua.

Suomen Lajitietokeskus 2025. Aineistopyynnöt 03.03.2025 ja 4.6.2025.

Tringa ry 2023. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla.

Tringa ry 2025. Tiira-havaintojärjestelmän aineisto Seutulan MAALI-alueelta vuosilta 2015-2025.

Walston, L.J., Rollins, K.E., LaGory, K.E., Smith, K.P. & Meyers, S.A. 2016. A preliminary assessment of avian mortality at utility-scale solar energy facilities in the United States. Renewable Energy 92: 405–414.

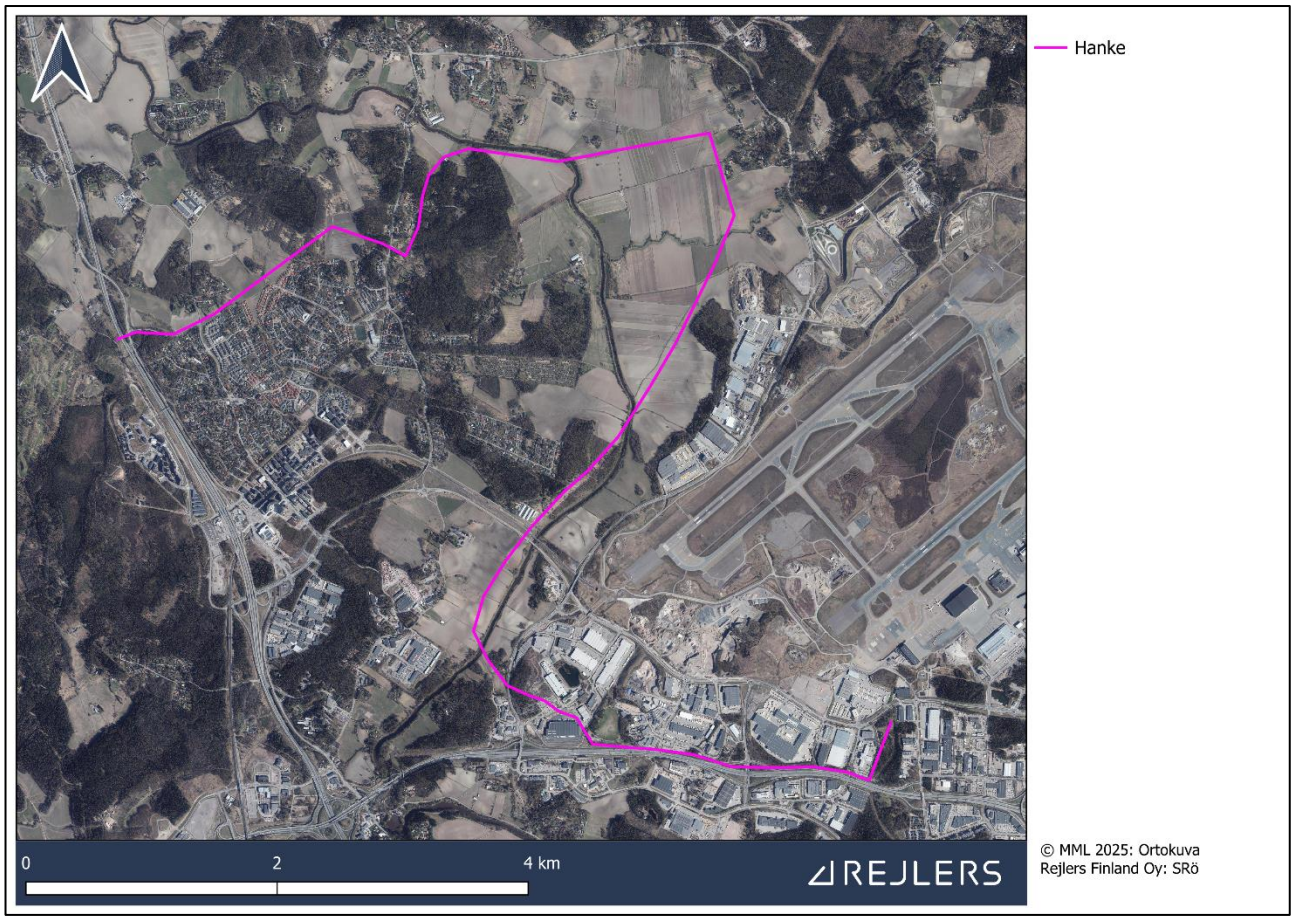
Waterman, E., Tulp, I., Reijnen, R., Krijgsveld, K. & Ter Braak, C. 2004. Noise disturbance of meadow birds by railway noise. Inter Noise 2004 - The 33rd International Congress and Exposition on Noise Control Engineering. Prague, Czech Republic.

Lahokaviosammalselvitys

Erillinen lisäselvitys

Aviapolis-Keimola 110kV voimajohtohanke

Vantaan Energia Sähköverkot Oy



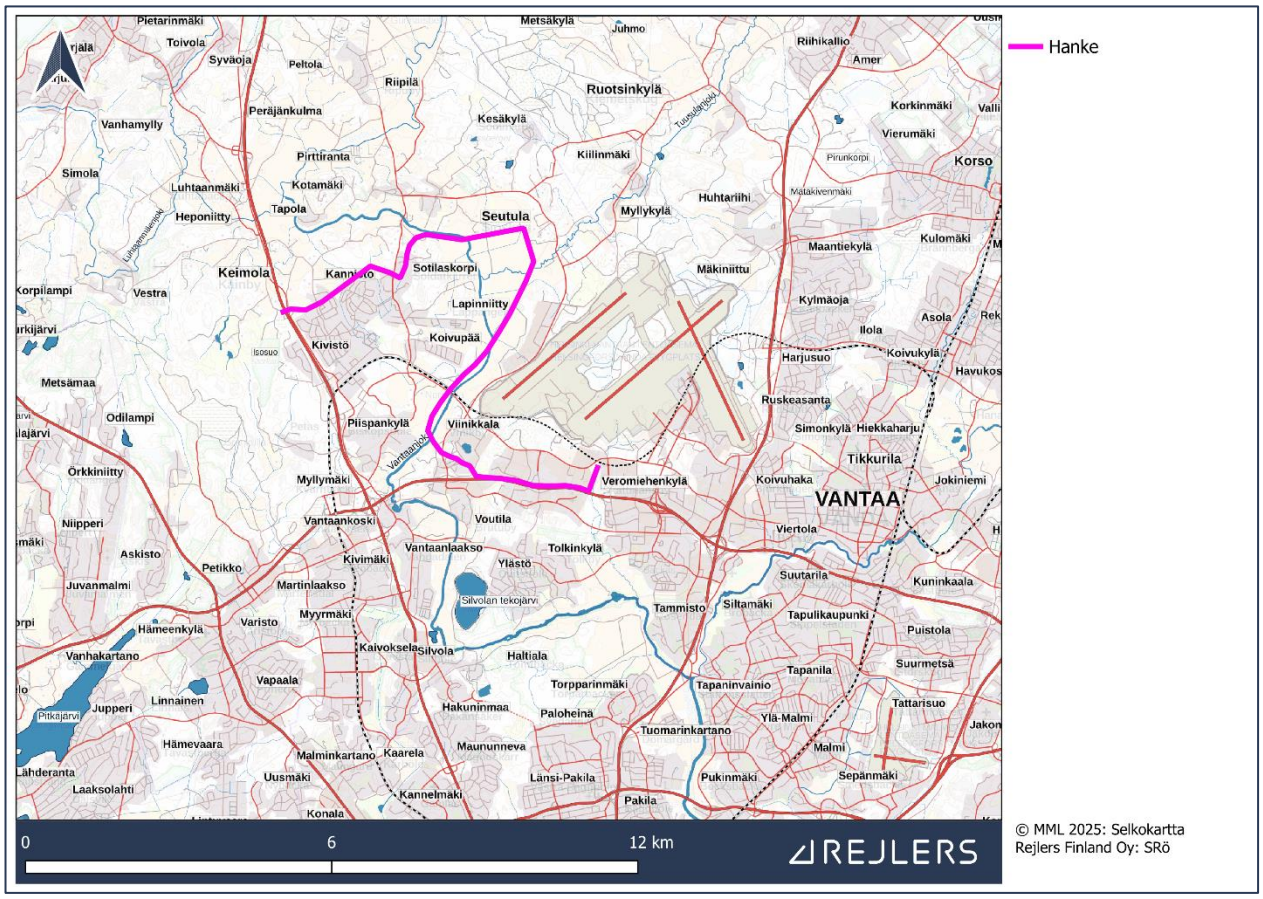
Sisällys

1 Johdanto 3
2 Lahokaviosammal 8
3 Menetelmät 9
4 Tulokset 10
5 Epävarmuustekijät 11
6 Johtopäätökset 12
7 Lähteet 13

1 Johdanto

Vantaalla välille Aviapolis-Keimola on suunniteltu 110kV voimajohtohanketta, Vantaan Energia Sähköverkot Oy toimesta (Myöhemmin VES). Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeen pituus on noin 16 kilometriä (Kuva 1). Kyseessä on keskeinen yhteys sähköverkon vahvistamissuunnitelmassa idän ja lännen välillä. Voimajohtohanketta suunnitellaan ilmajohtona, joka toteutettaisiin vapaasti seisovilla teräsristikkopylväillä.

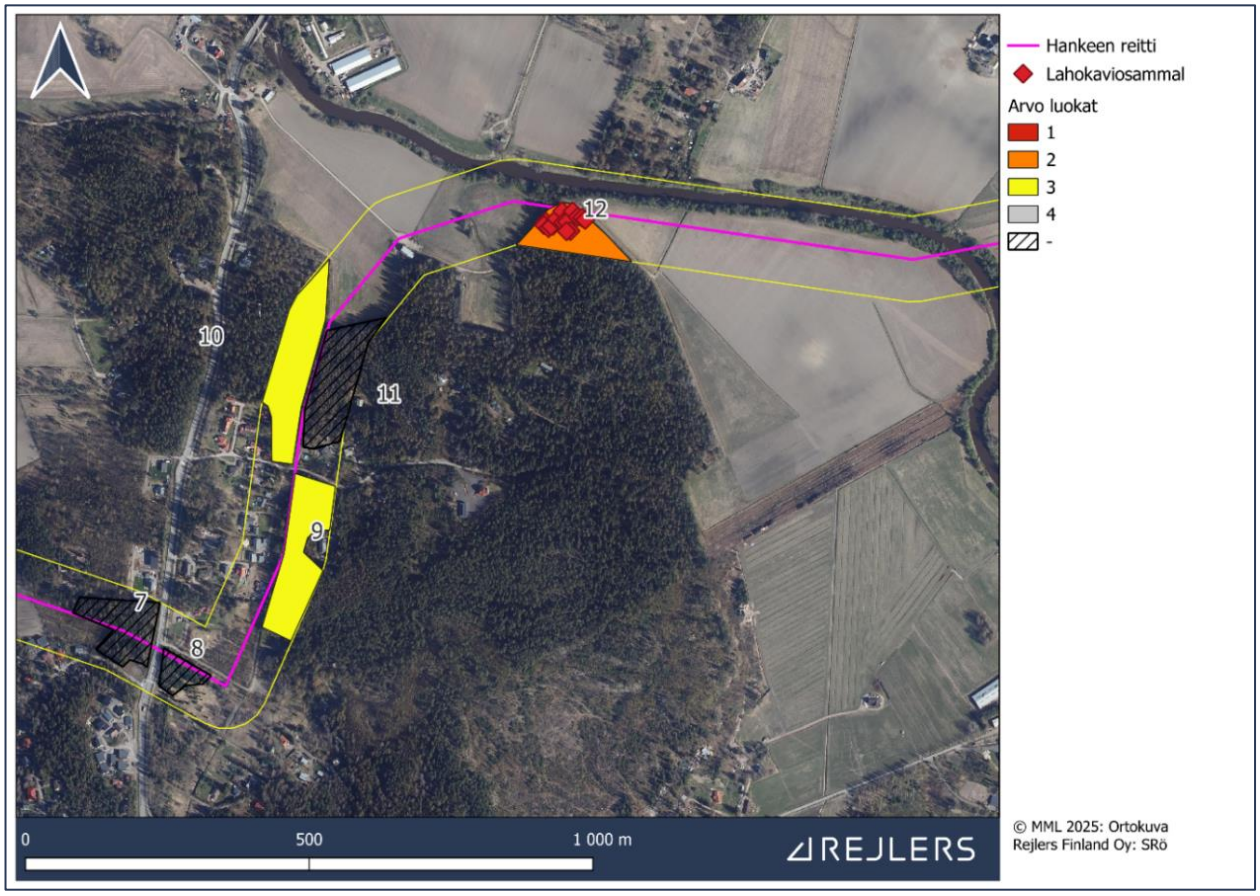
Suunniteltu voimajohto kulkisi tiivisti rakennetun ympäristön (Aviapolis ja Tuupakan) läpi, ylittäen Vantaanjoen ja Tuusulanjoen, kulkien Seutulan peltojen läpi ohittaen Kivistön asuinalueen ja päättyen Keimolaan. Osan matkasta voimajohto kulkisi jo olemassa olevan voimajohdon rinnalla.



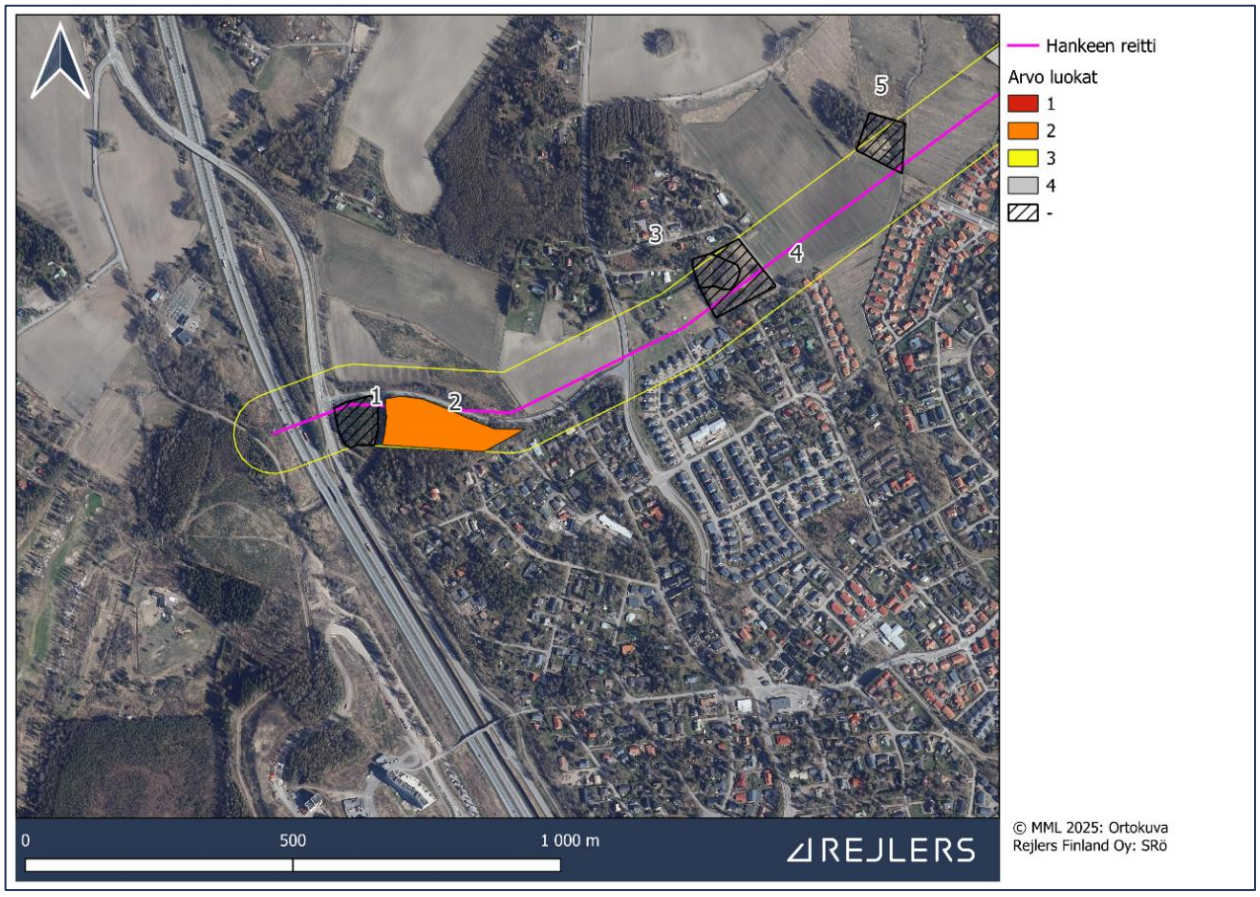
Kuva 1. Hankkeen (voimajohto) suunniteltu sijainti Vantaalla.

Aviapolis-Keimola 110kV voimajohtohankkeelle on toteutettu kattava luontoselvitys, joka käsittelee seuraavia osa-alueita: kasvillisuus ja luontotyypit, lahokaviosammal, liito-orava, pesimälinnusto ja muuttolinnut. Luontoselvitykset on toteutettu vuonna 2025. Kasvillisuusselvityksen yhteydessä havaittiin alueita, joilla oli potentiaalia lahokaviosammalen esiintymisalueeksi. Näille alueille tehtiin samana syksynä tämä erillinen lahokaviosammalselvitys.

Aiemmin vuonna 2025 tehdyssä lahokaviosammalselvityksessä havaittiin itujyväsryhmiä noin kolmanneksella tarkastelluista kasvupaikoista. Lahokaviosammaleen ydinaluetta on luontotyyppirajauksen alueella 12 (Kuva 2). Sekä lahokaviosammalselvityksen että luonto- ja kasvillisuustyyppiselvityksen tulosten perusteella suositeltiin, että lahokaviosammaleen esiintymistä tutkitaan lisää hankealueen läheisyydessä. Erityistä huomiota tulisi kohdistaa alueisiin 2, 9 ja 10 (Kuva 2 jaKuva 3), joissa jatkotarkastelut ovat erityisen perusteltuja metsän rakenteen, varjo olosuhteiden, lahopuun määrän ja mikroilmaston vuoksi.

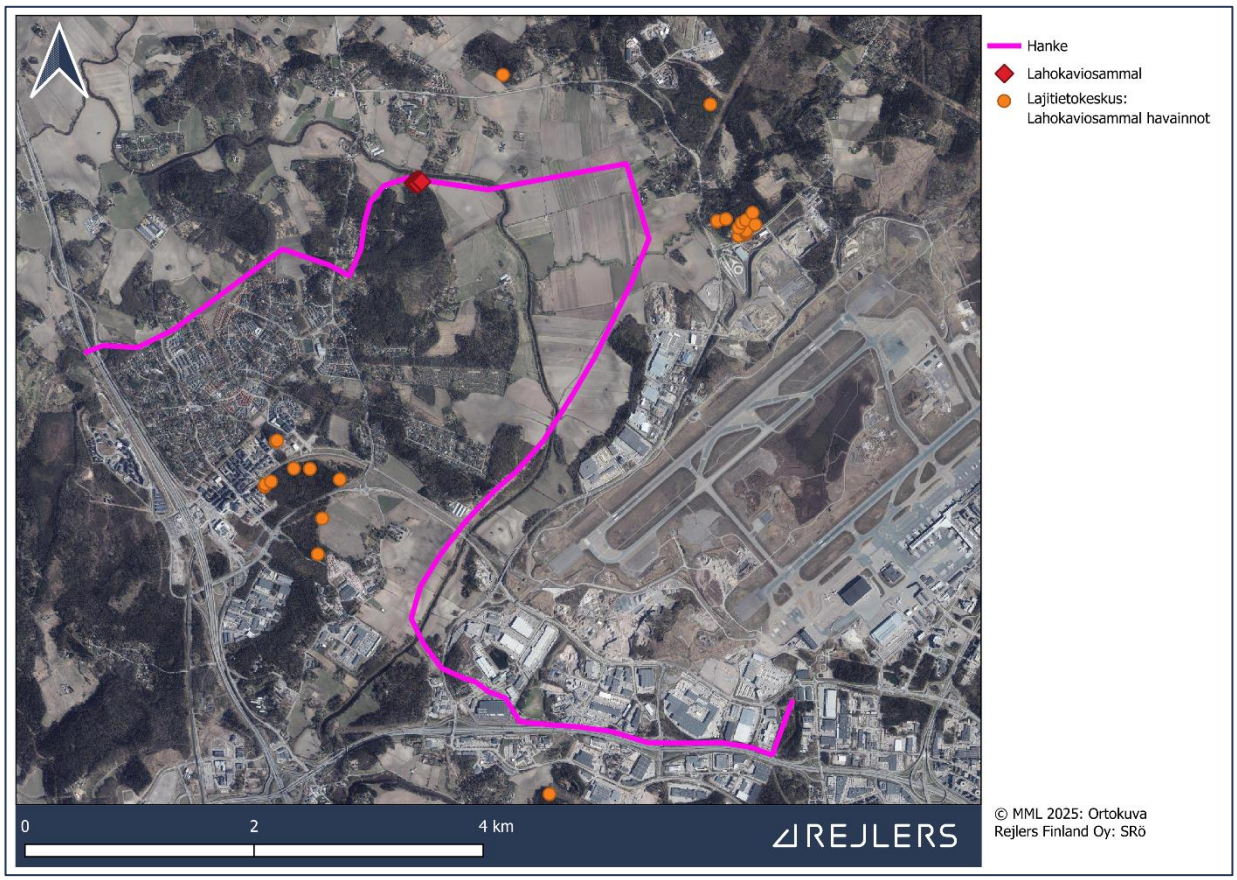


Kuva 2. Aiemman selvityksen lahokaviosammal havainnot, hankkeen reitti ja selvitysalue sekä luontotyyppi aluerajaukset. Alueita 9 ja 10 suositeltiin selvitettävän lahokaviosammalen osalta.



Kuva 3. Hankkeen reitti ja selvitysalue sekä luontotyyppi aluerajaukset. Alue 2 suositeltiin selvitettävän lahokaviosammalen osalta.

Lahokaviosammalselvitys suoritettiin hankkeen suunnitellulla reitillä, koska lähialueella tiedettiin olevan lahokaviosammal havaintoja lajitietokeskuksen aineistojen ja aikaisemmin alueella suoritettujen selvitysten perusteella (Kuva 4). Laji kasvaa pitkälle lahonneella puuaineksella hyvin säilyneissä vanhoissa metsäympäristöissä ja soveltuvia potentiaalisia lahokaviosammaleen elinympäristöjä löytyy hankealueen läheisyydestä.



Kuva 4. Hankealue, lahokaviosammalselvityksen havainnot (punainen) ja lajitietokeskuksen havainnot lahokaviosammaleesta (oranssi).

Lahokaviosammalta on havaittu pääkaupunkiseudulla runsaissa määrin vuoden 2015 jälkeen. Vantaan lahokaviosammaltilanne tunnetaan tällä hetkellä erityisen hyvin Faunatica Oy:n tekemän selvitystyön ansiosta. Vuoden 2019 aikana tehdyssä laajassa kartoituksessa löydettiin lahokaviosammalen itiöpesäkkeitä 118 kasvupaikalta ja itujyväsryhmiä 2 238 kasvupaikalta. Yhteensä Vantaalta tunnetaan nyt 242 kasvupaikkaa, joissa on havaittu itiöpesäkkeitä. Kasvupaikalla tarkoitetaan yksittäistä lahopuuyksikköä, kuten maapuurunkoa, kantoa tai muuta lahopuuta. Tunnetut esiintymät on rajattu 107 erilliseksi ydinalueeksi Vantaan seudulla. Näistä ydinalueista valtaosa, eli 68, on peräisin vuoden 2019 selvityksistä (Manninen, O. & Nieminen, M. 2020).

Vantaan kaupunki on ottanut esille lahokaviosammalen suojeluun liittyvän asian ja sen, että lajia ei enää katsota niin herkästi uhatuksi, että jokainen yksittäinen esiintymä vaatisi luonnonsuojelulain mukaista poikkeamislupaa (ELY-Keskus 2025) rakentamiseen. Lain (LSL 82 §) yleispoikkeamaa voi nykyään soveltaa lahokaviosammalen elinympäristöjen rakentamisiin ilman erillistä poikkeamislupaa. Vaikka laki ei velvoita ilmoittamaan ELY-keskukselle asiasta, on suositeltavaa kirjata ja perustella päätöksissä ja suunnitelmissa poikkeaman käyttö ja ilmoittaa siitä ELY-keskukselle.

Lahokaviosammalen suurimmat uhat ovat metsien hakkuut ja lahopuun vähäisyys. Jo pelkkä harvennus tai pienilmaston muutokset voivat heikentää lajin elinmahdollisuuksia merkittävästi tietyillä alueilla. Lajin säilymisen turvaamiseksi tulisi suojella riittävän laajoja luonnonmetsäalueita, joissa esiintyy runsaasti lahopuuta.

Työn toteuttivat:

- Samuli Lehikoinen FM (Eläinekologia). Samulilla on noin 20 vuoden kokemus erilaisista luontoselvityksistä. Samuli toimi luontoselvittäjänä ja raportin tarkastajana.
- Teemu Mäkinen FM (akvaattiset tieteet). Teemulla on noin kuuden vuoden kokemus vastaavan kaltaisista luontoselvityksistä. Teemu toimi raportoijana.

2 Lahokaviosammal

Lahokaviosammal (*Buxbaumia viridis)* on luontodirektiivin liitteessä II mainittu laji. Laji on koko maassa rauhoitettu (LSA 2023/1066, liite 3) ja uhanalaisuusluokituksessa arvioitu erittäin uhanalaiseksi (EN) (Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus 2019). Lisäksi laji kuuluu luonnonsuojeluasetuksen uhanalaisiin lajeihin (LSA 2023/1066, liite 6).

Lahokaviosammalta esiintyy erityisesti kuusivaltaisissa lehtometsissä, puronvarsilla ja korvissa, näiden reuna-alueilla sekä pohjoisrinteiden kosteahkoilla kangasmetsillä (Manninen, O. 2017). Lahokaviosammal suosii elinympäristöjä, joissa on runsaasti lahopuuta, eli vanhoja metsiä, joissa metsän rakenne on säilynyt muuttumattomana. Laji kasvaa pitkälle lahonneella kostealla puuaineksella ja sen isäntäpuu on yleisimmin kuusi (Laji.fi lajikuvaukset, lahokaviosammal). Lahokaviosammalta on havaittu myös haapojen, koivujen, tervaleppien, harmaaleppien, raidan ja männyn lahonneilla maapuilla ja kannoilla. Jotta lahokaviosammal voi kasvaa, tulee lahopuun pinta olla osittain paljaana sekä kosteana. Suuria lehtisammalia ei saa esiintyä niin, että lahopuu peittyy täysin. Lajin esiintymiselle tärkeää on, että sopivaa lahopuuta muodostuu lisää elinympäristössä ja että kostea pienilmasto säilyy (Manninen, O. & Nieminen, M. 2020).

Lahokaviosammal on hyvin pienikokoinen, lähes lehdetön sammal, jonka voi tunnistaa helpoiten jokseenkin kaviota muistuttavista vihreistä itiöpesäkkeistä. Lahokaviosammalen voi tunnistaa myös sen suvuttomasta kasvuvaiheesta, jolloin se kasvaa lahopuun sisällä ja muodostaa puun pinnalle ruskeita itujyväsryhmiä. Itujyväsryhmät voi havaita luupilla tai joskus jopa paljain silmin. Lahokaviosammaleen itiöpesäkkeet alkavat kehittyä yleensä myöhään syksyllä. Ne talvehtivat ja kypsyvät keväällä tai alkukesällä, jolloin ne vapauttavat itiöt. Osa itiöpesäkkeistä ilmestyy vasta keväällä. Itiöiden määrä vaihtelee paljon eri vuosina. Suurin osa itiöistä putoaa lähelle emokasvia, joten sammal voi esiintyä samalla rungolla tai kannolla jopa vuosikymmeniä, kunhan kasvuolosuhteet pysyvät sopivina ja lahopuuta on riittävästi (Laji.fi lajikuvaukset, lahokaviosammal).

Lahokaviosammaleen esiintymisedellytykset voivat heikentyä metsänhoitotoimien, erityisesti hakkuiden seurauksena. Suurin osa esiintymistä sijaitsee luonnontilaisissa ja häiriöttömissä metsissä, mutta lajia on havaittu myös hakatuilla alueilla, erityisesti kosteissa ja varjoisissa metsissä, joissa kannot voivat tarjota sopivan kasvualustan. Lahopuun tulee saada lahota rauhassa useita kymmeniä vuosia, jotta se soveltuu lahokaviosammaleelle. Lajin esiintymät voivat säilyä samalla rungolla useita kymmeniä vuosia, mikäli olosuhteet pysyvät suotuisina. Mekaaniset häiriöt, kuten kuluminen ja ihmistoiminta, voivat kuitenkin uhata esiintymiä erityisesti kaupunkialueilla. Rakentamisen suunnittelussa tulee huomioida esiintymien säilyminen. Lahopuun jatkuvuus on tärkeää lajin säilymiselle, ja erityisesti voimakkaasti käsitellyillä alueilla esiintymät voivat olla vaarassa sopivan lahopuun puutteen vuoksi (Manninen, O. 2017).

3 Menetelmät

Selvityksessä (8.7.2025) hyödynnettiin Suomen lajitietokeskuksen aineistojen (3.3.2025) 1 km etäisyydellä hankealueesta ilmoitettuja havaintoja, kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksessä kerättyä tietoa luontotyypeistä sekä näiden luonnontilaisuudesta ja Faunatica Oy:n suorittamia lahokaviosammal selvityksiä vuonna 2019 (Manninen, O. & Nieminen, M. 2020).

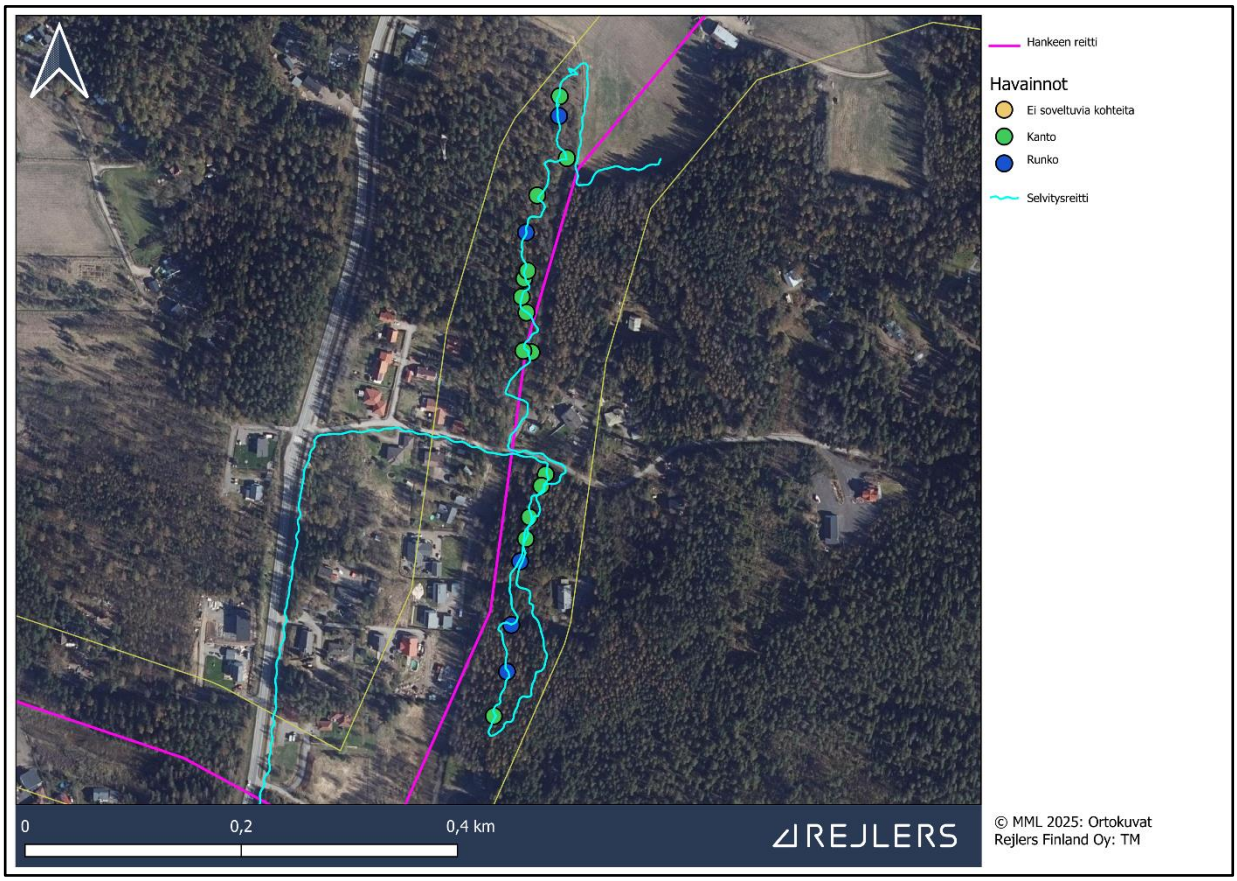
Selvityksessä suunniteltiin tarkasteltavan lahokaviosammaleen kasvupaikkoja, eli yksittäisiä lahopuurakenteita, kuten maapuita, kantoja ja muita lahopuun muotoja. Havainnointiin käytettiin luuppia, ja kartoituksen tarkkuus vastasi tasoa 3 viisiportaisella asteikolla (1 = korkein tarkkuus ja 5 = matalin tarkkuus). Itujyväsryhmien esiintymistä ei suunniteltu arvioitavan määrällisesti neliösenttimetreittäin, vaan havainnot suunniteltiin kirjattavan laadullisesti: esiintyy / ei esiinny -tasolla. Tavoitteena ei ollut etsiä jokaista lahokaviosammaleen kasvupaikkaa eikä kartoittaa lajin runsautta vaan saada yleiskuva lajin esiintymisestä alueella.

Kohteiden arvottaminen suunniteltiin tehtäväksi Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi oppaan mukaisesti (Suomen ympäristökeskus ja Ympäristöministeriö 2023) neljällä arvoluokalla (Kuva 5), mikäli lajia havaittaisiin.

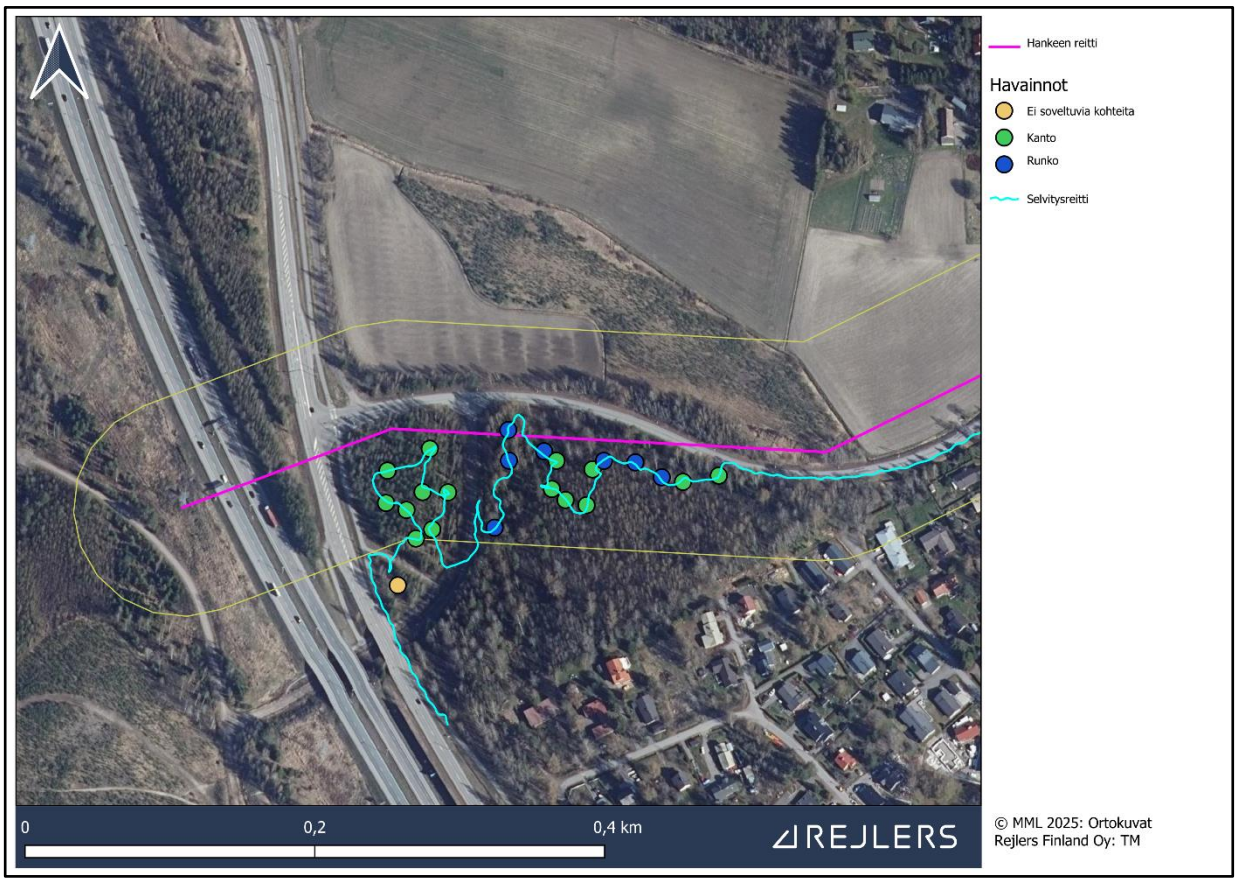
Kuva 5. Luontoarvojen luokittelu neljään arvoluokkaan. Arvoluokkien ulkopuolelle jätetään nk. tavanomainen luonto (Suomen ympäristökeskus ja Ympäristöministeriö 2023).

4 Tulokset

Selvityksessä ei havaittu lahokaviosammalta. Selvityksessä kuljettu reitti sekä havaitut ja tarkastetut lahopuut (rungot ja kannot) on esitettyKuva 6Kuva 7.



Kuva 6. Selvityksessä havaitut ja tarkastetut lahopuut (alueet 9 ja 10).



Kuva 7. Selvityksessä havaitut ja tarkastetut lahopuut (alue 2).

5 Epävarmuustekijät

Selvitys ei kokonaisuutena sisällä merkittävää epävarmuutta, eikä havaintoihin liity olennaisia epävarmuustekijöitä. Työ toteutettiin sopivissa puitteissa ja maastotyölle soveltuvissa sääolosuhteissa, vaikkakin sää ei merkittävästi vaikuta lajin havaittavuuteen. Sääolosuhteet selvitysajankohtana oli poutaa, tyyntä ja lämmintä.

Lahokaviosammalen osalta epävarmuutta aiheuttaa lajille tyypillinen haaste: kesäaikaan pesäkkeiden vaaleneminen, sammaliston ja muun kasvillisuuden mahdollinen peittävyys, lajin pieni koko ja lahopuiden toisinaan runsas määrä voivat hankaloittaa lajin havaitsemista. Tästä huolimatta aiemmassa selvityksessä sama selvittäjä havaitsi itujyväsryhmiä, mikä vähentää havaintojen epävarmuutta ja vahvistaa tulosten luotettavuutta. Tällainen epävarmuus on kuitenkin tavanomaista luontoselvityksissä, eikä sitä voida merkittävästi vähentää selvityksen toistolla.

6 Johtopäätökset

Selvityksessä ei havaittu lahokaviosammalta ja hankkeelle ei voida antaa lahokaviosammaleeseen liittyviä suosituksia tämän selvityksen perusteella. Aiempi selvitys on huomioitava alueen 12 osalta.

7 Lähteet

ELY-Keskus 2025. Luonnonsuojelun poikkeuslupa. https://www.ely-keskus.fi/luonnonsuojelun-poikkeuslupa

Suomen lajitietokeskus 2025. Aineistopyyntö 03.03.2025 ja 4.6.2025, Lajikuvaukset lahokaviosammal

Suomen ympäristökeskus & Ympäristöministeriö 2023. Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi -opas

Manninen, O. & Nieminen, M. 2020: Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. – Faunatican raportteja 1/2020. 59 s.

Manninen, O. 2017: Helsingin lahokaviosammalselvitys 2017. – Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:8. 29 s.

Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus 2019. Suomen lajien uhanalaisuus – Punainen kirja

REJLERS

Aviapolis – Keimola 110 kV:n voimajohto

Maisemaselvitys

Vantaan Energia Sähköverkot Oy

2.4.2026

Sisällys

1 Johdanto 3
2 Hankkeen kuvaus 5
3 Nykytila 10
3.1 Maisemamaakunta 10
3.2 Arvokkaat maisema-alueet ja rakennetun kulttuuriympäristön kohteet 12
3.3 Maisemaan ja kulttuuriympäristöön liittyvä suojelu 15
4 Voimajohdon maisemaan tuomat muutokset 16
4.1 Reitin itäosan toimitila- ja teollisuusvaltainen alue 17
4.2 Vantaanjokilaakson viljelymaiseman alue 29
4.3 Reitin länsiosa asuinalueiden tuntumassa 58
5 Johtopäätökset 65
6 Lähteet 67

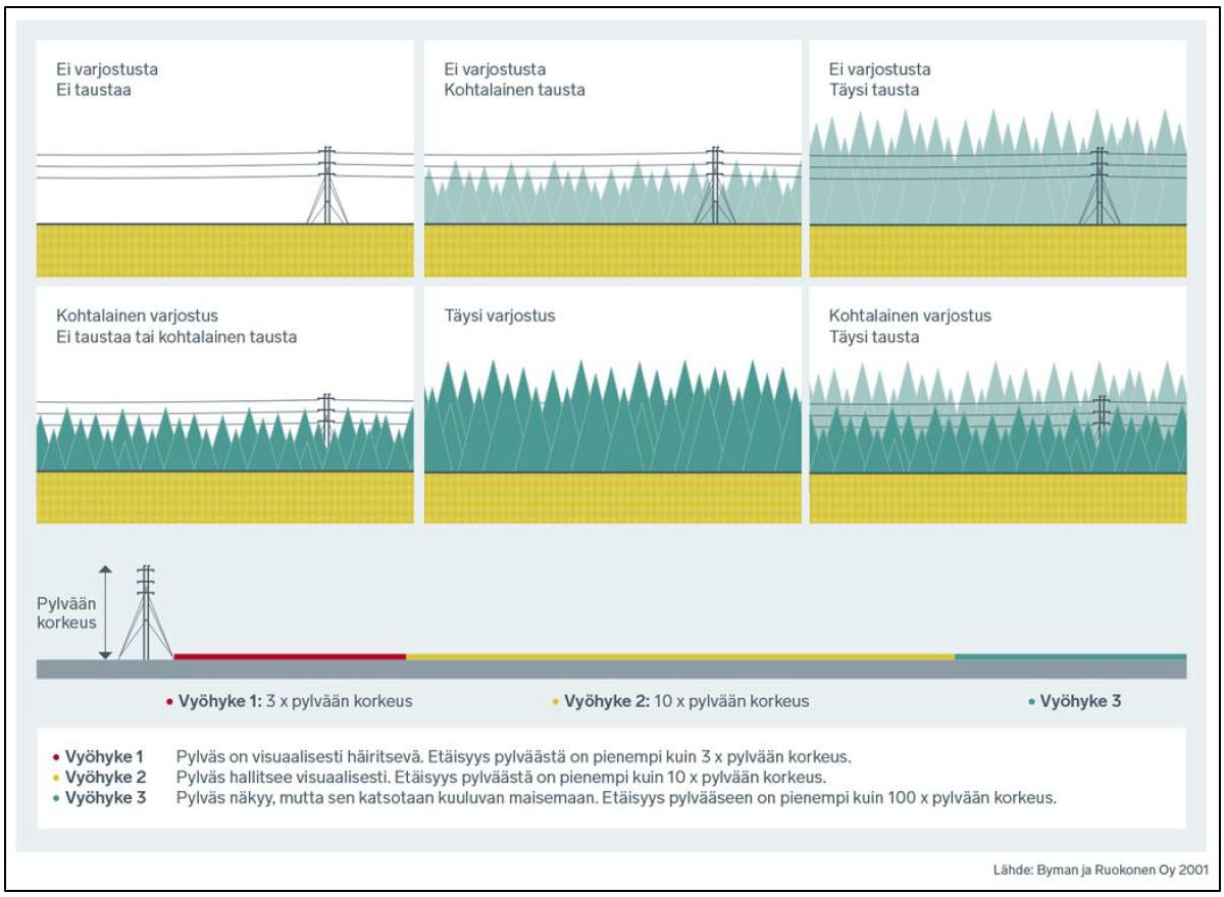
1 Johdanto

Tämä maisemaselvitys on tehty Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 2 x 110 kV:n voimajohdon reitille välillä Aviapolis - Keimola. Selvityksessä kuvataan alueen maiseman nykytila ja alueella olevat arvokkaat maiseman ja kulttuuriympäristön kohteet sekä hankkeesta aiheutuvat oleelliset maisemavaikutukset. Vaikutuksia tarkastellaan etenkin valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden ja rakennettujen kulttuuriympäristöjen näkökulmasta. Myös muille alueille kohdistuvia vaikutuksia tarkastellaan.

Rejlers Finland Oy suunnittelee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n toimeksiannosta uuden noin 14,3 km pituisen 2 x 110 kV:n voimajohdon Vantaan kaupungin alueelle välillä Aviapolis – Keimola. Voimajohto on suunniteltu Keimolan sähköasemalle liittyvän voimajohdon (Pylväs P19, SuTu 1823) ja Osumapuiston pohjoisosaan suunnitteilla olevan Aviapoliksen sähköaseman välille. Uusi Aviapoliksen sähköasema korvaa nykyisen Tolkinkylän sähköaseman. Voimajohtoreitti on sijoitettu osittain olemassa olevan Fingridin 400 kV:n voimajohdon rinnalle, mutta reitin alku- ja loppupäässä voimajohto sijoitetaan uuteen johtokäytävään.

Voimajohtojen maisemavaikutukset koostuvat maiseman rakenteen, luonteen ja laadun muutoksista. Maisemavaikutukset ovat kokemuksellisia muutoksia maisemassa, luonnonalueilla sekä kulttuuriympäristössä. Voimajohdot koetaan usein häiritsevinä alueilla, jotka eivät ole jo voimakkaasti rakennettuja. Voimajohtojen haitallisten maisemavaikutusten merkittävyyttä voivatkin vähentää alueella jo olevat tekijät, kuten tehdasrakennukset, muut voimajohdot ja liikenne. Yhtenäisten maisemakokonaisuuksien säilyttämiseksi on suositeltavaa rakentaa uusi voimajohto olemassa olevan voimajohdon yhteyteen.

Voimajohdon näkymiseen maisemassa vaikuttavat maastonmuodot, kasvillisuus ja rakenteet. Nämä tekijät voivat voimajohdon edessä peittää sen näkymisen ja voimajohdon takana luoda johdolle taustaa, jolloin se erottuu maisemasta vähemmän (Kuva 1). Voimajohdon näkyminen maisemassa korostuu avoimilla alueilla, joilla voimajohdon takana ei ole esimerkiksi metsänreunan luomaa taustaa, ja joilla voimajohto näkyy kauas. Metsäisessä tai rakennetussa ympäristössä voimajohdon maisemavaikutus on tavallisesti paikallinen ja kohdistuu lähinnä johtoaukealle ja sen lähiympäristöön. Mitä lähempänä tarkastelupistettä on näkymän katkaisevia elementtejä kuten puustoa tai rakenteita, sitä tehokkaammin näkymä kohti voimajohtoa peittyy. Vaikka voimajohdon lähiympäristössä olisi metsää, erottuu voimajohto silti maisemakuvassa kauempaa, koska pylväät nousevat usein puiden latvojen yläpuolelle.



Kuva 1. Voimajohdon näkymiseen vaikuttavia tekijöitä (Maisema-arkkitehdit Byman ja Ruokonen Oy 2001).

Osana maisemaselvitystä alueelta on otettu valokuvia, jotka havainnollistavat alueen maisemaa. Kuvauspaikkojen valinnassa korostettiin arvokkaita maisema-alueita ja asutuskeskittymiä sekä avoimia alueita.

Maisemaselvityksessä on käytetty muun muassa seuraavia lähtötietoja:

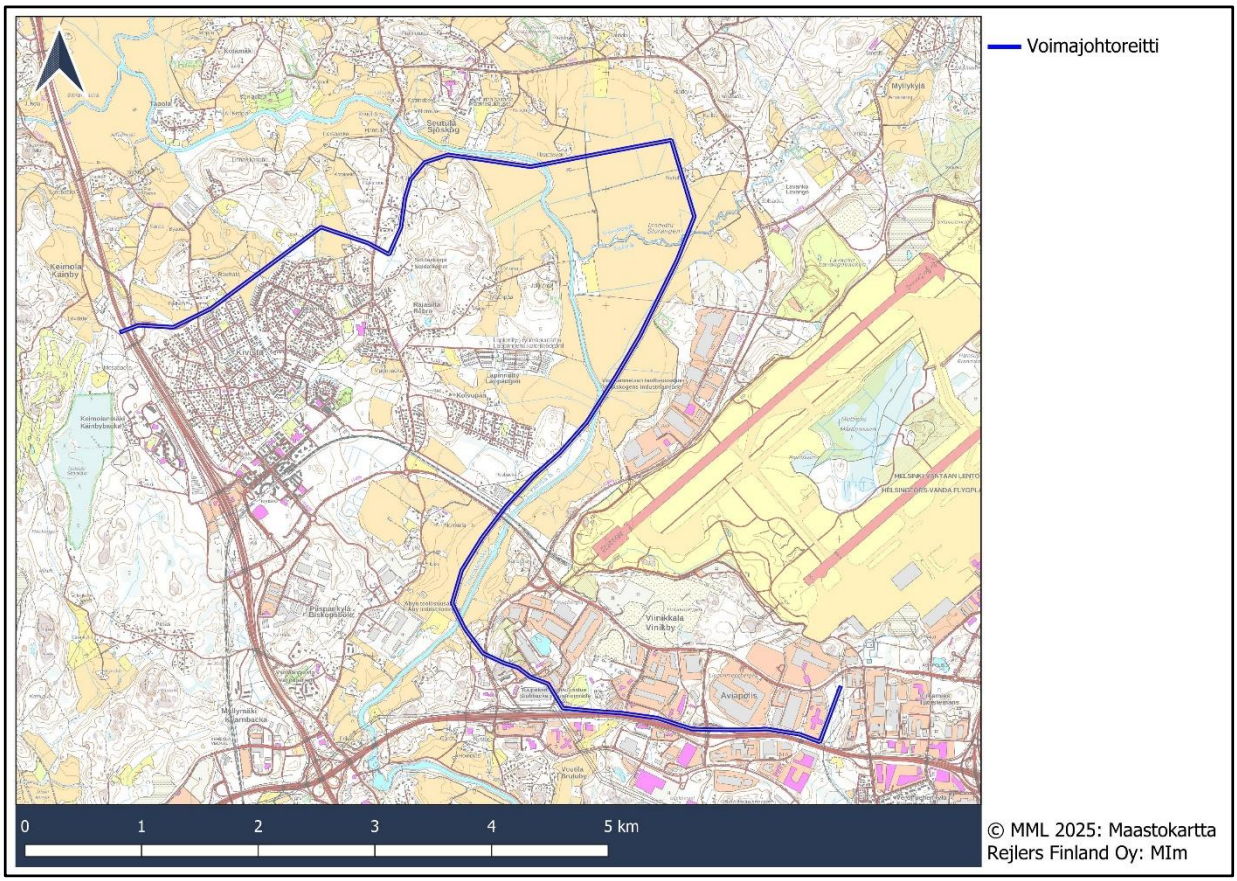
- MML:n kartat ja ortokuvat
- Vantaan kaupungin karttapalvelu
- SYKE:n paikkatietoaineistot ja muut avoimet paikkatiedot

Tämä maisemaselvityksen on tehnyt Rejlers Finland Oy. Selvityksen ovat laatineet:

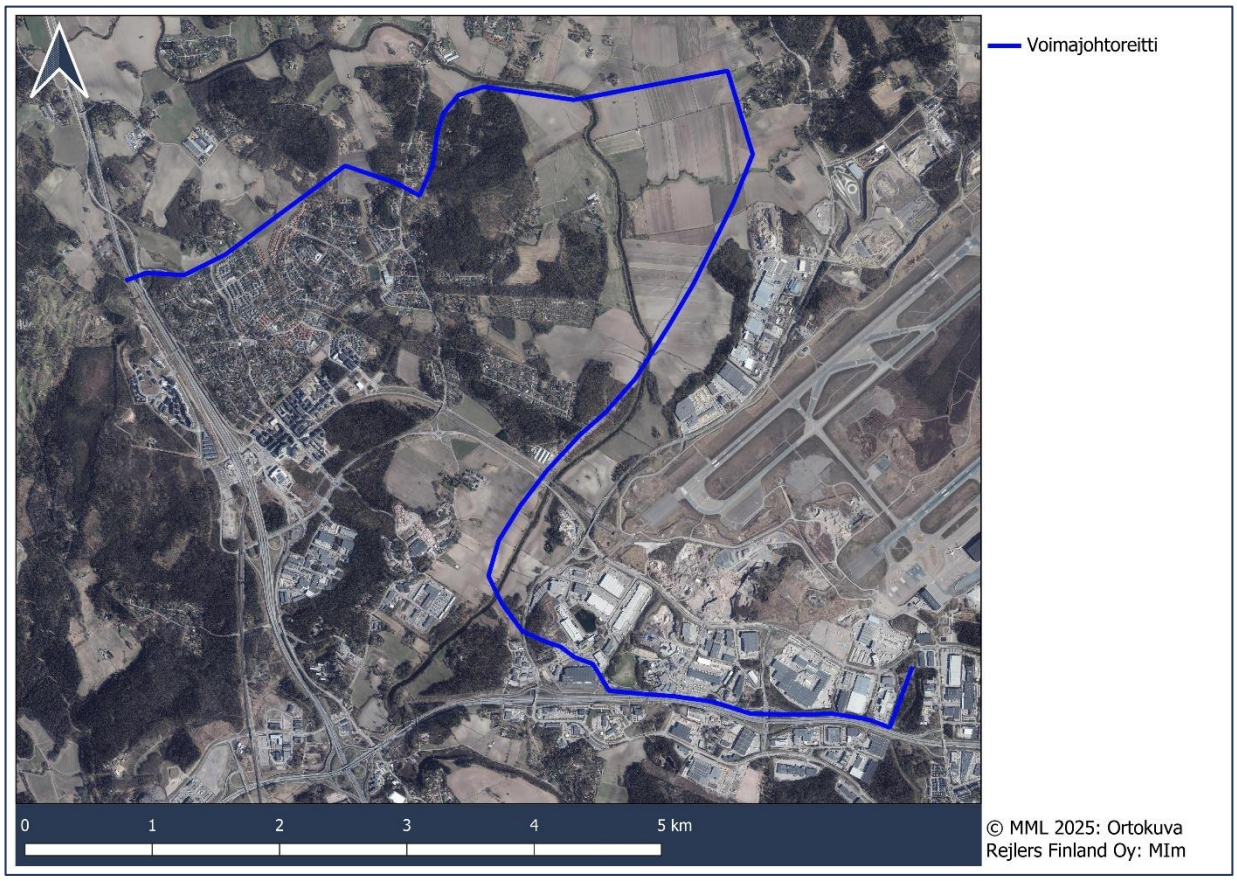
- Henkilö, FM (ympäristötiede). Hänellä on noin kolmen vuoden kokemus erilaisista ympäristöön liittyvistä selvityksistä.
- Henkilö, DI (ympäristötekniikka). Hänellä on noin viisi vuotta kokemusta erilaisista ympäristöön liittyvistä selvityksistä

2 Hankkeen kuvaus

Suunniteltu voimajohtoreitti sijoittuu Vantaan kaupungin alueelle Aviapoliksen ja Keimolan alueiden väliin. Johto sijoittuu osittain olemassa olevaan ja osittain uuteen johtokäytävään taajama-alueelle ja maatalousvaltaiselle alueelle. Hankkeen reitti on esitetty seuraavissa kuvissa (Kuva 2 ja Kuva 3).

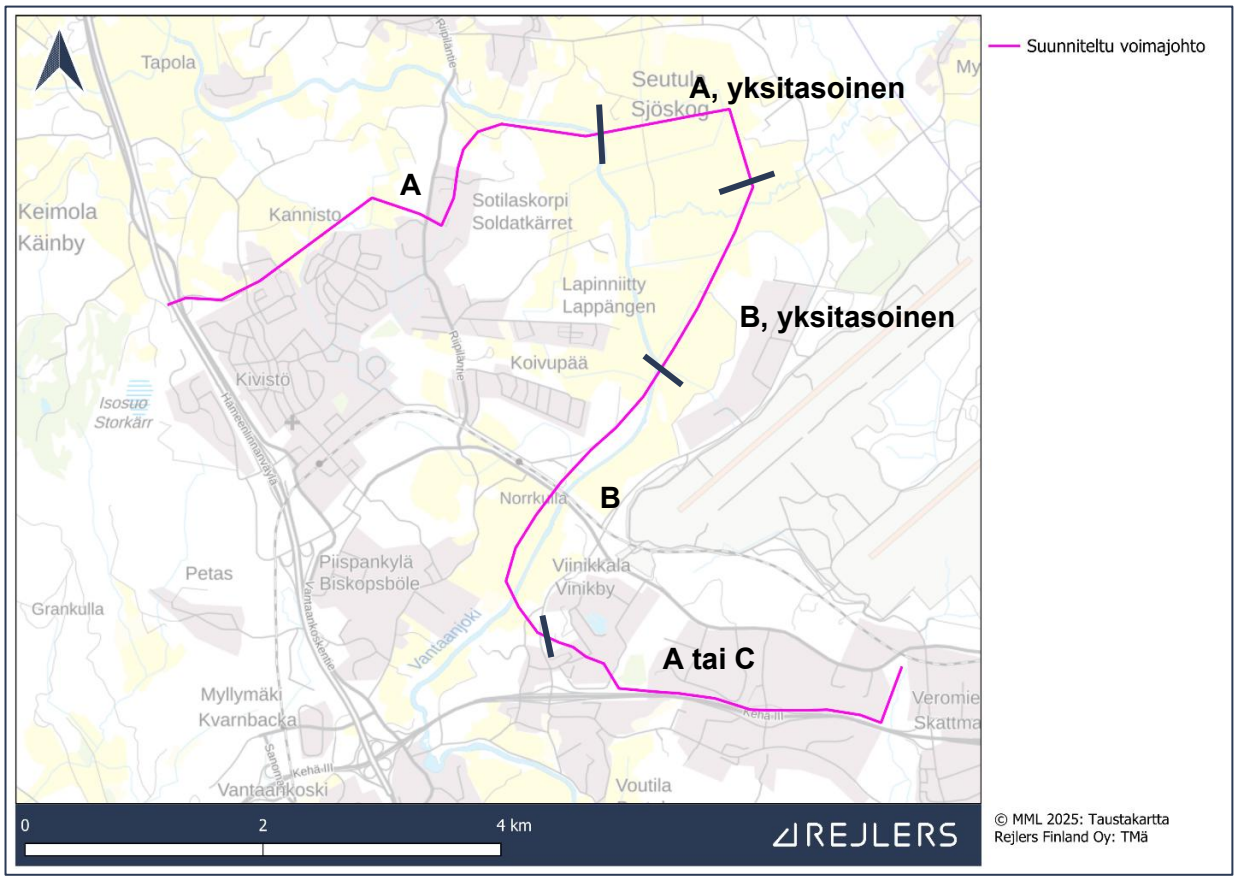


Kuva 2. Aviapolis - Keimola 110 kV:n voimajohdon suunniteltu reitti.

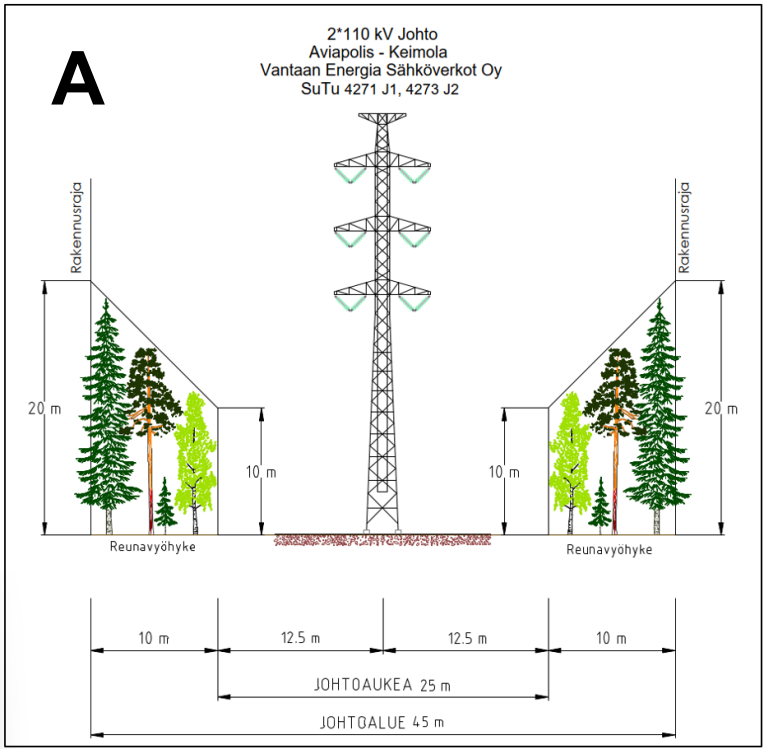


Kuva 3. Ortokuva voimajohtoreitiltä.

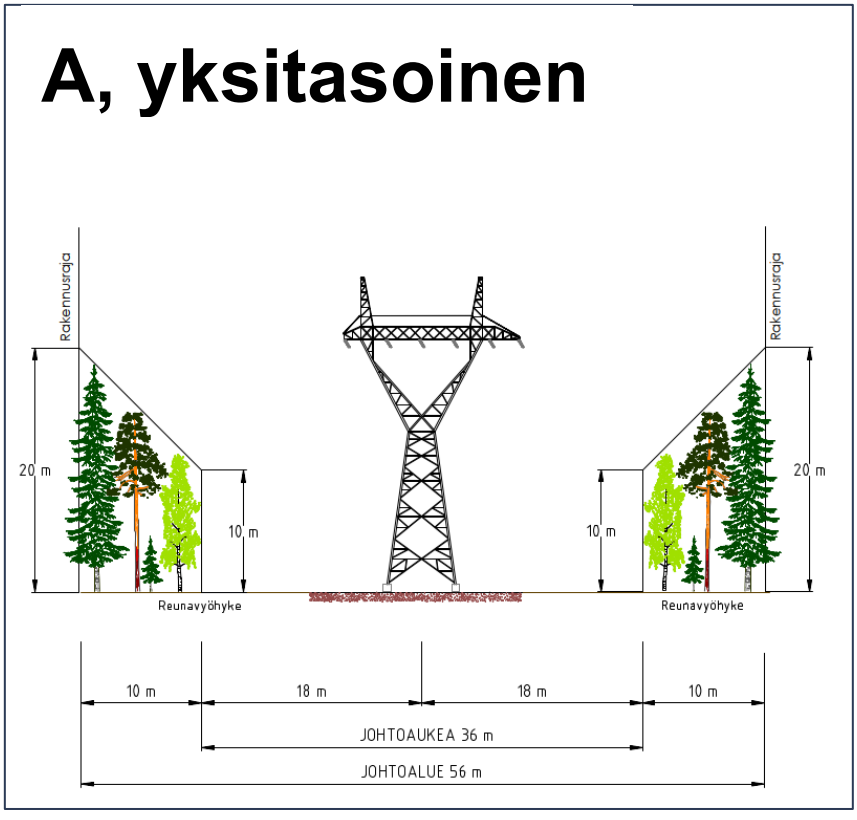
Suunniteltu johtoreitti kulkee Osumapuistoon suunnitellulta Aviapoliksen sähköasemalta omassa johtokäytävässään länteen Kehä III:n pohjoispuolta. Voimajohto kääntyy luoteeseen ja liittyy Fingrid Oyj:n 400 kV:n Forssa – Tammisto voimajohdon rinnalle. Forssa – Tammisto voimajohdon rinnalla kulkevan noin 4,6 km osuuden jälkeen reitti kääntyy pohjoisen kautta länteen kulkien Seutulan kautta Keimolassa sijaitsevalle päätepisteelle. Seuraavassa kuvassa on esitetty reitti yleispiirteisesti (Kuva 4). Johtoalueiden periaatekuvat on esitetty seuraavan kartan jälkeen (Kuva 5 - Kuva 9).



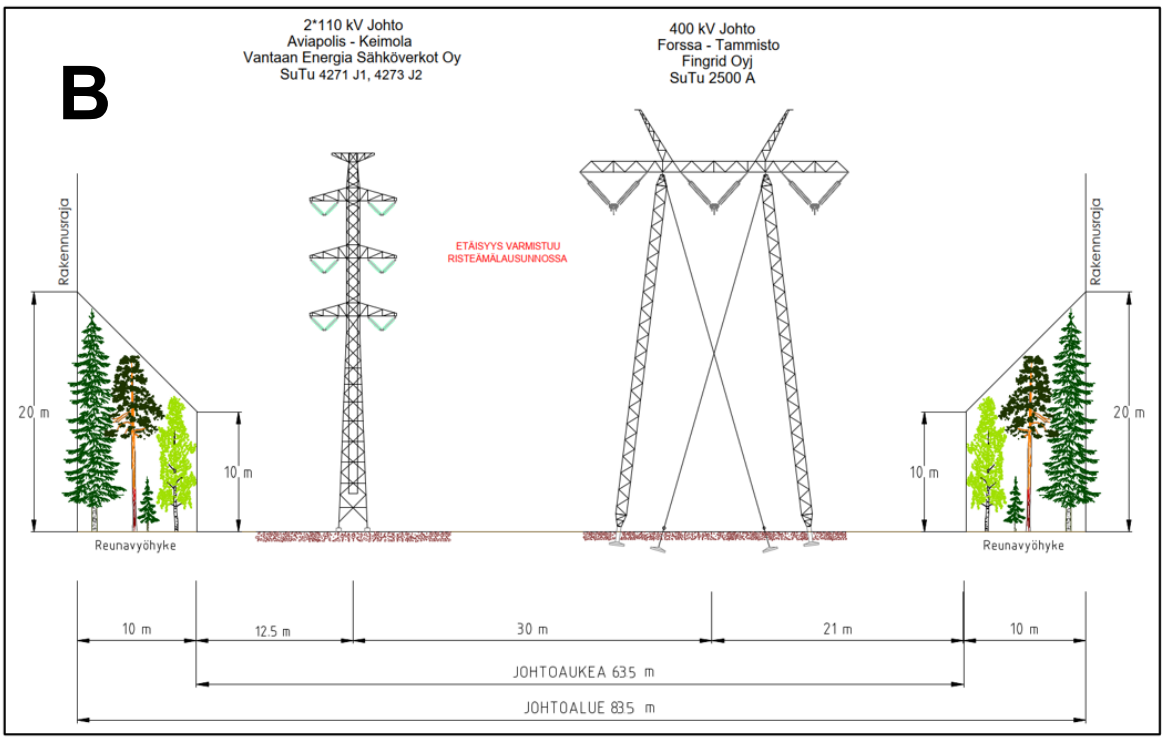
Kuva 4. Suunnitellun voimajohdon reitti. Kirjaimet kartalla viittaavat seuraavissa kuvissa esitettyihin johtoaluekuviin.



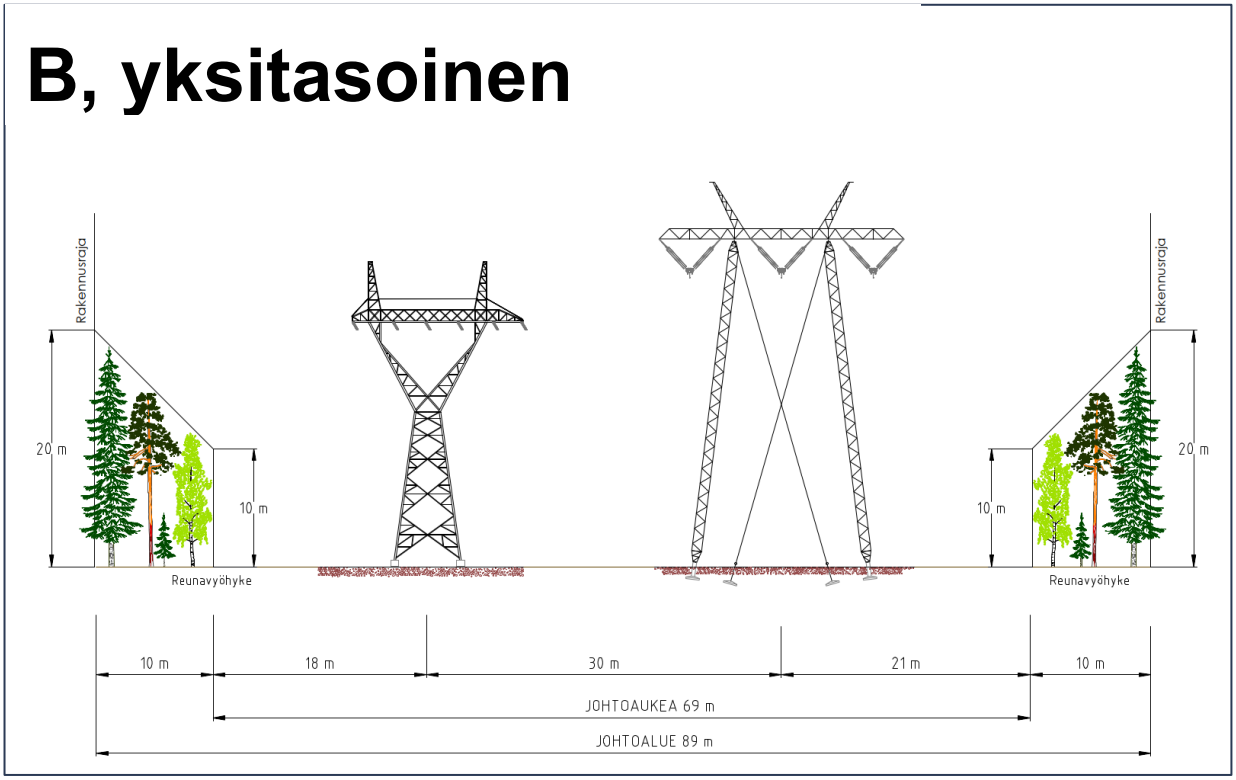
Kuva 5. Johtoaluekuva reitin itä- ja länsiosista.



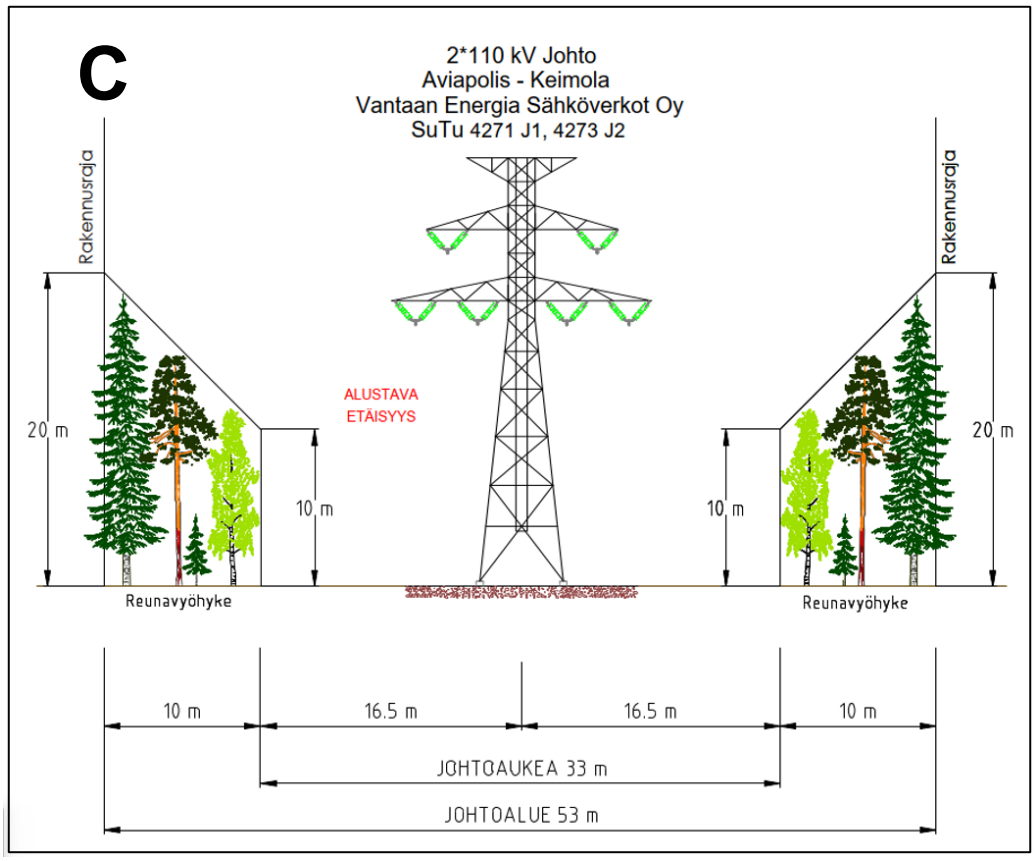
Kuva 6. Johtoalueen kuva Seutulan pelloilla käytettävästä yksitasoisesta pylväästä.



Kuva 7. Johtoaluekuva reitin keskiosasta.



Kuva 8. Johtoaluekuva Seutulan pellolla käytettävästä yksitasoisesta pylväästä olemassa olevan pylvään rinnalla.



Kuva 9. Vaihtoehtoinen johtoaluekuva reitin itäosasta.

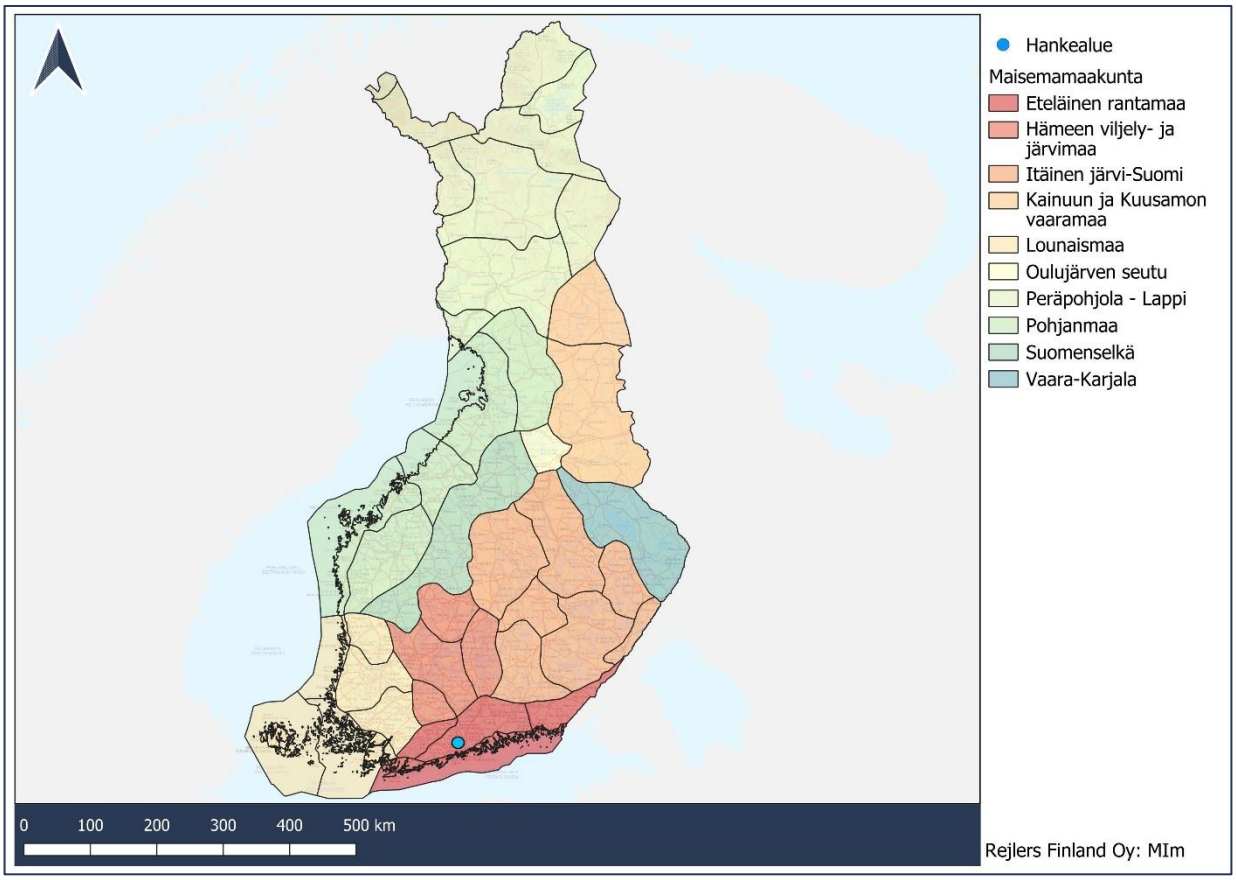
Edeltävistä kuvista nähdään, että voimajohto kulkee omassa johtokäytävässään reitin alku- ja loppupäässä. Voimajohto toteutetaan vapaasti seisovilla teräsristikkopylväillä. Voimajohtoreitillä käytetään erilaisia pylvästyyppejä, joista osassa johtimet ovat yhdessä, osassa kahdessa ja osassa kolmessa tasossa. Seutulan pelloilla käytettävät yksitasoiset pylväät on valittu reitin tälle osuudelle linnustovaikutusten lieventämiseksi. Pylväiden korkeus vaihtelee reitin eri osuuksilla ja esimerkiksi kohdissa, joissa voimajohto risteää muiden johtojen kanssa. Suurin osa pylväistä on 32–36 metrin korkuisia.

3 Nykytila

3.1 Maisemamaakunta

Suomi on jaettu 10 maisemamaakuntaan, joista osa on jaettu edelleen maisemaseutuihin. Jaon on tehnyt ympäristöministeriön maisema-aluetyöryhmä. Maisemamaakuntajaolla pyritään ilmentämään kulttuurimaisemien ominaispiirteitä ja maisemien vaihtelevuutta (Ympäristöministeriö 1993.)

Suunniteltu Aviapolis - Keimola -voimajohto sijoittuu Eteläisen rantamaan maisemamaakuntaan. Kyseinen maisemamaakunta on jaettu edelleen maisemaseutuihin, joista Aviapolis - Keimola -voimajohto asettuu eteläisen viljelyseudun alueelle. Maisemamaakuntajako on esitetty seuraavassa kuvassa (Kuva 10).



Kuva 10. Voimajohdon sijainti suhteessa Suomen maisemamaakuntiin.

Eteläistä rantamaata luonnehditaan Ympäristöministeriön maisema-aluetyöryhmän mietinnössä muun muassa alavaksi, pienipiirteiseksi, vähäjärviseksi ja -soiseksi sekä ilmastoltaan leudoksi. Eteläistä viljelyseutua kuvaillaan muun muassa maastonmuodoiltaan vaihtelevaksi, laajasti viljelyksessä olevaksi ja savikkoiseksi, asutuksen ollessa keskittynyt pitkille jokilaaksoketjuille (Ympäristöministeriö 1993.)

Eteläisen viljelyseudun ominaispiirteitä ovat peltoisuus ja peltoja rikkovat metsäsaarekkeet. Maisemaan vaihtelua tuovat joet ja viljelyalueilta avautuvat järvinäkymät. Savikkoja on kaikkialla, mutta erityisesti jokivarsien tuntumassa ja näistä laajimmat ovat alueen keski- ja itäosissa. Alueella on paikoitellen karumpia kallio- ja moreenimaita. Maisemalle ominaista ilmettä luovat lukuisat kartanot ja ruukit. Nopean kehityksen myötä pääkaupunkiseudulle on kertynyt tiheä ja laaja kaupunkiasutus (Ympäristöministeriö 1993.)

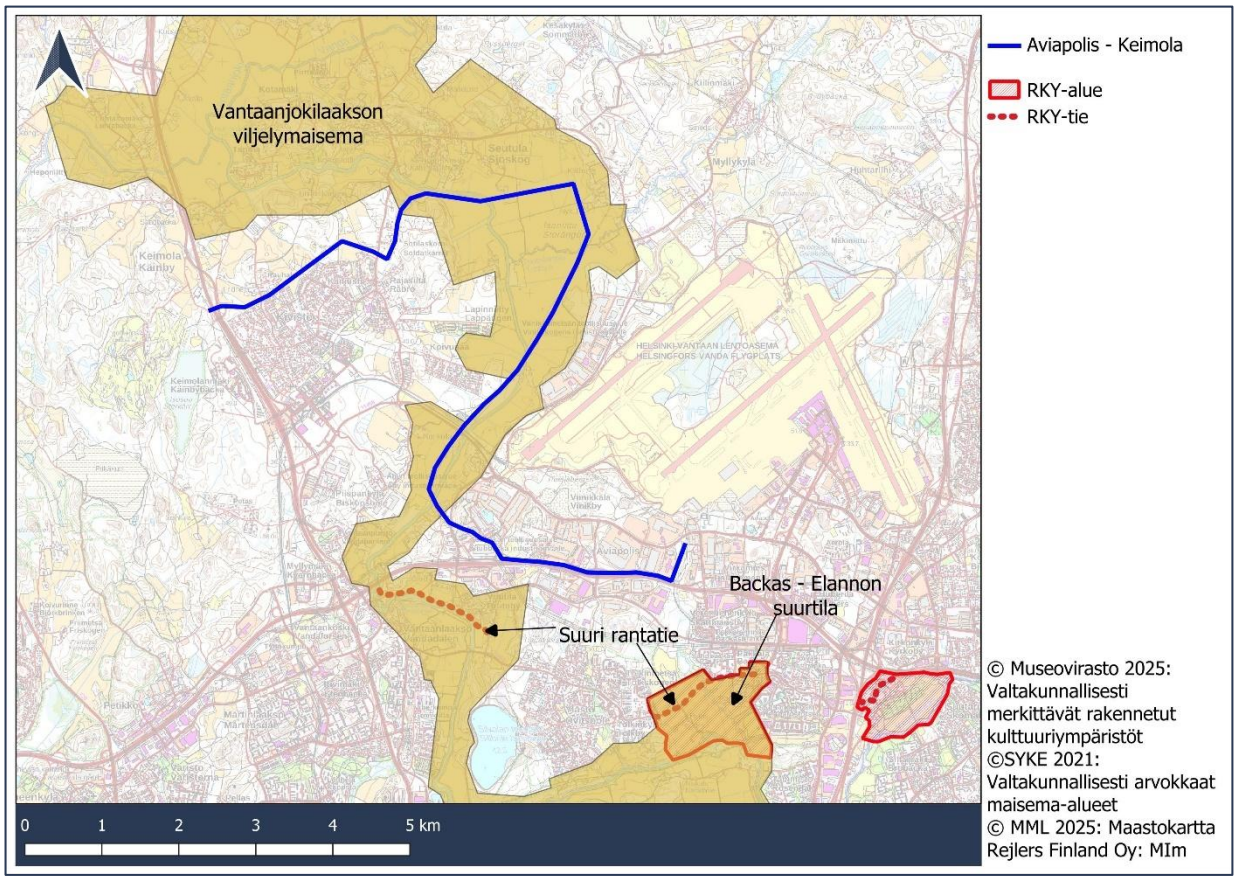
3.2 Arvokkaat maisema-alueet ja rakennetun kulttuuriympäristön kohteet

Voimajohdon ympäristöstä tunnistettiin yksi maisemallisesti arvokas kohde: Vantaanjokilaakson viljelymaisema, joka on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. Aviapolis – Keimola -voimajohto sijoittuu noin seitsemän kilometrin matkalta tälle maisema-alueelle. Muilta osin reitti sijoittuu lähelle alueen rajausta. Reitin läheisyydessä ei sijaitse maakunnallisesti tai paikallisesti merkittäviä maisema-alueita.

Voimajohtohankkeen välittömään läheisyyteen ei sijoitu valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY). Lähimmät RKY-kohteet ovat noin kilometrin päähän voimajohdon keskilinjasta jäävät Suuri rantatie Vantaanjoen varrella sekä Backas – Elannon suurtila. Voimajohdon ja näiden alueiden väliin jää kuitenkin niin paljon asuin- ja teollisuusrakennuksia, sekä muita rakennelmia kuten voimajohtoja ja teitä (muun muassa Kehä III eli valtatie 50), että voimajohto ei todennäköisesti näy näille alueille.

Suunniteltu voimajohto kulkee osittain maakuntakaavaan merkatun maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön alueella. Kyseessä on Vantaanjokilaakson maisema-alue, joka suunnitellun voimajohdon reitin alueella noudattaa pitkälti valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson viljelymaiseman aluerajausta. Ainoastaan Kanniston alueen tuntumassa maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö jatkuu valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen verrattuna laajemmalle alueelle etelään asuinalueen rajalle saakka.

Lähialueen arvokkaat kohteet on esitetty seuraavassa kuvassa (Kuva 11).



Kuva 11. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt hankkeen läheisyydessä.

Vantaanjokilaakson viljelymaisemaa kuvataan valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden vuoden 2021 inventoinnissa (SYKE 2021) luonnonpiirteiltään tasankomaiseksi ja maatalousvaltaiseksi. Vantaanjoki on vanha meritaimenen kutujoki, jota on pyritty palauttamaan kunnostustöillä taimenen poikastuotannolle ja vaellukselle suotuisaksi. Puusto vaihtelee kallioselänteiden havu- ja sekametsistä jokea reunustavaan lehtipuu- ja pensasvyöhykkeeseen. Jotkin jokivarren rantaviidoista ovat linnustollisesti rikkaita ja alueen kasvillisuus on vahvasti kulttuurivaikutteista (SYKE 2021.)

Jokilaakson kulttuuripiirteistä sanotaan, että alueella on ollut jo kivikaudella asutusta. Itse joki on ollut tärkeä historiallinen liikenneväylä, jonka ympärille on muotoutunut kyläasutusta jo varhaiskeskiajalla. Perinteinen kyläasutus sijaitsee seudulle tunnusomaisilla metsäisillä selänteillä ja niiden reunoilla. Kaupunkiasutus on tiivistynyt kiinni peltoalueisiin, ja vanha kylärakenne näkyy vain paikoin maisemassa, tielinjoissa ja kaupunginosien nimistössä (SYKE 2021.)

Vantaanjokilaakson viljelymaisema on huomattava yhtenäinen viljelyalue pääkaupunkiseudun asutuksen keskellä. Taajama-asutuksen leviäminen ja tiivistyminen näkyvät selvästi alueen maisemakuvassa, jota kehystävät asutuksen ohella leveät päätiet sekä teollisuus-, toimitalo- ja kaupparakennukset. Rakennetusta yleisilmeestään ja ympäristön intensiivisestä maankäytöstä huolimatta alueella on paljon maatalousmaisemia sekä suojelualueita.

Vantaanjokilaakson kulttuurihistoria näkyy maisemassa satunnaisina perinteisen rakenteensa säilyttäneinä kyläkokonaisuuksina, vanhoina tielinjoina, hyvin säilyneinä kartanoympäristöinä sekä historiallisina teollisuuslaitoksina (SYKE 2021.)

Uudenmaan neljättä vaihemaakuntakaavaa varten laaditussa Missä maat ovat mainioimmat -inventoinnissa vuodelta 2022 valtakunnallisesti arvokasta Vantaanjokilaakson viljelymaisemaa ja maakunnallisesti arvokasta Vantaanjokilaakson maisema-aluetta kuvataan Vantaan alueen osalta seuraavasti: ” Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue Vantaanjokilaakson maisema-alue Vantaalla muodostuu kallio- ja metsäselänteiden rajaamaan vanhaan merenpohjaan raivatuista tasaisista viljelyaukeista, joiden keskellä kapea ja jyrkkäuomainen Vantaanjoki mutkittelee. Pääkaupunkiseudulla harvinainen avoin maisematila on jäänyt tiivistyvän yhdyskuntarakenteen keskelle. Alueelta on löydetty paljon jäänteitä kivikautisesta asutuksesta jopa 8000 vuoden takaa. Nykyinen kyläasutus pohjautuu ruotsalaiseen uudisasutukseen keskiajalla ja alueella oli 1500-luvulla 13 kylää, joissa yhteensä lähes 60 tilaa. Jokilaakson arvokkainta rakennuskantaa edustaa nykyään 1600-luvulla muodostettu Backaksen kartano, joka Osuusliike Elannon omistuksessa 1900-luvun alkupuolella tuotti ruokaa laajasti pääkaupunkiseudun asukkaille. Backaksen alueella on säilynyt merkittävää, vanhaa rakennuskantaa niin kartanon kuin Elannon ajoilta. Muuten vanhaa kyläasutusta on säilynyt Keimolan, Viinikkalan, Voutilan, Martinkylän ja Myllymäen kylissä. Vantaankoski otettiin teollisuuskäyttöön jo 1700-luvun lopussa: rautaruukki aloitti kosken partaalla 1830-luvulla, nykyaikaan ovat säilyneet mylly 1880-luvulta ja viilatehdas, joka on rakennettu vuonna 1903. Sekä Backas että Vantaankoski sijoittuvat Suuren rantatien varteen. Pohjoisempana on pääasiassa 1800- ja 1900-luvun arvokasta rakennuskantaa edustavat mm. Königstedtin kartano, Linnan kartano, Mejlbyn virkatalo, Katrinebergin kartano ja osa Keimolan kylän talouskeskuksista.” (Uudenmaan liitto 2022)

Suuri rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Tieyhteys rakennettiin yhdistämään Turku ja Viipuri ja se kulkee halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. Vantaan halki kulkiessaan tie ohittaa pitäjien keskiaikaiset kirkot. Tie kulkee Vantaalla Hämeenkylän kartanon, Vantaanlaakson ja Backaksen kulttuurimaisemassa sekä Helsingin pitäjän kirkonkylässä (Museovirasto 2025.)

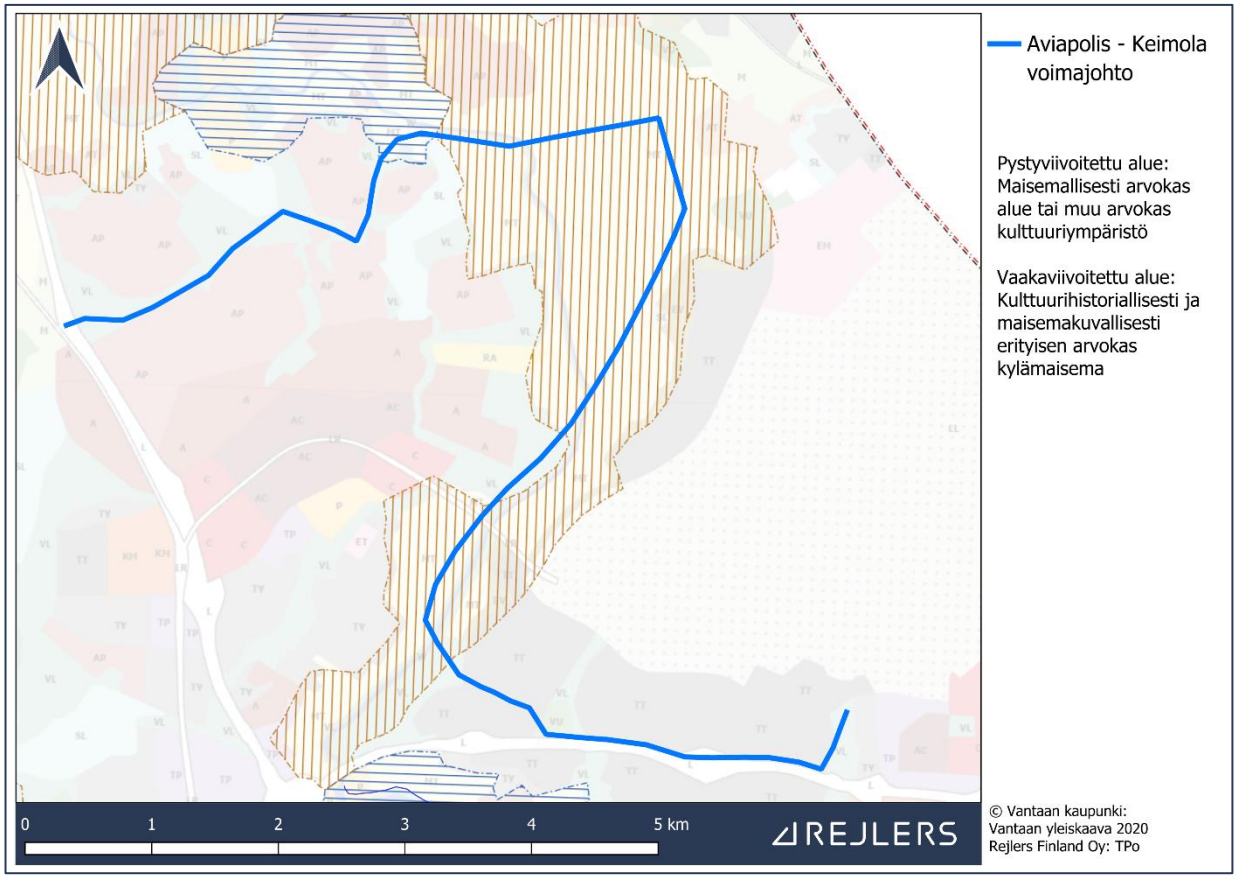
Backas – Elannon suurtila on komea esimerkki osuusliikkeen 1900-luvun alkupuolen elintarviketuotantotilasta ja se liittyy keskeisesti suomalaisen osuustoiminnan historiaan. Osuusliike Elannon laajaa tuotantoaan varten Backaksen kartanon talouskeskukseen rakennuttama punatiilinen talous- ja asuinrakennuskokonaisuus on yhtenäinen ja edustava. Tiilirakennukset on rakennettu samalla tilalla sijainneen Elannon tillitehtaan tiilistä. Talli vuodelta 1921 on arkkitehti Henrik Helinin suunnittelema. Vanha 1870-luvun navetta on 1926–1927 muutettu sikalaksi ja yhdistetty tallin kanssa yhtenäiseksi arkkitehti Urho Åbergin suunnitelmien mukaan. Hänen suunnittelemansa navetta on rakennettu pian tämän jälkeen. Alueella on lisäksi joukko samanikäisiä tiilisiä talous- ja asuinrakennuksia (Museovirasto 2025.)

Talouskeskus peltoineen on suurmaataloudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä. Backaksen ratsutilan puisen päärakennuksen runko on rakennettu 1818 ja

siivet 1844. Päärakennus on uudistettu 1920-luvun lopulla ilmeisesti arkkitehti Antero Pernajan suunnitelmin. Etelästä johtaa puukujanne päärakennukselle ja sitä ympäröivään laajaan puistoon. Samaan maisemakokonaisuuteen kuuluu viljelyaukean ympäröimä vanha kapteenin virkatalo Petas, jonka aumakattoinen päärakennus on 1850-luvulta (Museovirasto 2025.)

3.3 Maisemaan ja kulttuuriympäristöön liittyvä suojelu

Suunniteltu voimajohto kulkee osittein alueilla, jotka on maisemallisista syistä suojeltu yleiskaavassa. Suunniteltu voimajohto kulkee noin 6,1 kilometrin matkalta Vantaan yleiskaavassa 2020 maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi tai muuksi arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi merkatulla alueella (Kuva 12) Lisäksi suunniteltu voimajohto kulkee noin 530 metrin matkan Vantaan yleiskaavassa 2020 kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi merkatulla alueella. Seuraavan kuvan alapuolella on esitetty näihin kaavamerkintöihin liittyvät määräykset.



Kuva 12. Suunnitellun voimajohdon sijainti suhteessa Vantaan yleiskaavan 2020 oikeusvaikutteisen liitekartan arvokkaiden kulttuuriympäristöjen alueisiin.

Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö (pystyviivoitettu alue edellä olevassa kartassa)

Arvokas kulttuuriympäristö, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuvaa on suojeltava. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, pihapiirit tai puistot sekä maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet ja yksittäispuut on säilytettävä.

Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema
(vaakaviivoitettu alue edellä olevassa kartassa)

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti arvokas kylämaisema, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuvaa on suojeltava. Rakennus ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, pihapiirit tai puistot sekä maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet, yksittäispuut, pellot tai niityt on säilytettävä.

Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

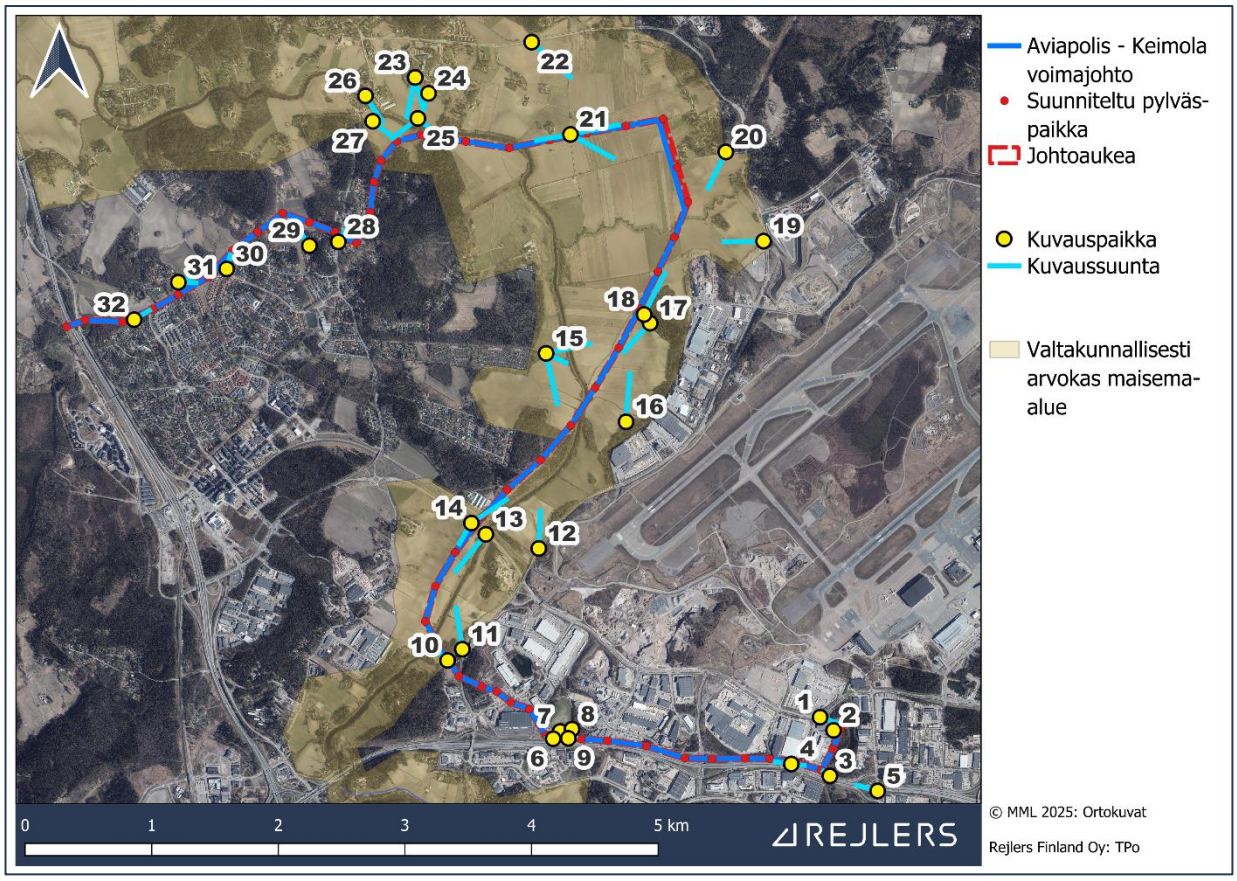
Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kyläkuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

4 Voimajohdon maisemaan tuomat muutokset

Suunniteltu voimajohto kulkee maalaismaisemassa ja taajama-alueilla. Voimajohtoreitti sijoittuu suurimmalta osin tasaiselle alueelle, mutta paikoitellen johdon läheisyydessä on myös mäkiä, jotka rajoittavat johdon näkymistä. Maisemakuvaltaan voimajohdon ympäristössä on sekä avoimia viljelyalueita että sulkeutuneita tai puoliavoimia metsä- ja taajama-alueita. Johtoreitin itäosassa voimajohto kulkee taajama-alueella, jolla sijaitsee toimitiloja, teollisuusrakennuksia ja valtatie. Tällä alueella ihmisen vaikutus maisemaan on jo suuri ja rakennelmat toisaalta peittävät voimajohdon näkymisen kauas. Reitin keskivaiheilla voimajohto kulkee Vantaanjokilaakson avoimessa viljelymaisemassa, jonka laajat peltoalueet mahdollistavat voimajohdon näkymisen etäälle. Reitin itäosassa voimajohto kulkee Kivistön ja

Kanniston asuinalueiden tuntumassa. Tällä osuudella reitillä vuorottelevat pienikokoisemmat peltoaukeat sekä metsäalueet.

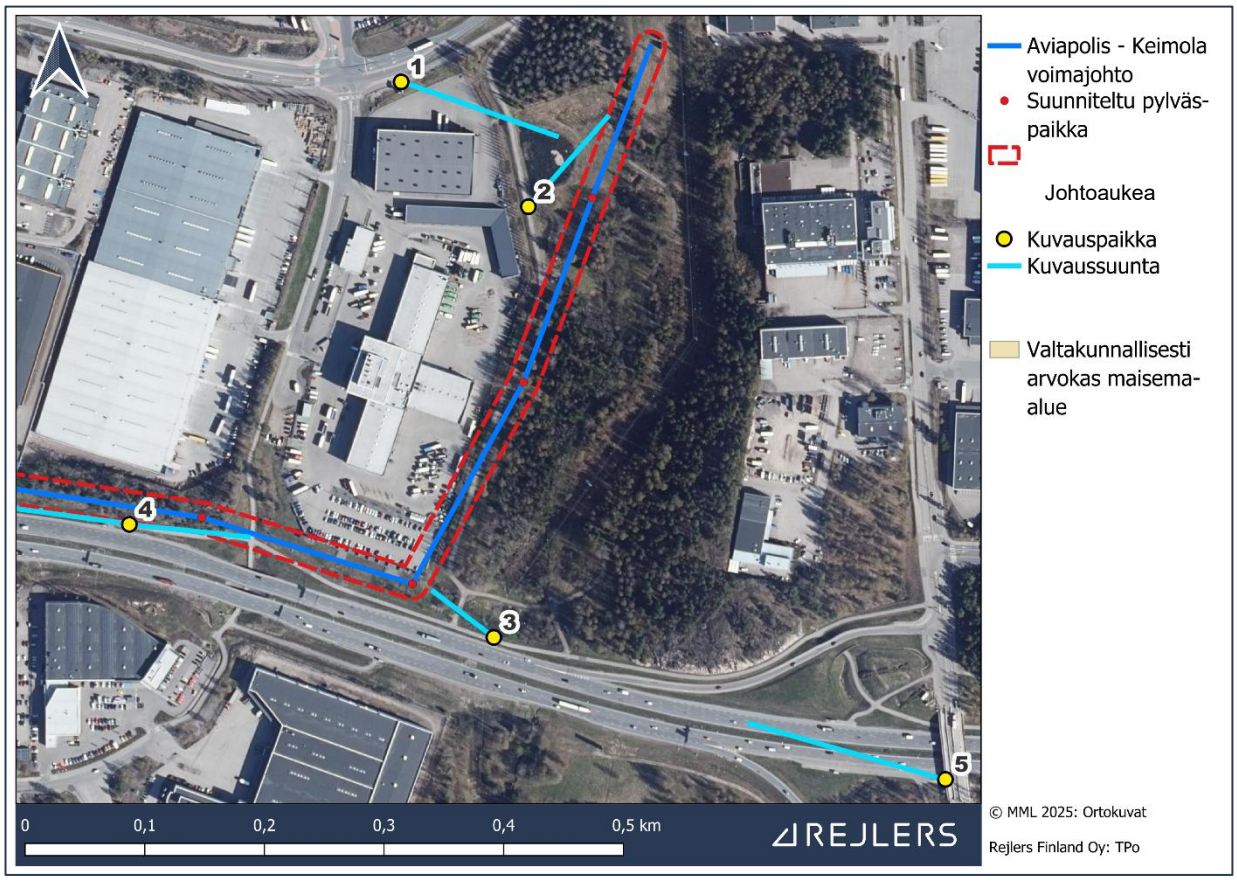
Jotta suunnitellun voimajohdon ympäristön maisemaa ja voimajohdon maisemaan tuomia muutoksia voidaan kuvata tarkemmin, käytiin alueella ottamassa valokuvia lokakuussa 2025. Seuraavassa kuvassa on esitetty paikat, joista valokuvia otettiin (Kuva 13). Kuvauspaikkojen valinnassa painotettiin erityisesti Vantaanjokilaakson viljelysmaiseman valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta sekä muita avoimia tai asutettuja alueita reitin läheisyydessä.



Kuva 13. Kuvauspaikat ja -suunnat.

4.1 Reitin itäosan toimitila- ja teollisuusvaltainen alue

Reitin itäosassa voimajohto kulkee toimitila- ja teollisuusvaltaisella alueella. Kuvauspaikat 1–5 sijaitsevat Aviapoliksen alueella kevyenliikenteenväylien tuntumassa (Kuva 14). Voimajohto kulkee Osumapuiston poikki kääntyen kulkemaan länteen Kehä III:n pohjoispuolella kulkevan kevyenliikenteenväylän suuntaisesti. Osumapuiston poikki kulkee pohjois-eteläsuunnassa Tammisto-Tolkinkylä 110 kV:n voimajohto, joten pylväsrakenteita on jo valmiiksi näkyvissä alueen maisemassa. Maisema puistossa on sulkeutunut, ja puiston puusto ja ympäristön rakennukset peittävät voimajohdon näkymistä. Kehä III:n varrella voimajohto näkyy erityisesti tiellä ja kevyenliikenteenväylällä liikkujille. Voimajohtopylväät kohoavat alueen puustoa ja rakennuksia korkeammiksi ja erottuvat siten maisemasta.



Kuva 14. Kuvauspaikat ja -suunnat voimajohtoreitin itäosassa Aviapoliksen alueella. Puusto poistetaan kartassa esitetyltä johtoaukealta. Lisäksi kymmenen metrin etäisyydellä johtoaukean kummallakin puolella puuston korkeutta rajoitetaan.

Kuva 15. Kuvauspaikka 1: Näkymä Tikkurilantien varrella kulkevalta kevyenliikenteenväylältä parkkipaikan poikki Osumapuistoon. Aviapoliksen sähköasema tulee sijoittumaan kuvan vasemmassa laidassa olevan metsikön taakse. Suunnitellun voimajohdon ensimmäinen pylväs sijoittuu kuvan oikeassa laidassa olevan metsikön kohdalle. Osumapuiston metsikköä kaadetaan voimajohdon reitin kohdalta Osumapuiston länsipuolelta kulkevan kevyenliikenteenväylän tuntumasta, mutta puustoa jää suunnitellun voimajohdon ja kuvassa taustalla näkyvän Tammisto-Tolkinkylä 110 kV:n voimajohdon väliin.

Kuva 16. Kuvauspaikka 2: Näkymä Osumapuiston länsipuolelta kulkevalta kevyenliikenteenväylältä Osumapuistoon koillisen suuntaan. Voimajohto tulee kulkemaan kuvassa keskellä näkyvien kuusten suunnalta kuvan oikeaa laitaa kohti. Kuuset tullaan kaatamaan suunnitellun voimajohdon tieltä, jolloin Osumapuiston maisema muuttuu hieman avoimemmaksi.

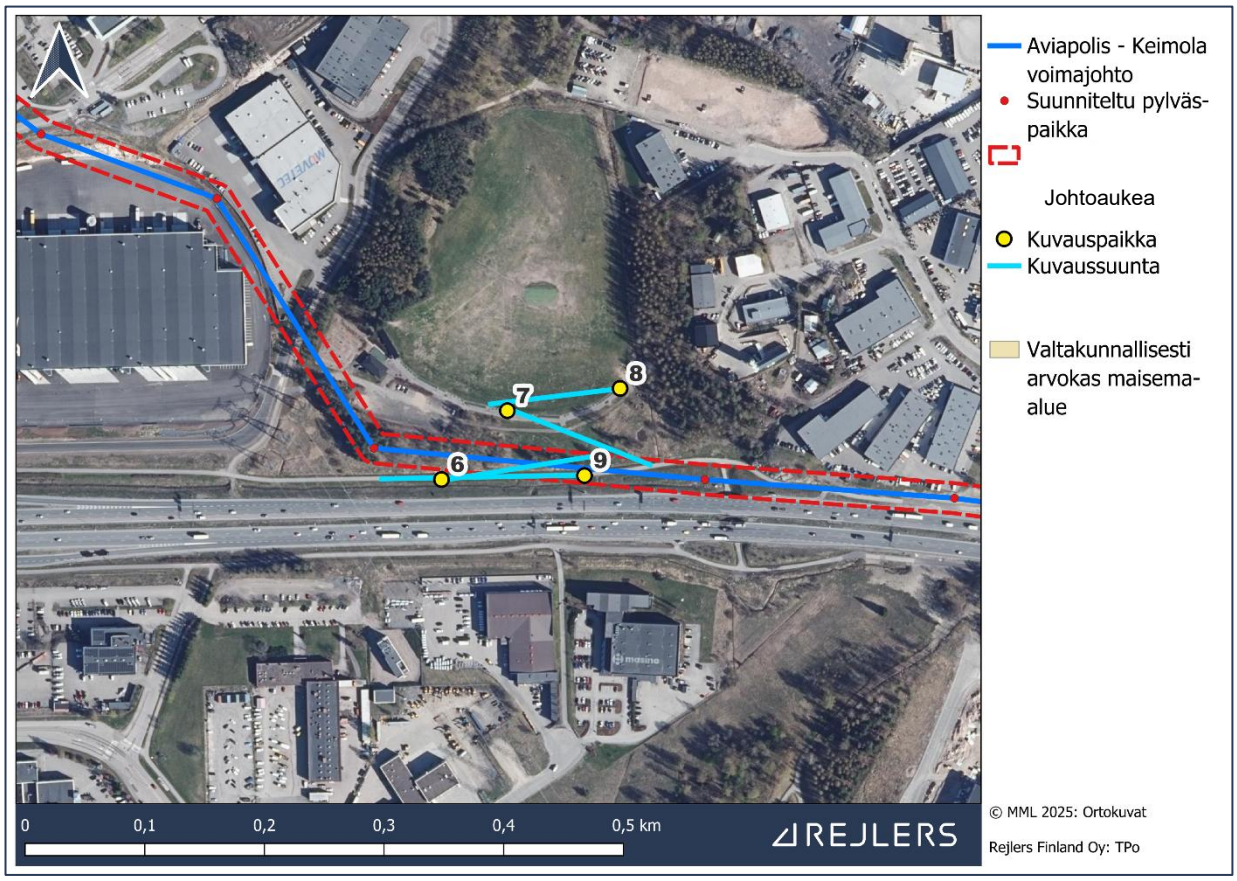
Kuva 17. Kuvauspaikka 3: Näkymä Kehä III:n pohjoispuolella kulkevalta kevyenliikenteenväylältä luoteen suuntaan. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvan keskikohdille autoliikkeen parkkipaikan kulmalle kuvassa näkyvien punaisten lippujen lähelle. Johtimet kulkevat pylväälle oikealta Osumapuiston suunnalta ja jatkavat matkaa kevyenliikenteenväylän suuntaisesti kuvasta katsottuna väylän oikealla puolella. Kevyenliikenteenväylän oikealla puolella kuvan taka-alalla olevaa puustoa poistetaan voimajohdon tieltä.

Kuva 18. Kuvauspaikka 4: Näkymä Kehä III:n pohjoispuolella olevalta kevyenliikenteenväylältä idän suuntaan. Voimajohto tulee sijoittumaan kuvasta katsottuna väylän vasemmalle puolelle. Kuvan etualan vasemmassa reunassa olevaa puustoa poistetaan voimajohdon tieltä. Voimajohtopylväät sijoittuvat kuvan keskikohdille kevyenliikenteenväylän vasemmalle puolelle ja Kuvan oikealla puolella näkyvien punaisten lippujen oikealle puolelle. Kuvassa taustalla näkyy Tammisto-Tolkinkylä 110 kV:n voimajohto.

Kuva 19. Kuvauspaikka 4: Näkymä Kehä III:n pohjoispuolella kulkevalta kevyenliikenteenväylältä lännen suuntaan. Voimajohto tulee kulkemaan kuvasta katsottuna väylän oikealle puolelle. Puustoa poistetaan voimajohdon tieltä väylän oikeasta reunasta 25–33 metrin leveydeltä, jolloin kuvassa puiden takaa pilkottava keltainen rakennus tulee näkymään selvemmin kevyenliikenteenväylälle ja Kehä III:lle.

Kuva 20. Kuvauspaikka 5: Näkymä Pakkalantieltä Kehä III:n kohdalta luoteeseen. Kuvauspaikalta on voimajohdolle etäisyyttä noin 480 metriä. Suunniteltu voimajohto tulee sijoittumaan kuvassa taka-alalla näkyvän Tammisto-Tolkinkylä 110 kV:n voimajohdon taakse Kehä III:n kuvasta katsottuna oikealle puolelle väylän suuntaisesti.

Kuvauspaikat 6–9 sijaitsevat Tuupakan teollisuusalueen lähellä olevan golfin harjoitusalueen tuntumassa (Kuva 21). Alueella suunniteltu voimajohto kääntyy Kehä III:a seurattuaan luoteen suuntaan. Golfin harjoitusalueen, Kehä III:n ja olemassa olevien Hepokorpi-Tammisto 400 kV:n, Forssa-Tammisto 400 kV:n ja Martinlaakso-Tuupakka 110 kV:n voimajohtojen välissä on tällä hetkellä pienehkö puustoinen alue, joka rajoittaa näkymiä Kehä III:n ja golfin harjoitusalueen välillä. Voimajohdon toteuttamisen myötä suurin osa alueen puustosta poistetaan, jolloin alue muuttuu aukeammaksi ja kaikki alueella olevat voimajohdot näkyvät selvemmin niin Kehä III:lla ja sen viereisellä kevyenliikenteenväylällä kuin golfin harjoitusalueellakin liikkuville.



Kuva 21. Kuvauspaikat ja -suunnat voimajohtoreitin itäosassa Tuupakan teollisuusalueen tuntumassa. Puusto poistetaan kartassa esitetyltä johtoaukealta. Lisäksi kymmenen metrin etäisyydellä johtoaukean kummallakin puolella puuston korkeutta rajoitetaan.

Kuva 22. Kuvauspaikka 6: Näkymä Kehä III:n pohjoispuolella olevalta kevyenliikenteenväylältä idän suuntaan. Voimajohto kulkee kuvassa Kehä III:n suuntaisesti. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvan keskivaiheilla näkyvän kallion eteen Kehä III:n ja kevyenliikenteenväylän väliin. Johtimet kulkevat pylväältä kevyenliikenteenväylän ylittäen kohti kuvan vasenta reunaa. Kevyenliikenteenväylän vasemmalla puolella olevaa puustoa poistetaan voimajohdon tieltä, jolloin kuvaussuunnasta vasemmalla puolella olevalle golfin harjoitusalueelle aukeaa Kehä III:n suunnasta suorempi näkymä.

Kuva 23. Kuvauspaikka 7: Näkymä golfin harjoitusalueelta kaakkoon. Voimajohto kulkee kuvassa Kehä III:n suuntaisesti kuvasta katsottuna Kehä III:n etupuolella. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvan keskivaiheilla erottuvan Kehä III:n alittavan kevyenliikenteen alikulun eteen. Kehä III:n ja kuvauspaikan välissä näkyviä puita kaadetaan voimajohdon tieltä, jolloin golfin harjoitusalueelta aukeaa suorempi näkymä Kehä III:lle.

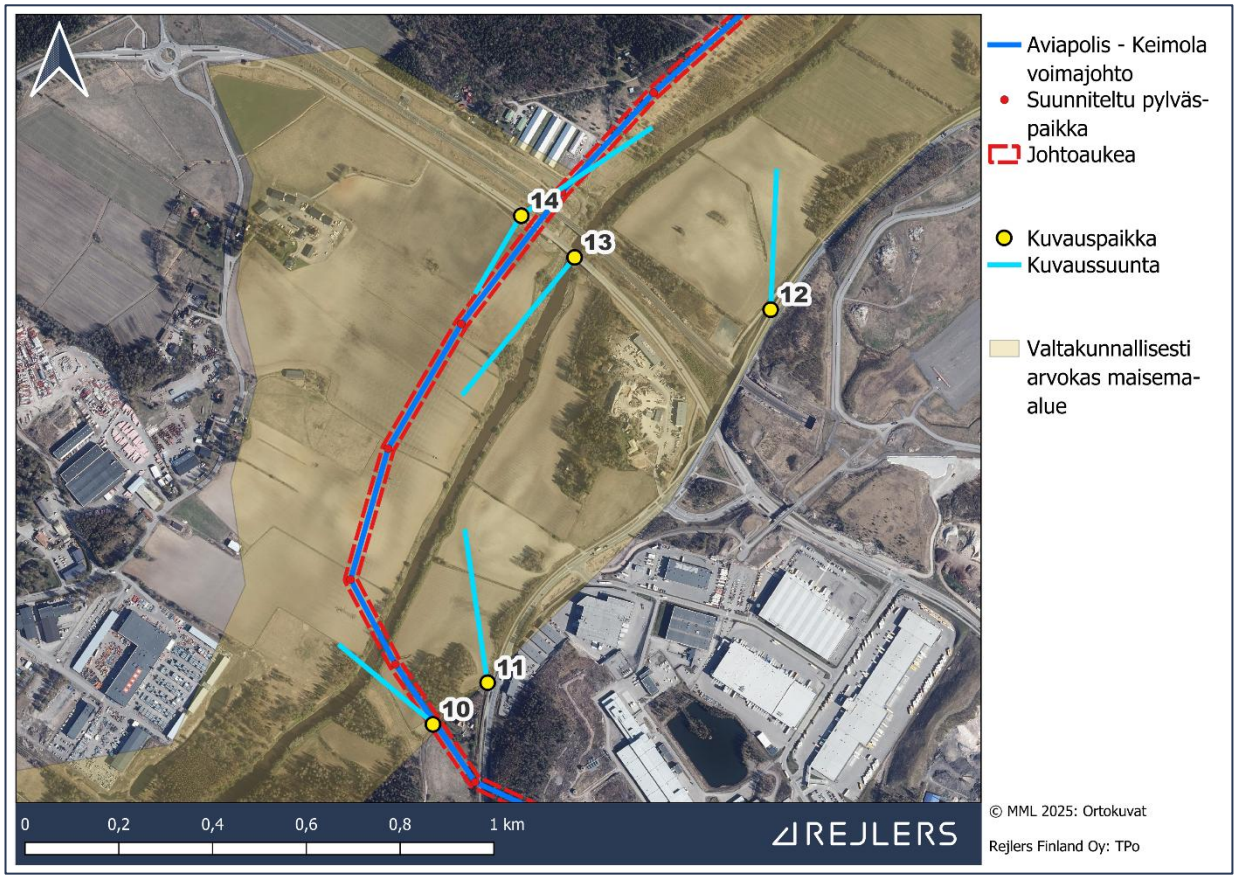
Kuva 24. Kuvauspaikka 8: Näkymä golfin harjoitusalueelta länteen. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvan keskellä näkyvän puustoisen alueen kohdalle kuvassa näkyvien Forssa-Tammisto 400 kV:n ja Hepokorpi-Tammisto 400 kV:n voimajohtojen eteen. Suunnitellun voimajohdon johtimet kulkevat pylväälle kuvan vasemman reunan suunnasta. Pylväältä johtimet jatkavat kuvasta katsottuna oikealle samansuuntaisesti kuin kuvassa näkyvien voimajohtojen johtimet. Suurin osa kuvan keskellä olevan puustoisen alueen puista kaadetaan voimajohdon tieltä, jolloin myös puuston takana olevat voimajohdot ja niiden pylväät erottuvat maisemasta selvemmin.

Kuva 25. Kuvauspaikka 9: Näkymä Kehä III:n pohjoispuolella olevalta kevyenliikenteenväylältä länteen. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvan oikeassa laidassa olevalle puustoiselle alueelle kuvassa näkyvien Hepokorpi-Tammisto 400 kV:n ja Martinlaakso-Tuupakka 110 kV:n voimajohtojen eteen. Kun suunnitellun voimajohdon rakentamisen tieltä kaadetaan suurin osa kuvan oikeassa laidassa olevista puista, tulevat puiden takana olevat kolmen olemassa olevan voimajohdon pylväät selvemmin näkyviin Kehä III:lle.

4.2 Vantaanjokilaakson viljelymaiseman alue

Voimajohdon reitti kulkee noin seitsemän kilometrin matkan Vantaanjokilaakson viljelymaiseman valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Kuvauspaikat 10–14 sijaitsevat alueella, jolla voimajohto siirtyy maisema-alueelle, ylittää Vantaanjoen ja kulkee joen suuntaisesti sen länsipuolella (Kuva 26). Maisema-alueelle saapuessaan suunniteltu voimajohto kulkee Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon rinnalla, joten johtorakenteet eivät ole täysin uusi elementti alueen maisemassa. Vantaanjoen itäpuolelta maisema-alueen reunalla kulkevilta Katriinantieltä ja Pohjois-Viinikkalantieltä aukeaa paikoitellen näkymiä voimajohdon suuntaan, mutta johdon ja teiden väliin jäävän Vantaanjoen ympärillä kasvava kasvillisuus peittää voimajohdon näkyvistä osittain (Kuva 27, Kuva 28, Kuva 29). Vantaanjoen länsipuolelta maisema-alueen reunalla kulkevalta Piispankyläntieltä ja maisema-alueen poikki

kulkevalta Tikkurilantieltä voimajohto erottuu selvemmin, sillä avoimessa peltomaisemassa ei ole monia johdon näkymistä peittäviä esteitä (Kuva 30, Kuva 31, Kuva 32).



Kuva 26. Kuvauspaikat ja -suunnat alueella, jolla voimajohto siirtyy valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle idästä. Puusto poistetaan kartassa esitetyltä johtoaukealta. Lisäksi kymmenen metrin etäisyydellä johtoaukean kummallakin puolella puuston korkeutta rajoitetaan.

Kuva 27. Kuvauspaikka 10: Näkymä maisema-alueen reunalta Pohjois-Viinikkalantieltä luoteeseen kohti maisema-aluetta. Maisema-alueelle siirtyessään suunniteltu voimajohto on juuri liittynyt kulkemaan Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon rinnalla. Kuvan esittämällä paikalla voimajohdot ylittävät Vantaanjoen, jonka ympärillä oleva kasvillisuuskaistale erottuu kuvan keskeltä peltojen välistä. Suunnitellun voimajohdon pylväät sijoittuvat joen kummallekin puolelle. Kuvasta katsottuna joen etummaiselle puolelle tuleva pylväs sijoittuu kuvassa olevan voimajohtopylvään oikealla puolella olevan pensaikon eteen. Kuvasta katsottuna joen taaemmalla puolelle tuleva pylväs sijoittuu kuvassa näkyvän voimajohtopylvään taakse sen oikealle puolelle. Suunnitellun voimajohdon rakentamisen tieltä kaadetaan puustoa joen ympärillä olevalta kasvillisuuskaistaleelta ja kuvan oikeassa laidassa olevasta metsiköstä. Puuston poistumisen myötä tieltä aukeaa selvempi näkymä joen takana oleville pelloille.

Kuva 28. Kuvauspaikka 11: Näkymä maisema-alueen reunalta Pohjois-Viinikkalantien ja Katriinantien risteyksestä luoteeseen kohti maisema-aluetta. Kuvassa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto näkyy pellon ja kuvan keskivaiheilla kulkevan Vantaanjoen takana. Suunniteltu voimajohto sijoittuu olemassa olevan voimajohdon taakse siten, että sen pylväät ovat lähellä olemassa olevan voimajohdon pylväitä. Suunnitellun voimajohdon ja olemassa olevan voimajohdon pylväät ovat lähes yhtä korkeita. Kuvassa voimajohdot kulkevat keskellä aukeaa peltoa, jolloin niiden taustalla ei ole metsää tai muita pylväitä peittäviä rakenteita, ja pylväät erottuvat taivasta vasten maisemasta selvemmin.

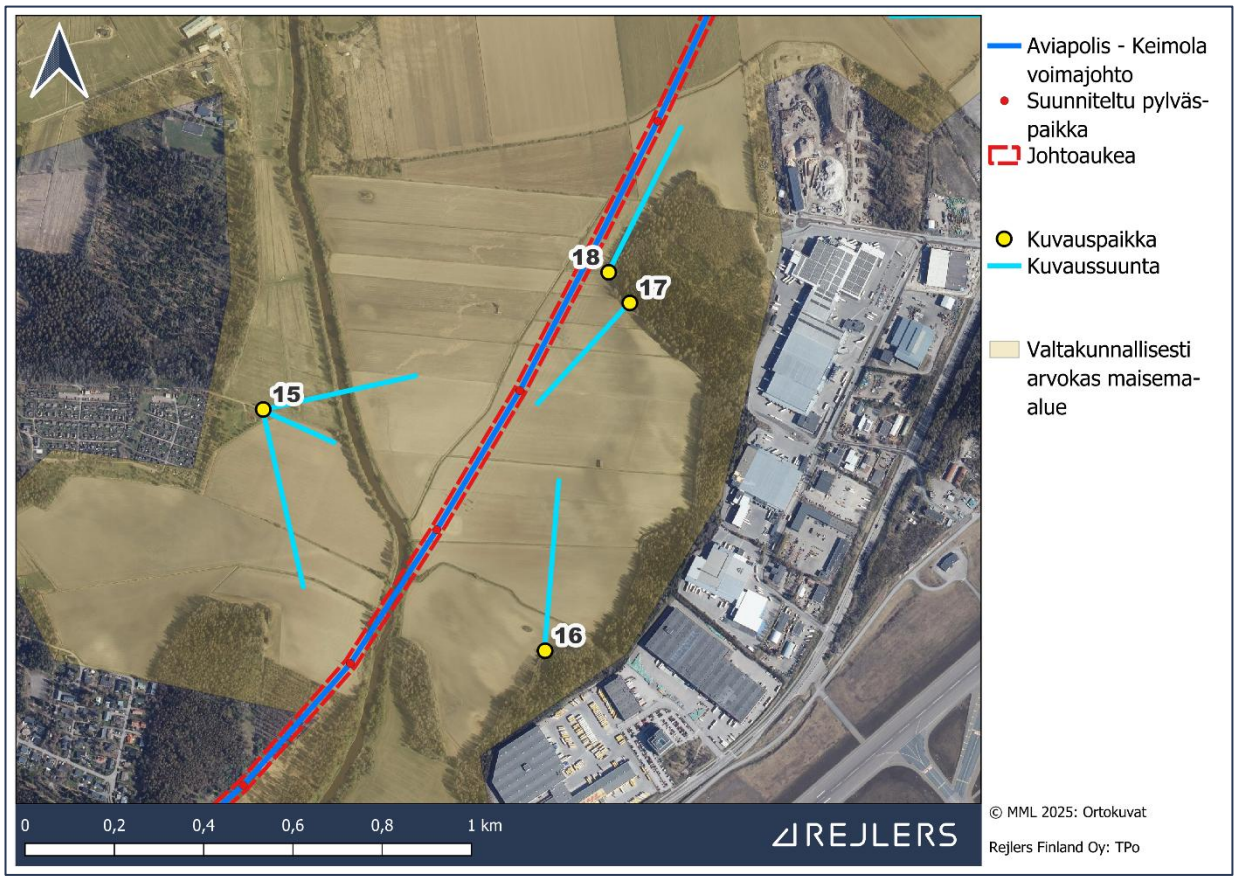
Kuva 29. Kuvauspaikka 12: Näkymä maisema-alueen reunalta Katriinantieltä pohjoiseen kohti maisema-aluetta. Kuvassa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto näkyy pellon ja kuvan keskivaiheilla kulkevan Vantaanjoen takana. Suunniteltu voimajohto sijoittuu olemassa olevan voimajohdon taakse siten, että sen pylväät ovat lähellä olemassa olevan voimajohdon pylväitä. Kuvassa voimajohdot kulkevat maisema-alueen reunan myötäisesti metsäisellä alueella. Puut peittävät pylväiden rakenteet lukuun ottamatta pylväiden yläosaa.

Kuva 30. Kuvauspaikka 13: Näkymä Tikkurilantieltä Vantaanjoen ylittävältä sillalta kohti lounasta. Kuvassa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto kulkee pellolla Vantaanjoen suuntaisesti joen länsipuolella. Suunniteltu voimajohto sijoittuu kuvasta katsottuna olemassa olevan voimajohdon oikealle puolelle siten, että sen pylväät ovat lähellä olemassa olevan voimajohdon pylväitä. Vantaanjoen rannoilla oleva kasvillisuus peittää osittain voimajohtojen näkymisen, mutta niissä kohdissa, joissa kasvillisuus on vähäisempää, voimajohto erottuu selvemmin.

Kuva 31. Kuvauspaikka 14: Näkymä Tikkurilantieltä Vantaanjoen länsipuolelta kohti lounasta. Kuvassa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto kulkee pellolla Vantaanjoen suuntaisesti joen länsipuolella. Suunniteltu voimajohto sijoittuu kuvasta katsottuna olemassa olevan voimajohdon oikealle puolelle siten, että sen pylväät ovat lähellä olemassa olevan voimajohdon pylväitä. Voimajohdot ylittävät Tikkurilantien kuvauspaikan kuvasta katsottuna vasemmalla puolella. Voimajohtojen muodostama kokonaisuus tulee Tikkurilantieltä tarkasteltaessa erottumaan aukeasta peltomaisemasta selvästi.

Kuva 32. Kuvauspaikka 14: Näkymä Tikkurilantieltä Vantaanjoen länsipuolelta kohti koillista. Kuvassa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto ylittää Tikkurilantien rinnalla kulkevan junaradan ja jatkaa matkaa pienen peltoaukean jälkeen metsään maisema-alueen reunan suuntaisesti. Suunniteltu voimajohto sijoittuu kuvasta katsottuna olemassa olevan voimajohdon vasemmalle puolelle siten, että sen pylväät ovat lähellä olemassa olevan voimajohdon pylväitä. Suunnitellun voimajohdon toteuttamisen myötä voimajohtojen metsän poikki kulkevaa johtokäytävää levennetään kuvasta katsottuna vasemman suuntaan.

Kuvauspaikat 15–18 sijaitsevat alueella, jolla voimajohto ylittää Vantaanjoen ja kulkee Forssa-Tammisto voimajohdon rinnalla Vantaanjoen itäpuolella koillisen suuntaan (Kuva 33). Tällä alueella ei sijaitse huomattavia kulkureittejä, joilta aukeaisi näkymiä voimajohdolle. Vantaanjoen länsipuolella olevan Lapinniityn ryhmäpuutarhan reunalle voimajohto näkyy etelään päin katsottaessa, mutta johdon siirtyessä Vantaanjoen itäpuolelle se peittyy suurelta osin Vantaanjoen rantapuuston taakse (Kuva 34, Kuva 35, Kuva 36). Itse ryhmäpuutarhan alueelta katsottaessa voimajohto ei todennäköisesti huomattavasti erotu, sillä puutarha-alueen reunalla oleva puusto peittää näkymää kohti Vantaanjokea ja voimajohtoa. Vantaanjoen itäpuolella alueen maasto on peltoa, joka rajautuu metsänreunaan. Avarassa maisemassa voimajohto erottuu selvästi, mutta alueella ei liiku paljoa ihmisiä, jotka voisivat johtoa havainnoida (Kuva 37, Kuva 38, Kuva 39).



Kuva 33. Kuvauspaikat ja -suunnat voimajohtoreitin Viinikanmetsän teollisuusalueen ja Lapinniityn ryhmäpuutarhan välisellä alueella. Puusto poistetaan kartassa esitetyltä johtoaukealta. Lisäksi kymmenen metrin etäisyydellä johtoaukean kummallakin puolella puuston korkeutta rajoitetaan.

Kuva 34. Kuvauspaikka 15: Näkymä Lapinniityn ryhmäpuutarha-alueen reunalta kaakkoon. Kuvassa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto siirtyy kuvan keskivaiheilla metsästä pellolle ja ylittää kuvan vasemmassa laidassa Vantaanjoen. Suunniteltu voimajohto sijoittuu kuvasta katsottuna olemassa olevan voimajohdon eteen siten että sen pylväs tulee olemassa olevan johdon pylvään rinnalle. Suunnitellun voimajohdon toteuttamisen myötä voimajohtojen metsän poikki kulkevaa johtokäytävää levennetään kuvasta katsottuna oikean suuntaan. Myös Vantaanjoen rannoilla puita poistetaan suunnitellun voimajohdon kohdalta.

Kuva 35. Kuvauspaikka 15: Näkymä Lapinniityn ryhmäpuutarha-alueen reunalta itään. Kuvassa näkyy pellon yli Vantaanjoen reunoilla kasvavaa puustoa. Joen vastarannalla kulkeva Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto, jonka rinnalle suunniteltu voimajohto sijoittuu, ei erotu puuston takaa maisemasta.

Kuva 36. Kuvauspaikka 15: Näkymä Lapinniityn ryhmäpuutarha-alueen reunalta koilliseen. Kuvassa näkyy pellon yli Vantaanjoen reunoilla kasvavaa puustoa. Joen vastarannalla kulkevan Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon pylväs erottuu puustossa olevan aukon läpi kuvan keskivaiheilla. Koska pylvään taustalla on metsää, pylväs ei kuitenkaan erotu maisemasta huomattavasti. Suunniteltu voimajohto sijoittuu olemassa olevan voimajohdon eteen. Kuva havainnollistaa, miten suunnitellun voimajohdon pylväitä voi sopivista kohdista katsottaessa näkyä Lapinniityn ryhmäpuutarha-alueen reunalle. Ryhmäpuutarha-alueen reunalla on puutarhajätteen läjityspaikka, jolle voimajohto selvimmin näkyy. Itse puutarha-alueelle asti voimajohdon pylväät eivät todennäköisesti näy välissä olevien puiden vuoksi.

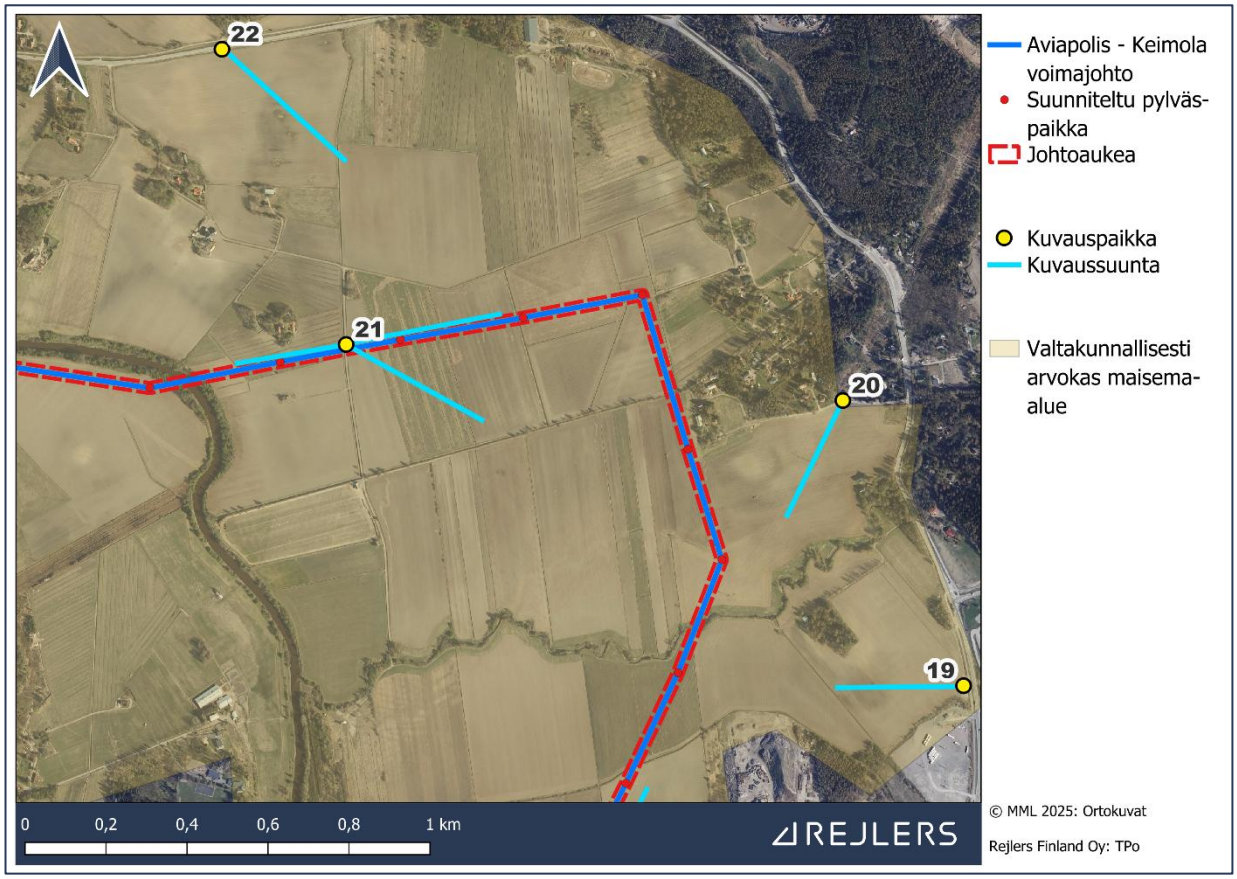
Kuva 37. Kuvauspaikka 16: Näkymä Viinikanmetsän teollisuusalueen takana olevan metsän reunasta pohjoiseen. Metsän vasemmanpuoleisin osa on Viinikanmetsän jalopuumetsikön luonnonsuojelualue. Kuvassa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto kulkee pellon poikki ja katoaa metsän taakse. Suunniteltu voimajohto sijoittuu kuvasta katsottuna olemassa olevan voimajohdon vasemmalle puolelle. Reitin tässä osassa suunnitellun voimajohdon pylväät eivät sijoitu olemassa olevan johdon pylväiden kohdalle vaan ne ovat 100–150 metrin etäisyydellä olemassa olevista pylväistä sijaiten kuvasta katsottuna enemmän vasemmalla kuin olemassa olevat pylväät. Voimajohtojen takana on laaja peltoalue ja horisontti on matalalla, joten voimajohtojen pylväät erottuvat maisemasta selvästi taivasta vasten. Reitin tällä osuudella käytetään vapaasti seisovia teräsristikkopylväitä, joissa johtimet ovat yhdessä tasossa. Suunnitellun voimajohdon pylväät ovat hieman olemassa olevan voimajohdon pylväitä matalampia.

Kuva 38. Kuvauspaikka 17: Näkymä Viinikanmetsän teollisuusalueen takana olevan metsän reunasta lounaaseen. Kuvan vasemmassa laidassa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto siirtyy metsästä pellolle ja ylittää Vantaanjoen. Suunniteltu voimajohto sijoittuu kuvasta katsottuna olemassa olevan voimajohdon oikealle puolelle. Reitin tässä osassa suunnitellun voimajohdon pylväät eivät sijoitu olemassa olevan johdon pylväiden kohdalle vaan ne ovat 100–150 metrin etäisyydellä olemassa olevista pylväistä sijaiten kuvasta katsottuna taaempana kuin olemassa olevat pylväät. Suunnitellun voimajohdon toteuttamisen myötä voimajohtojen metsän poikki kulkevaa johtokäytävää levennetään kuvasta katsottuna oikean suuntaan. Myös Vantaanjoen rannoilla puita poistetaan suunnitellun voimajohdon kohdalta.

Kuva 39: Kuvauspaikka 18: Näkymä Viinikanmetsän teollisuusalueen takana olevan metsän reunasta koilliseen. Kuva on otettu suoraan Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon alta voimajohdon suuntaisesti. Suunniteltu voimajohto sijoittuu kuvasta katsottuna olemassa olevan voimajohdon vasemmalle puolelle. Suunniteltu voimajohto kulkee olemassa olevan voimajohdon rinnalla kolmen olemassa olevan voimajohdon pylväsvälin verran, minkä jälkeen voimajohto kääntyy kuvasta katsottuna vasemmalle kuvan taka-alalla. Suunnitellun voimajohdon kuvauspaikkaa lähin pylväs sijoittuu olemassa olevan voimajohdon kahden kuvauspaikkaa lähimmän pylvään väliin. Läheltä voimajohtoa tarkasteltaessa pylväät erottuvat maisemassa hallitsevina elementteinä.

Kuvauspaikat 19–22 sijaitsevat alueella, jolla voimajohto ylittää Tuusulanjoen ja erkanee Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon rinnalta kääntyen luoteeseen ja edelleen länteen. Lopuksi voimajohto ylittää myös Vantaanjoen. Koko reitin tällä alueella maisema on avaraa peltojen täyttämää maalaismaisemaa. Avarassa maisemassa voimajohto näkyy kauas peltoalueiden reunoille asti. Reitin tällä osuudella voimajohto ei kulje olemassa olevan voimajohdon rinnalla ja siten suunniteltu voimajohto tuo uuden elementin maisemaan ja muuttaa osin maiseman luonnetta merkittävällä tavalla. Suunniteltu voimajohto näkyy peltoalueiden reunoilla kulkevalle Katriinantielle voimajohdon itä- ja pohjoispuolilla. Tieltä tarkasteltaessa voimajohto ei kuitenkaan sijoitu näkymien lähialueelle vaan sijaitsee etäämmällä pellolla. Voimajohto voi myös näkyä Källbon ja Nykullan alueilla ja Lampurintien varrella oleviin asuinrakennuksiin ja pihapiireihin. Pihapiirien kasvillisuus voi osittain peittää voimajohdon näkymistä. Voimajohto kulkee varsin läheltä osaa rakennuksista (Lampurintien

Haapasaari ja Nykullantien pää) ja myös pylväät sijoittuvat lähelle asuinrakennuksia, jolloin maisema pihapiireistä ja asuinrakennuksilta voi muuttua selvästi.



Kuva 40. Kuvauspaikat ja -suunnat voimajohtoreitin Tuusulanjoen pohjoispuolella olevalla alueella. Puusto poistetaan kartassa esitetyltä johtoaukealta. Lisäksi kymmenen metrin etäisyydellä johtoaukean kummallakin puolella puuston korkeutta rajoitetaan.

Kuva 41. Kuvauspaikka 19: Näkymä maisema-alueen reunalta Katriinantieltä länteen. Kuvassa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohto kulkee peltojen poikki ja ylittää Tuusulanjoen. Tuusulanjoki on kuvan oikealla puolella sijaitsevan matalan pensaikon kohdalla. Suunniteltu voimajohto sijoittuu kuvasta katsottuna olemassa olevan voimajohdon taakse. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvan keskikohdan tuntumaan.

Kuva 42. Kuvauspaikka 20: Näkymä maisema-alueen reunalta Nykullantieltä lounaaseen. Kuva on otettu Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon alta voimajohdon suuntaisesti. Suunniteltu voimajohto kulkee kuvasta katsottuna olemassa olevan johdon oikealla puolella olemassa olevan voimajohdon kuvasta katsottuna toiseksi lähimmän pylvään kohdalle asti. Tältä kohdalta suunniteltu voimajohto kääntyy viistosti kohti oikeaa. Suunniteltu voimajohto tulee näkymään Nykullantien asuinrakennuksille ja pihapiireihin siltä osin kuin pihapiirin kasvillisuus ei peitä täysin näkymää voimajohdolle.

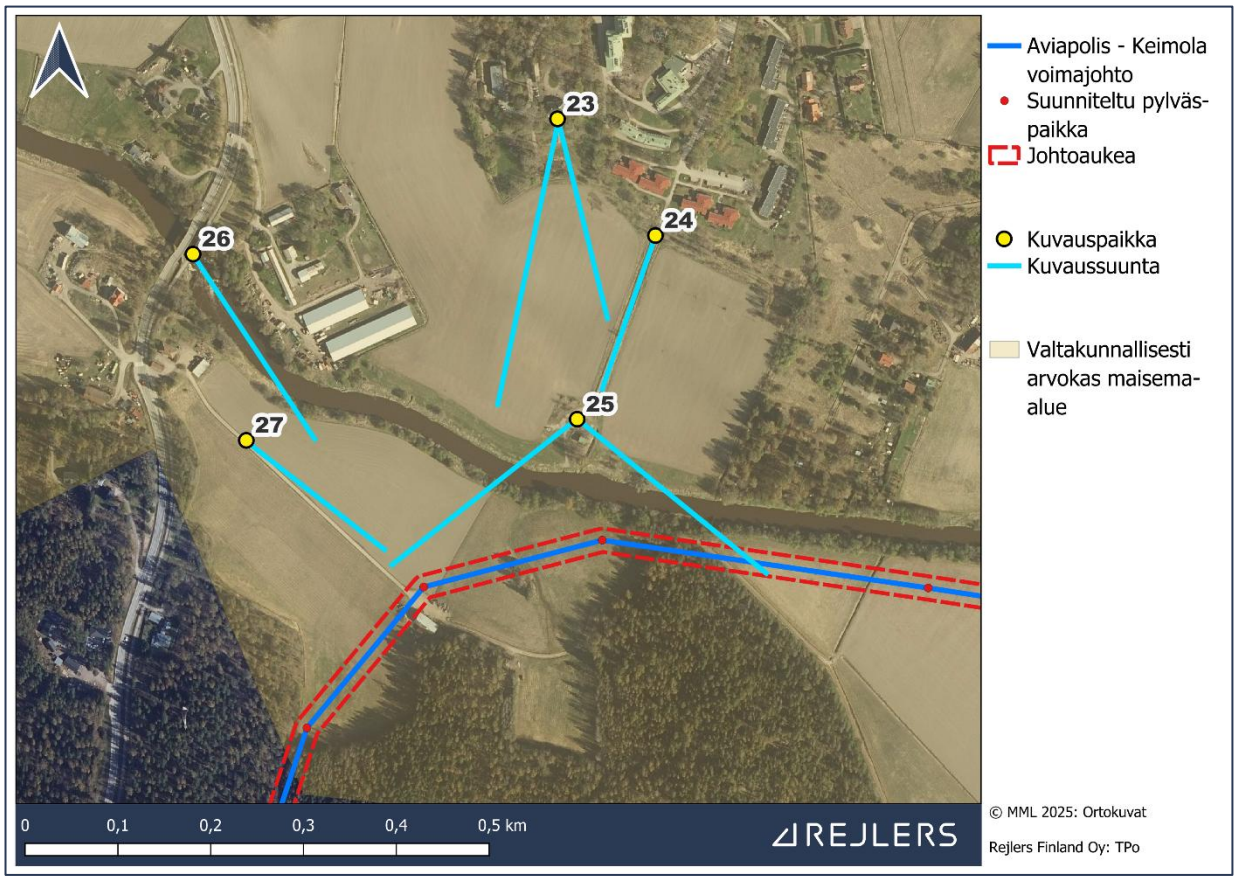
Kuva 43. Kuvauspaikka 21: Näkymä Lampurintieltä lounaaseen suunnitellun voimajohdon kohdalta johdon suuntaisesti. Suunnitellun voimajohdon lähin pylväs sijoittuu samalle etäisyydelle kuvauspaikasta kuin kuvan oikeassa reunassa oleva Haapasaaren talon pihapiiri. Suunniteltu voimajohto tulee kuvan esittämällä paikalla ylittämään Vantaanjoen, joka erottuu kuvassa taaimmaisena näkyvän metsänreunan edessä olevana matalampana pensaikkona. Joen ylityskohdalta voimajohdon alle jäävä puusto poistetaan, jolloin joen yli aukeaa näkymä joen vastarannalle tulevalle voimajohtopylväälle. Joen vastarannalla suunniteltu voimajohto kääntyy kulkemaan kuvasta katsottuna viistosti oikealle Vantaanjoen suuntaisesti. Haapasaaren talon pihapiiristä ja rakennuksista voi olla mahdollista nähdä suunniteltu voimajohto, jos pihapiirin kasvillisuus ei peitä täysin näkymää voimajohdolle.

Kuva 44. Kuvauspaikka 21: Näkymä Lampurintieltä koilliseen suunnitellun voimajohdon kohdalta johdon suuntaisesti. Suunniteltu voimajohto kulkee suoraan kuvanottosuuntaan noin 740 metrin matkan ja kääntyy sitten oikealle. Kuvanottosuuntaan kulkevalle reitin osuudelle tulee kolme pylvästä, joista ensimmäinen tulee kuvan etualalle. Aukeassa peltomaisemassa voimajohto näkyy kauas. Voimajohto tulee näkymään kuvassa metsän reunassa näkyviin Källbon alueen asuinrakennuksiin ja pihapiireihin siltä osin kuin pihapiirin kasvillisuus ei peitä näkymää voimajohdolle.

Kuva 45. Kuvauspaikka 21: Näkymä Lampurintieltä kaakkoon suunnitellun voimajohdon kohdalta. Suunniteltu voimajohto tulee kulkemaan kuvan taka-alalla kuvan vasemmasta reunasta kohti kuvan oikeassa reunassa näkyvää Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon pylvästä. Suunnitellun voimajohdon pylväät sijoittuvat pellon poikki kulkevan pienten puiden ja pensaiden kujanteen vasemman reunan tuntumaan kujanteen taakse ja olemassa olevan voimajohdon pylvään vasemmalla puolella olevan metsäisen saarekkeen eteen. Aukeassa peltomaisemassa pellon poikki kulkeva pienten puiden kujanne peittää osittain voimajohdon näkymistä kuvauspaikalta. Kujanteen takana Nykullantien päässä oleviin asuinrakennuksiin ja pihapiireihin voimajohto tulee näkymään selvästi siltä osin kuin pihapiirien kasvillisuus ei peitä näkymää voimajohdolle.

Kuva 46. Kuvauspaikka 22: Näkymä Katriinantieltä kaakkoon. Kuvauspaikka on edellisen kuvan kuvauspaikan luoteispuolella ja kuvan keskellä erottuu sama pellon poikki kulkeva pienten puiden kujanne kuin edellisessä kuvassa. Suunniteltu voimajohto tulee kulkemaan kuvan poikki puukujanteen suuntaisesti hieman taaempaa kuin kuvan oikeassa laidassa pellolla oleva pensasalue. Kuvan vasemmassa laidassa voimajohto kääntyy kulkemaan kohti kuvan keskiosassa taka-alalla olevaa Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohtoa. Voimajohdon tämä osuus peittyy kuitenkin osittain sekä pellolla olevan pienten puiden kujanteen että edempänä pellolla kulkevan suunnitellun voimajohdon osuuden taakse. Aukeassa peltomaisemassa suunniteltu voimajohto näkyy kauas ja erottuu selvästi Katriinantieltä käsin.

Kuvauspaikat 23–27 sijaitsevat alueella Seutulan eteläpuolisella alueella (Kuva 47). Voimajohto kulkee alueella peltojen poikki Vantaanjoen suuntaisesti joen eteläpuolella ja kääntyy etelään kulkemaan kohti metsää. Reitin tällä osuudella voimajohto erottuu maisemasta parhaiten Vantaanjoen eteläpuoliselta alueelta tarkasteltaessa, koska aukeassa peltomaastossa ei tällä alueella ole voimajohdon peittäviä esteitä. Vantaanjoen eteläpuolisella alueella ei kuitenkaan ole asutusta tai muuta toimintaa viljelyksen lisäksi, joten alueella ei liiku paljoa ihmisiä. Seutulassa Vantaanjoen pohjoispuolen peltojen takana sen sijaan on asutusta ja Katrinebergin kartano, joille voimajohto voi näkyä. Rakennusten pihapiireissä on kuitenkin puita, jotka estävät osittain voimajohdon näkymistä erityisesti kartanon alueelta. Myös Vantaanjoen rantojen puusto peittää osittain voimajohdon näkymisen. Syksystä kevääseen, kun puissa ei ole lehtiä, voi voimajohto erottua rakennuksiin ja pihapiireihin selvemmin.



Kuva 47. Kuvauspaikat ja -suunnat voimajohtoreitin Seutulan eteläpuolella olevalla alueella. Puusto poistetaan kartassa esitetyltä johtoaukealta. Lisäksi kymmenen metrin etäisyydellä johtoaukean kummallakin puolella puuston korkeutta rajoitetaan.

Kuva 48. Kuvauspaikka 23: Näkymä Katrinebergin kartanon eteläpuolelta kaakkoon. Kuvassa näkyy kartanon pihapiiriä reunustavia lehtipuita. Puiden takana on peltomaisemaa, jonka poikki Knapinkuja kulkee. Taustalla näkyy metsänreuna, jonka edustalla on Vantaanjoen reunoilla kasvavaa puustoa. Suunniteltu voimajohto tulee kulkemaan Vantaanjoen suuntaisesti joen vastarannalla kuvan taka-alalla. Kartanon pihapiirin ja Vantaanjoen reunojen puut peittävät suurimmalta osin näkymän johdolle. Voimajohdon pylväitä ei todennäköisesti näy kartanon pihapiiriin. Pylväiden välillä kulkevat johtimet voi olla mahdollista nähdä pihapiirin puiden väleistä. Lehdettömään aikaan voimajohto näkyy jossain määrin selvemmin kartanon pihapiiriin.

Kuva 49. Kuvauspaikka 23: Näkymä Katrinebergin kartanon eteläpuolelta etelään. Kuvassa näkyy kartanon pihapiiriä reunustavia lehtipuita. Puiden takana on peltomaisemaa, jonka poikki kulkee Vantaanjoki. Vantaanjoen reunoilla kasvava kasvillisuus erottuu kuvan etu- ja taka-alalla olevien peltojen välissä. Suunniteltu voimajohto tulee kulkemaan joen vastarannalla pellon keskellä erottuvan pienen metsälaikun ja Vantaanjoen välistä. Voimajohdon pylväät jäävät kartanon pihapiirin lehtipuiden taakse, joten johdosta tulevat näkymään kuvauspaikalle lähinnä johtimet.

Kuva 50. Kuvauspaikka 24: Näkymä Knapinkujalta pellon reunalta lounaaseen kujan suuntaisesti. Suunniteltu voimajohto tulee kulkemaan kuvassa näkyvän Vantaanjoen vastarannalla. Voimajohdon pylväät sijoittuvat kuvassa Knapinkujan kohdan vasemmalle puolelle ja kuvan oikealla puolella olevan rakennuksen eteen. Rakennuksen eteen tulevalta pylväältä voimajohto kääntyy kulkemaan kuvanottosuuntaan kohti metsää. Suunniteltu voimajohto voi näkyä Knapinkujan päässä oleville asuinrakennuksille ja niiden pihapiiriin. Pihapiirissä on kuitenkin puustoa, joka peittää osittain voimajohdon näkymisen.

Kuva 51. Kuvauspaikka 25: Näkymä Knapinkujan päässä olevalta kääntöpaikalta kaakkoon. Kuvassa näkyy pellon laidalla Vantaanjokea reunustavaa puustoa. Kuvan oikeassa laidassa on Vantaanjoen vastarannalla olevaa metsää. Suunniteltu voimajohto tulee kulkemaan Vantaanjoen vastarannalle joen suuntaisesti. Jokea reunustava puusto voi jossain määrin peittää voimajohdon näkymistä. Kuvan oikeassa reunassa metsää kaadetaan voimajohdon rakentamisen tieltä lyhyeltä matkalta.

Kuva 52. Kuvauspaikka 25: Näkymä Knapinkujan päässä olevalta kääntöpaikalta lounaaseen. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvan vasemmassa reunassa näkyvän rakennuksen eteen. Rakennukselta voimajohto kääntyy kulkemaan metsään kuvasta katsottuna takavasemman suuntaan. Vantaanjokea reunustava kuvan poikki kulkeva pensaikko peittää osittain voimajohdon näkymisen Knapinkujan päähän.

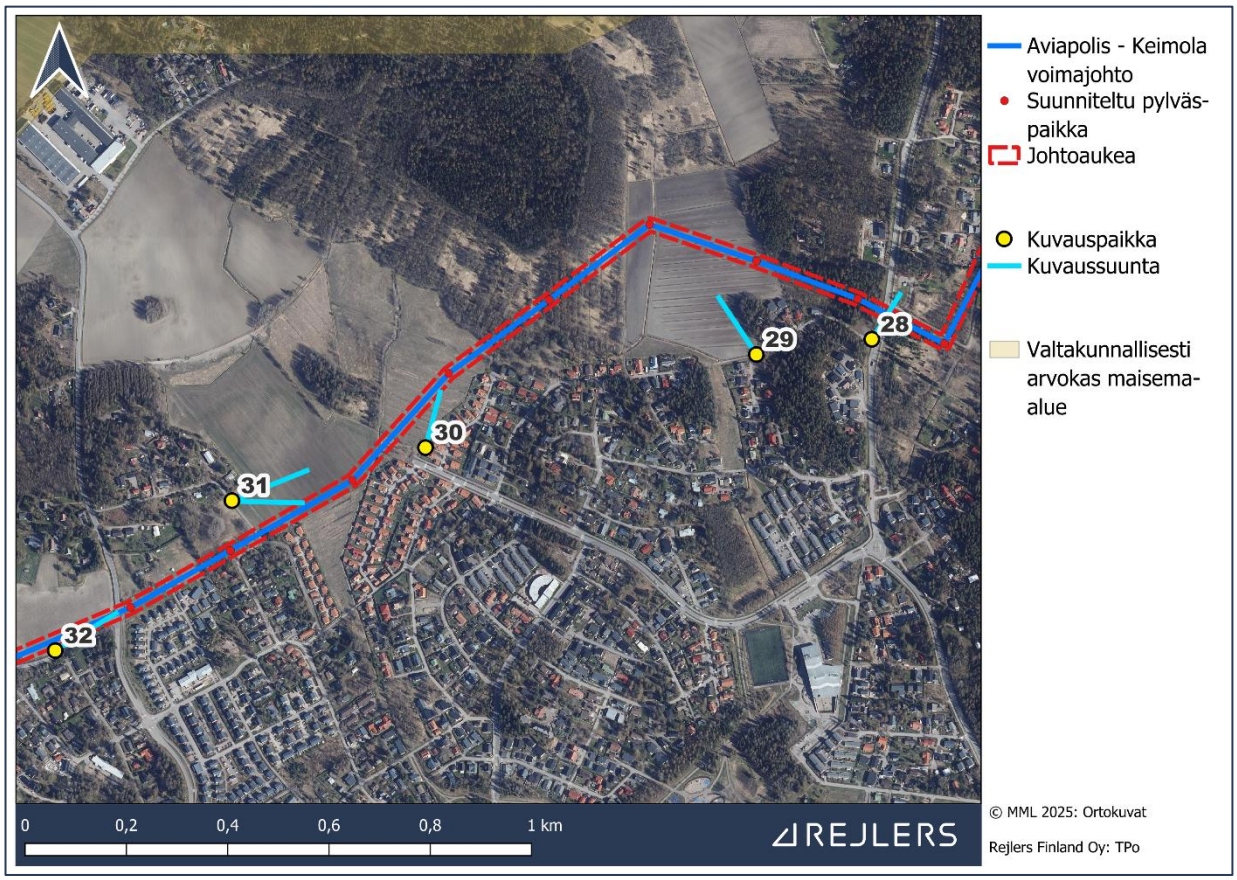
Kuva 53. Kuvauspaikka 26: Näkymä Riipiläntien Vantaanjoen ylittävältä sillalta kaakkoon. Suunniteltu voimajohto sijoittuu kuvaan siten, että se kääntyy kuvan keskellä olevan pellon kohdalla kohti metsää. Voimajohdon pylväät sijoittuvat samaan linjaan Vantaanjoen vasemman reunan kanssa ja kuvan keskellä olevan peltoaukean suunnalle, siten että puustoa jää kuvauspaikan ja pylvään väliin kummankin pylvään kohdalla. Pylväät kuitenkin kohoavat ympäröivää puustoa korkeammiksi ja erottuvat siten maisemassa, vaikka niiden edessä onkin puustoa.

Kuva 54. Kuvauspaikka 27: Näkymä kaakkoon Riipiläntieltä itään Vantaanjoen eteläpuolella kääntyvältä peltotieltä. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvasta katsottuna tien vasemmalle puolelle kuvassa näkyvän rakennuksen kohdalla. Voimajohto kulkee pellon poikki vasemmalta ja kääntyy pylväältä kuvasta katsottuna takaoikealle. Avoimessa peltomaisemassa voimajohto näkyy kauas, mutta alueella ei liiku paljoa ihmisiä, jotka voisivat johtoa havainnoida, koska kyseessä on peltotie, joka johtaa vain alueen pelloille ja kuvassa näkyvään maatalousrakennukseen.

4.3 Reitin länsiosa asuinalueiden tuntumassa

Kuvauspaikat 28–32 sijaitsevat Kanniston ja Kivistön asuinalueiden pohjoispuolella. Tällä alueella reitti kulkee vuorotellen sulkeutuneessa metsämaastossa ja avoimilla viljelysalueilla asuinalueiden reunaa seuraten. Alueen pellot eivät ole yhtä laajoja kuin Vantaanjoen ympäristön pellot, joten voimajohto ei näy yhtä laajalle alueelle reitin tällä osuudella. Peltojen reunoilla on kuitenkin paljon omakotitaloasutusta muun muassa Linnankalliontiellä, Miekkatiellä, Vänrikinkujalla, Luutnantintiellä, Rauhalankaarella ja Kersantintiellä. Suunniteltu voimajohto sijoittuu osittain hyvin lähelle asuinrakennuksia, jolloin maisema rakennusten pihapiirissä muuttuu huomattavasti. Monien alueen omakotitalojen pihat aukeavat suoraan pellolle ilman että pihassa on puustoa tai muuta kasvillisuutta, joka voisi peittää voimajohdon näkymisen. Lisäksi kuvauspaikkojen 29 ja 31 välissä ja pohjoispuolella olevat pelto- ja

metsäalueet kuuluvat Vantaanjokilaakson maisema-alueen maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön.



Kuva 55. Kuvauspaikat ja -suunnat voimajohtoreitin länsiosassa Kanniston ja Kivistön asuinalueiden pohjoispuolisella alueella. Puusto poistetaan kartassa esitetyltä johtoaukealta. Lisäksi kymmenen metrin etäisyydellä johtoaukean kummallakin puolella puuston korkeutta rajoitetaan.

Kuva 56. Kuvauspaikka 28: Näkymä Riipiläntien ja Linnankalliontien risteyksestä koilliseen. Suunniteltu voimajohto tulee ylittämään Kanniston alueelle johtavan Riipiläntien kohtisuorasti kuvasta katsottuna kuvassa näkyvän bussipysäkin vasemmalta puolelta. Suunnitellun voimajohdon tieltä poistetaan puustoa, jolloin voimajohdon pylväät näkyvät muodostuvassa johtoaukeassa sen kohdalta ajettaessa.

Kuva 57. Kuvauspaikka 29: Näkymä Linnankalliontieltä pellon reunalta luoteeseen. Suunniteltu voimajohto tulee kulkemaan kuvassa olevan pellon poikki oikealta vasemmalle siten että sen pylväs sijoittuu kuvan vasempaan reunaan taka-alalle. Voimajohto näkyy peltoaukean reunoilla Linnankalliontiellä ja Miekkatiellä oleville asuinrakennuksille ja niiden pihapiireihin.

Kuva 58. Kuvauspaikka 30: Näkymä Kenraalintien päästä koilliseen. Kuvassa näkyy Kenraalintien päästä aukeava pelto. Kuvasta katsottuna oikealla puolella pellon reuna rajautuu Vänrikinkujan varrella olevien omakotitalojen pihoihin. Vänrikinkujan pohjoisin omakotitalo näkyy kuvan oikeassa laidassa. Suunnitellun voimajohdon pylväs tulee pellolle suoraan kuvanottosuuntaan suunnilleen samalle etäisyydelle kuvauspaikasta kuin kuvassa näkyvä omakotitalo. Voimajohto tulee pylväälle kuvassa olevan metsän poikki takaoikealta ja jatkaa matkaa pylväältä kuvasta katsottuna etuvasemmalle. Voimajohdon rakentamisen myötä kuvassa näkyvään metsään muodostuu aukko voimajohdon johtokäytävän kohdalle. Voimajohto näkyy selvästi Vänrikinkujan varrella oleville omakotitaloille ja niiden pihapiireihin. Johto sijoittuu suhteellisen lähelle rakennuksia, joten se näkyy lähimaisemassa taloille. Ilmakuvien perusteella pihapiireissä ei ole paljoa puustoa, joka voisi estää voimajohdon näkymisen.

Kuva 59. Kuvauspaikka 31: Näkymä Rauhalantieltä koilliseen. Kuvassa on Rauhalantien itäpuolella oleva pelto. Kuvan taka-alalla näkyvät Vänrikinkujan omakotitalot ja kuvan oikeassa reunassa Luutnantintien omakotitalot. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu aivan kuvan oikeaan reunaan noin 40 metrin etäisyydelle Luutnantintien omakotitaloista. Voimajohto tulee pylväälle kuvan keskivaiheilla olevan metsäsaarekkeen ja omakotitaloalueen välistä. Voimajohto näkyy selvästi sekä Vänrikinkujan että Luutnantintien varrella oleville omakotitaloille ja niiden pihapiireihin. Johto sijoittuu suhteellisen lähelle rakennuksia, joten se näkyy lähimaisemassa taloille. Monissa pihoista ei ole puita tai kasvillisuutta, joka voisi estää voimajohdon näkymisen pihapiiriin.

Kuva 60. Kuvauspaikka 31: Näkymä Rauhalantieltä itään. Kuvassa on Luutnantintien omakotitaloja Rauhalantien itäpuolella olevan pellon takana. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvan vasempaan laitaan noin 40 metrin etäisyydelle aurinkopaneelikattoisen talon oikealla puolella olevan omakotitalon pihapiiristä. Pylväältä voimajohto jatkaa matkaa kohti kuvan oikeaa reunaa samassa linjassa kuvassa näkyvän pellon ja nurmialueen rajan kanssa. Voimajohto näkyy selvästi Luutnantintien varrella oleville omakotitaloille ja niiden pihapiireihin. Johto sijoittuu suhteellisen lähelle rakennuksia, joten se näkyy lähimaisemassa taloille. Monissa pihoista ei ole puita tai kasvillisuutta, joka voisi estää voimajohdon näkymisen pihapiiriin. Omakotitalojen pihoissa olevat piharakennukset voivat osittain peittää voimajohdon näkymistä.

Kuva 61. Kuvauspaikka 32: Näkymä Kivipellontieltä koilliseen. Kivipellontien oikealla puolella on puustoa, jonka taakse jää omakotitaloasutusta. Tien vasemmalla puolella on peltoa. Suunnitellun voimajohdon pylväs sijoittuu kuvan keskelle kuvassa näkyvän Kivipellontien ja Keimolantien risteyksen taakse. Voimajohto kulkee kuvan poikki kuvaussuunnan suuntaisesti Kivipellontien vasemmalla reunalla. Tien oikealla puolella oleva puusto peittää voimajohdon näkymisen puuston takana olevalle asuinalueelle. Tien vasemmalla puolella olevan ja kuvassa suoraan edessä Keimolantien takana olevan pellon reunoilla oleville omakotaloille voimajohto näkyy siltä osin kuin talojen pihapiirien kasvillisuus ei peitä sen näkymistä.

5 Johtopäätökset

Suunniteltu Aviapolis-Keimola voimajohto kulkee hyvin erilaisissa ympäristöissä. Reitin itäpäässä voimajohto kulkee teollisuus- ja toimitilavaltaisella alueella aivan Kehä III:n rinnalla. Vilkkaasti liikennöity tie, alueella jo olevat voimajohdot sekä teollisuusrakennukset lieventävät selvästi voimajohdon maisemavaikutuksia tällä alueella ja tekevät alueesta uuteen voimajohtorakentamiseen hyvin soveltuvan. Voimajohto aiheuttaa paikallisen muutoksen maisemaan nykytilanteeseen verrattuna erityisesti johtoalueen lähiympäristössä. Rakennetussa ympäristössä voimajohto ei näy laajalle alueelle rakennusten ja ympäristön puuston peittäessä sen näkyvyyden.

Suunniteltu voimajohto kulkee noin seitsemän kilometrin matkan Vantaanjokilaakson viljelymaiseman valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Tällä alueella maisemakuvaa on suojeltava Vantaan yleiskaavan 2020 suojelumääräysten mukaisesti. Lähes koko maisema-alueella kulkeva voimajohdon osuus sijoittuu aukeille peltoalueille, joilla voimajohto näkyy kauas pellon reunoille asti. Maisema-alueelle sijoittuvasta reitin osasta noin neljä kilometriä voimajohto kulkee olemassa olevan Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon yhteydessä. Olemassa olevan voimajohdon rinnalle rakennettavan voimajohdon maisemahaitta on uutta johtoa pienempi, koska olemassa oleva johto vähentää uuden johdon erottuvuutta maisemasta. Lisäksi suunnitellun voimajohdon pylväät ovat olemassa olevan voimajohdon pylväitä matalampia, jolloin suunniteltu voimajohto ei erotu maisemasta olemassa olevaa voimajohtoa korkeampana rakenteena. Pylväät eivät kaikissa osissa reitin tätä osuutta ole rinnakkain olemassa olevan voimajohdon pylväiden kanssa, mikä lisää pylväiden erottumista maisemassa. Olemassa olevan voimajohdon rinnalla kulkevalla reitin osuudella suunnitellun voimajohdon vaikutus maisemaan arvioidaan kohtalaiseksi, vaikka olemassa oleva voimajohto näkyykin jo maisemassa.

Maisema-alueelle sijoittuvasta reitin osasta noin kolme kilometriä suunniteltu voimajohto kulkee uutena johtona alueella, jossa ei ennestään ole voimajohtoja tai muita kookkaita ihmisen luomia rakenteita. Tällä reitin osuudella muodostuvat suunnitellun voimajohdon merkittävimmät maisemavaikutukset maisema-alueelle. Suunniteltu voimajohto tuo viljelyalueelle uuden maisemasta selvästi erottuvan elementin, joka näkyy alueella kulkeville teille ja alueen asuinrakennuksille. Asuinrakennusten pihapiirien kasvillisuus voi osittain peittää voimajohdon näkymisen ja esimerkiksi Seutulan kylän ja kulttuuriympäristön kannalta merkittävän Katrinebergin kartanon alueelle voimajohdon ei arvioida näkyvän huomattavasti kartanon ja alueen pihapiirien puuston peittävän vaikutuksen takia. Voimajohto muuttaa maiseman luonnetta ja sen vaikutus maisemaan alueella arvioidaan merkittäväksi.

Maisema-alueella suunnitellaan käytettävän sekä pylväitä, joiden johtimet ovat yhdessä, että pylväitä, joiden johtimet ovat kolmessa tasossa. Pylvästyypit on valittu huomioiden sijoituspaikan olosuhteet. Pylväillä, joiden johtimet ovat yhdessä tasossa, pyritään lieventämään linnustoon kohdistuvia vaikutuksia. Näitä pylväitä on suunniteltu käytettävän alueilla, joissa on tunnistettu lintujen mahdollinen törmäysriski. Eri pylvästyyppien välisissä maisemavaikutuksissa ei ole huomattavia eroja. Kummankin pylvästyypin kohdalla pellolla olevat pylväät muuttavat maisemaa yhtä lailla. Yksitasoinen pylväs on toisaalta kolmitasoista matalampi, mutta sen leveämpi rakenne lisää sen erottumista maisemasta. Kolmitasoinen pylväs on korkeampi ja voi siten näkyä etäämmälle, mutta rakenteeltaan se on kapeampi ja sirompi ja voi siten sulautua maisemaan hieman paremmin.

Vantaan yleiskaavassa 2020 suunniteltu voimajohto kulkee maisemallisesti arvokkaan alueen merkinnän sekä kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokaan kylämaiseman merkintöjen alueilla. Näillä alueilla maisemakuvaa on kaavamääräysten mukaan suojeltava. Toisaalta yleiskaavassa voimajohdolle on myös osoitettu suunnitelman mukainen reitti. Reitin länsipäässä suunniteltu voimajohto kulkee edelleen uutena johtona Kanniston ja Kivistön asuinalueiden tuntumassa. Omakotitalovaltaisten asuinalueiden reunoilla olevilla pelloilla kulkiessaan voimajohdolle aukeaa suorat näkymälinjat asuinalueiden reunimmaisilta omakotitaloilta. Voimajohto kulkee paikoitellen lähellä lähimpiä omakotitaloja. Voimajohdon maisemavaikutusta asutukselle voimistaa edelleen se, että monet asuinalueen

reunimmaisten omakotitalojen pihoista ovat hyvin avaria, eikä pihapiireissä ole välttämättä puita tai muuta kasvillisuutta, joka peittäisi voimajohdon näkymisen.

Kokonaisuudessaan suunnitellun Aviapolis-Keimola voimajohdon maisemavaikutukset ovat vähäiset reitin itä- ja eteläpäässä ja voimakkaammat reitin länsi- ja pohjoispäässä, missä voimajohto sijoittuu uutena johtona alueille, joilla on maisemallista arvoa ja asutusta.

6 Lähteet

Museovirasto. Kulttuuriympäristön palveluikkuna. Viitattu 1.10.2025. Saatavilla: https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/portti/read/asp/default.aspx

Suomen ympäristökeskus 2021.Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet: Uusimaa. Saatavilla: https://www.ymparisto.fi/fi/luonto-vesistot-ja-meri/maisemat/arvokkaat-maisema-alueet

Uudenmaan liitto 2022. Missä maat ovat mainioimmat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisuja E 245–2022.

Ympäristöministeriö 1993. Maisemanhoito, Maisema-aluetyöryhmän mietintö I.

VANTAA
Arkeologinen tarkkuusinventointi Keimolan ja Aviapoliksen välille esisuunnitellun 110 kv voimajohtolinjan pylväänpaikoilla Piispankylän länsipuolisilla pelloilla 2025

Juuso Koskinen
Ville Hemminki

MIKROLIITTI Oy
PIENI TEHOKAS TERÄVÄ
ARKEOLOGISET TUTKIMUKSET TAIDOLLA VUODESTA 1988

Tilaaja: Rejlers Finland Oy

Sisältö

Perustiedot **2**
Kartat **3**
Tarkkuusinventointi **4**
Pylväänpaikat ja lähimmät tunnetut asuinpaikat 4
Maastotyö ja tarkkuusinventoinnin tulos 6
Lähteet **6**
Kuvat **7**

Kansikuva: Ville Hemminki kaivamassa koekuoppaa pylväänpaikalla B (väliaikainen tunnus).

Perustiedot

Alue: Kolme esisuunniteltua 110 kV ilmajohdon pylväänpaikkaa Vantaan Piispankylän länsipuolisilla pelloilla, Vantaanjoen kumminkin puolin, lähellä kiinteitä muinaisjäännöksiä Niku (mj-tunnus 92010024) ja Nystuga (92010020), jotka ovat kivikautisia asuinpaikkoja.

Tarkoitus: Selvittää onko suunnitelluilla pylväänpaikoilla kiinteää muinaisjäännöstä tai muuta arkeologisesti suojeltavaa jäännöstä.

Maastotyö: 16.4.2025

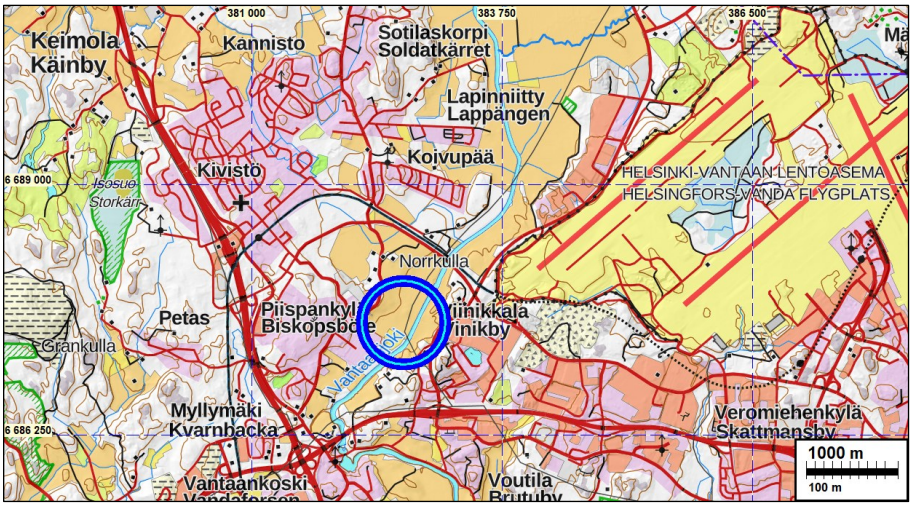
Tilaaja: Rejlers Finland Oy

Tutkimukset: Lehtosalo inventointi 1962, Lesell inventointi 2000, Pesonen inventointi 2018.

Tekijät: Maastotyö Juuso Koskinen ja Ville Hemminki, raportti Juuso Koskinen.

Löydöt: Tutkimuksessa ei saatu löytöjä.

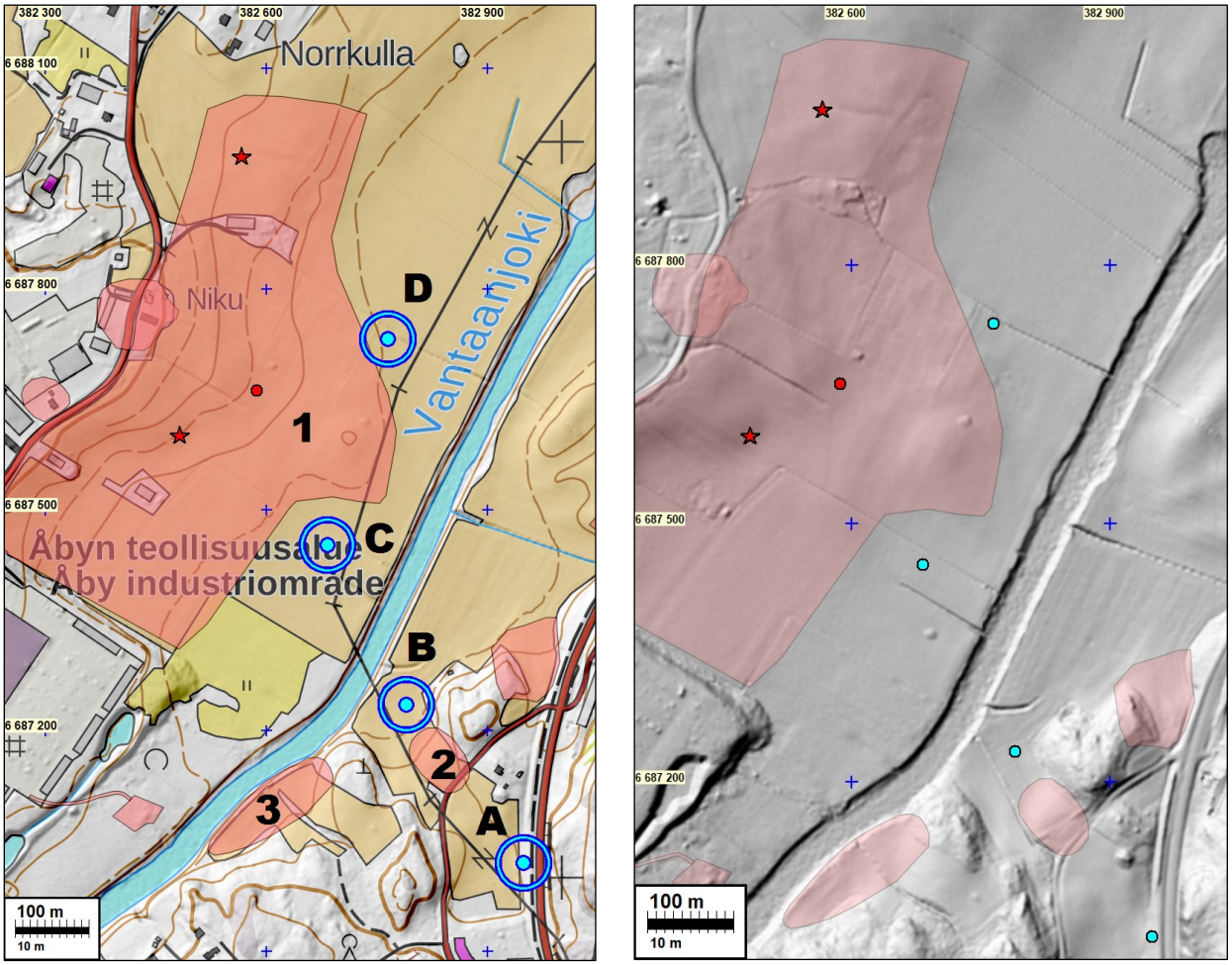
Tulos: Tutkituilla pylväänpaikoilla ei ole kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisesti suojeltavia jäännöksiä.



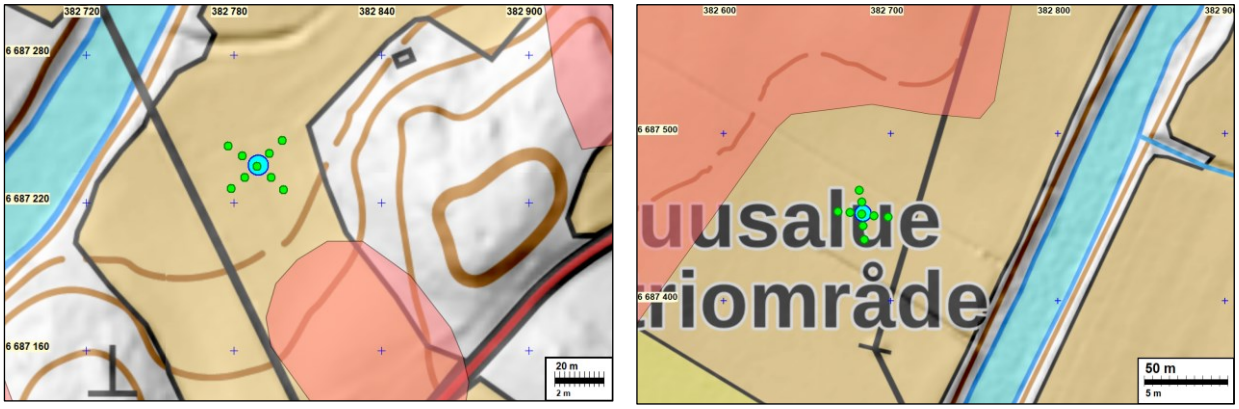
Tarkkuusinventoitujen pylväänpaikkojen sijainti.

Muita tietoja: Koordinaatit ja kartat ovat ETRS-TM35FIN- ja N2000-järjestelmissä. Paikannukset on tehty noin 3 cm tarkkuuteen pystyvällä satelliittipaikannuslaitteella. Kartat ja ilmakuvat ovat Maanmittauslaitoksen aineistoista 4/2025, ellei toisin mainittu. Muinaisjäännösrekisteri on tarkastettu 4/2025. Valokuvia ei ole talletettu mihinkään viralliseen arkistoon, eikä niillä ole mitään kokoelmatunnusta. Valokuvat ovat digitaalisia, ja ne ovat tallessa Mikroliitti Oy:n palvelimella. Kuvaaja: J. Koskinen.

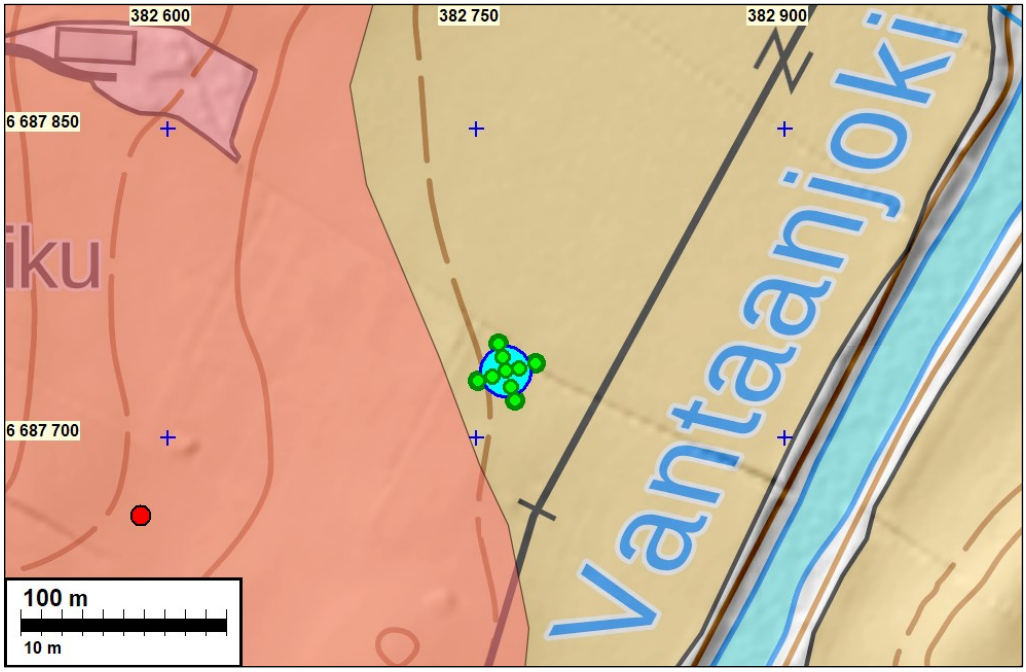
Kartat



Esisuunnitellut pylväänpaikat kartoissa sinisillä pisteillä, joista B, C ja D tarkkuusinventoitiin. Kiinteät muinaisjäännökset punaisina alueina, raportissa mainitut asuinpaikat numeroituina, 1: Niku (mj-tunnus 92010024), 2: Nystuga (92010020) ja 3: Viinikkala 1 (92010021). Punaisella pisteellä muinaisjäännöksen Niku sijaintipiste, jonka kohdalla on Veikko Lehtosalon 1962 raportissa mainittu asuinpaikka 14a. Eteläisempi punaisista tähdistä on muinaisjäännösrekisterin alakohde (28225), jossa on Lehtosalon 1962 raportissa mainittu asuinpaikka 14b. Pohjoisempi punaisista tähdistä on alakohde (29724), josta Petro Pesonen on löytänyt kivikauden tyypin kourutaltan inventoinnissa vuonna 2018.



Pylväänpaikkojen sijainnit sinisillä pisteillä, koekuoppien kohdat vihreillä pisteillä, ja muinaisjäännösrajaukset punaisina alueina. Vasemmassa kartassa pylväänpaikka B (N 6687235 E 382790), oikeassa pylväänpaikka C (N 6687452 E 382684).



Pylväänpaikka D (N 6687732 E 382765). Merkinnät samoin, kuin edellisissä kartoissa.

Tarkkuusinventointi

Vantaan Keimolan ja Aviapoliksen välille on esisuunnittelussa Vantaan energia Sähköverkot Oy:n 110 kV ilmajohtolinjahanke. Linja kulkee Piispankylän länsipuolella pelloilla, joilta tunnetaan kivikautisia asuinpaikkoja. Vantaan kaupunginmuseo antoi alueelle suunnitelluista pylväänpaikoista lausunnon (14.4.2025, VKM/044/2025), jonka mukaan kolme pylväänpaikkaa, raportin kartoille merkityt B, C ja D (kirjaintunnukset väliaikaisia), piti tarkkuusinventoida ennen niiden rakentamista, että tiedettäisiin, onko niiden kohdilla kiinteää muinaisjäännöstä tai muita jatkotoimenpiteitä vaativia arkeologisia jäännöksiä. Hankkeen suunnittelukonsultti Rejlers Finland Oy tilasi työn Mikroliitti Oy:ltä. Juuso Koskinen ja Ville Hemminki tekivät tarkkuusinventoinnin maastotyön 16.4. 2025, tutkimuksen kannalta normaaleissa olosuhteissa.

Pylväänpaikat ja lähimmät tunnetut asuinpaikat

Tarkkuusinventoiduista pylväänpaikoista eteläisin, eli B, sijaitsee Vantaanjoen ja Nystugan kivikautisen asuinpaikan (mj-tunnus 92010020) välissä. Vantaanjoen ranta on pohjoisessa noin 50 m päässä pylväänpaikan keskipisteestä, ja asuinpaikan muinaisjäännösraja on etelässä noin 40 m etäisyydellä. Kaksi pohjoisinta pylväänpaikkaa, C ja D, sijaitsevat Vantaanjoen pohjoispuolella, olemassa olevan voimajohdon ja Nikun laajan muinaisjäännösalueen (92010024) välissä. Voimajohtolinjalle on pylväänpaikoilta matkaa noin 35–40 m. Muinaisjäännösalueen reunalle on pylväänpaikan C keskipisteeltä noin 60 m ja pylväänpaikan D keskipisteeltä noin 25 m.

Suunnitellut pylväänpaikat sijaitsevat korkeuskäyrien 25 ja 27,5 m mpy välillä. Muinaisen Itämeren ranta on ollut niiden tasolla noin 4250 eKr., tienoilla. Noin 4000 eKr., vesi on laskenut jo nykyisen Vantaanjoen uomaan. Pylväänpaikkojen maasto on tasaista ja piirteetöntä, vailla muinaisrantamuotoja. Nikun muinaisjäännösalueen kivikautisten löytöjen paikat sijaitsevat peltorinteillä noin 33–35 m mpy, eli Litorinatransgression aikaisen rantatason korkeudella, jolla hitaasti laskeva ranta on sijainnut pitkään. Näillä korkeuksilla merenranta on ollut noin 7000–6000 eKr. Nystugan peltorinteen yläosa, josta kivikautiset löydöt on saatu, sijaitsee noin 35 m mpy, joten se on muinaisen Itämeren rannansiirtymän perusteella samanaikainen, kuin Nikun paikat. Kun tutkittuja pylvään-

paikkoja vertaa näiden asuinpaikkojen topografiaan ja korkeustasoon, voidaan todeta, että pylväänpaikkojen maasto on siis kivikautisiksi merenranta-asuinpaikoiksi huonosti sopivaa. On kuitenkin otettava huomioon, että pylväänpaikalta B noin 130 metriä kaakkoon alkaa kivikautinen asuinpaikka Viinikkala 1 (mj-tunnus 92010021), joka on noin 27,5 m mpy korkeudella, eli hyvin samalla korkeudella, kuin tutkitut pylväänpaikat. Asuinpaikka alkaa noin 10–20 m nykyisestä joenrannasta, eli Vantaanjoki on ollut asuinpaikan vesistöyhteytenä. Pylväänpaikat sijaitsevat noin 50–140 m päässä joenrannasta, mikä on kauimmillaankin nuorakeraamisen kulttuurin asuinpaikalle vielä mahdollinen etäisyys.

Nystugan tutkimushistoria

Nystugan asuinpaikan on löytänyt Veikko Lehtosalo Helsingin pitäjän kiinteiden muinaisjäännösten inventoinnissa 1962. Vuoden 1961 ilmakuvassa paikan ympäristö on hyvin samankaltainen kuin nyt: tie, pelto ja metsäinen kalliomäki samoilla paikoillaan. Metsänreuna on kuitenkin levittäytynyt noin 7 m pellolle päin verrattuna 1961 tilanteeseen. Lehtosalo löysi noin 11 kvartsiittiesinettä ja -iskosta tien länsipuolelta, kalliomäen juurelta, peltomäen päältä. Lehtosalo arvioi paikan korkeudeksi 38 m mpy, mutta Maanmittauslaitoksen ilmalaserkeilausmallin perusteella Lehtosalon kuvailema kohta pellossa, josta löydöt tulivat, on korkeimmillaan noin 35 m mpy. Maasto on 38 m mpy korkeudella vasta metsämäen puolella, muinaisjäännösrajalta, noin 5 m koilliseen.

Kreetta Lesell kävi paikalla Vantaan kaupungin kiinteiden esihistoriallisten muinaisjäännösten inventoinnissa vuonna 2000, mutta ei päässyt tutkimaan peltoa, koska se oli kasvillisuuden peittämä.

Petro Pesonen tarkasti asuinpaikan Vantaan arkeologisessa inventoinnissa 2018. Tarkastuksessa ei saatu havaintoja, joiden perusteella aiempien tutkimusten tietoja olisi tarvinnut muuttaa. Pesosen mukaan muinaisjäännöksen koillispuolella oleva metsämäki olisi mahdollinen kivikautiseksi asuinpaikaksi.

Pylväänpaikan B sijaintipiste on noin 40 m luoteeseen asuinpaikan muinaisjäännösrajasta. Peltorinne, jonka yläosasta Lehtosalo on asuinpaikan tunnetut löydöt saanut, alkaa nousta muutama metri muinaisjäännösrajalta kaakkoon.

Nikun tutkimushistoria

Nikun asuinpaikkaa on tutkittu samoissa inventoinneissa, kuin Nystugan asuinpaikkaa. Lehtosalo löysi Nikun talon pelloilta kvartsiesineitä kahdesta kohtaa. Paikkojen kuvaukset on liitetty vuoden 1962 inventointikertomukseen, vaikka tarkalleen ottaen Lehtosalo sai löydöt vuonna 1963 tekemässään maastotyössä. Lehtosalon asuinpaikka 14a on muinaisjäännöksen nykyisen sijaintipisteen kohdalla. Siitä kohtaa pellon pinnalta, noin 30 x 20 m alalta, Lehtosalo otti talteen 21 kpl kvartsiesineitä ja -iskoksia. Asuinpaikan korkeudeksi hän mainitsee noin 33 m mpy. Löytökohta 14b on myös pellossa, muinaisjäännösrekisteriin merkityn eteläisemmän alakohteen kohdalla. Lehtosalo otti paikalta talteen 16 kpl kvartsiesineitä ja -iskoksia. Myös tämän asuinpaikan korkeudeksi hän arvioi 33 m mpy. Löytöjen alue oli laajuudeltaan noin 10 x 30 m.

Kreetta Lesell inventoi alueella vuonna 2000. Hän katsoi asuinpaikan hyvin säilyneeksi, peltotöistä aiheutunutta tuhoa lukuun ottamatta. Inventointiraportin kartassa kohde on rajattu huomattavan laajaksi siihen nähden, mistä tunnetut asuinpaikkalöydöt on saatu, mikä on ollut normaali käytäntö vuosituhannen vaihteen aikaisissa inventoinneissa. Nykyinen muinaisjäännösrajaus on pääosin saman laajuinen, yltäen esimerkiksi kaakossa noin 200 m päähän lähimmältä tunnetulta löytökohdalta (mj-piste / Lehtosalo 14a), aina 27 m mpy korkeustasolle asti.

Petro Pesonen inventoi muinaisjäännöksen 2018. Hän löysi pellon pinnalta kourutaltan Norrkullan eteläpuoliselta pellolta. Inventoinnin tuloksena muinaisjäännösrajausta laajennettiin löydön alueelle. Lähin aiempi löytökohta on muinaisjäännöksen nykyinen sijaintipiste, eli Lehtosalon asuinpaikka 14a, noin 300 m etelään.

Tarkkuusinventoinnissa tutkitut pylväänpaikat C ja D sijaitsevat Nikun laajan muinaisjäännösrajauksen kaakkois- ja länsipuolella. Pylväänpaikalta C on lähimmille tunnetuille löydöille (mj-piste / Lehtosalo 14a) matkaa noin 200 m. Sama löytöalue on lähimpänä myös pylväänpaikkaa D. Etäisyys on noin 160 m.

Maastotyö ja tarkkuusinventoinnin tulos

Suunniteltujen pylväänpaikkojen C- ja D- kohdilla pellon pinta oli hyvin näkyvillä. Pellot olivat vasta oraalla. Mitään kivikautisiin asuinpaikkoihin viittaavia löytöjä tai havaintoja ei saatu. Pylväänpaikka B oli kasvuston peittämä, joten pintahavaintoja ei sen kohdalta saatu.

Kaikki kolme pylväänpaikkaa koekuopitettiin samalla periaatteella: sijaintipisteen kohdalle kaivettiin koekuoppa, ja lisäksi kahdeksan koekuoppaa pisimmillään 15 m päähän sijaintipisteeltä niin, että kuopat kattoivat noin 30 x 30 m alan. Tutkittavilla kohdilla ei ollut mitään maastonpiirteitä, joiden mukaan koekuoppia olisi voinut sijoittaa. Koekuopat olivat laajuudeltaan noin 40 x 40 cm, ja ne kaivettiin lapiolla. Kaikissa koekuopissa näkyi normaali, noin 30 cm paksu kyntökerros, jonka alta alkoi puhdas ja tiivis pohjasavi. Savea kaivettiin noin 5–15 cm syvyydelle. Koekuopissa ei näkynyt mitään kivikautiseen asuinpaikkaan viittaavaa. Tarkkuusinventoitujen pylväänpaikkojen kohdilla ei siis ole kiinteää muinaisjäännöstä tai muutakaan arkeologisesti suojeltavaa jäännöstä.

13.5.2025

Juuso Koskinen, Mikroliitti Oy.

Lähteet

Lehtosalo, V. 1962. Helsingin pitäjän kiinteät muinaisjäännökset. Museovirasto.

Lesell, K. 2000. Vantaan kaupungin kiinteiden esihistoriallisten muinaisjäännösten inventointi. Museovirasto.

Pesonen, P. 2018. Vantaan arkeologinen inventointi. Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelu.

Kuvat

Koekuoppa pylväänpaikan B sijaintipisteellä. Kuva kaakkoon, eli Nystugan asuinpaikalle päin. Asuinpaikan löydöt on saatu taka-alan peltomäen päältä.

Vasemmalla: Sama koekuoppa luoteeseen, eli Vantaanjoelle päin kuvattuna. Joki on kuvassa näkyvän puuston ja pusikoiden kohdalla. *Oikealla:* Maat koekuopassa: noin 30 cm paksun kyntökerroksen alla on tiivis ja puhdas savi, jota on kaivettu noin 5 cm verran.

Pylväänpaikka C luoteeseen, eli Nikun muinaisjäännösalueelle päin, kuvattuna. Lehtosalon asuinpaikat 14a ja 14b sijaitsevat taka-alan peltorinteellä noin 200–250 m päässä. Pylväänpaikan sijaintipiste on arkeologista noin 2 m oikealle.

Vasemmalla: Edellisen kuvan etualan koekuoppa kuvattuna kaakkoon, eli Vantaanjoelle päin. Kauimpana takana puiden välistä näkyy peltoaukea, jossa on pylvään paikka B ja Nystugan asuinpaikka.
Oikealla: Koekuopassa oli noin 35 cm paksu kyntökerros, jonka alta alkoi tiivis ja puhdas savi.

Pylväänpaikka D länteen päin kuvattuna, eli suuntaan, jossa Nikun muinaisjäännöspiste ja Lehtosalon asuinpaikka 14a sijaitsee. Sen kohta on suunnilleen taka-alalla ruskeana erottuvan kasvustosaarekkeen vasemmalla puolella, eli noin 160 m päässä pylväänpaikan keskipisteeltä, jonka kohdalla arkeologi seisoo.

Vasemmalla: Koekuoppa suunnitellun pylväänpaikan D sijaintipisteen kohdalla, noin länteen kuvattuna. Taka-alalla, pusikoiden rivin kohdalla on Vantaanjoki. *Oikealla*: Maat koekuopassa. Noin 30 cm paksun kyntökerroksen alla on tiivis ja puhdas savi.

vantaan energia sähköverkot

Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohto
Ympäristövaikutusten arviointi

Sisällys

1 Hankkeen kuvaus 7
1.1 Sijainti 7
1.2 Voimajohto ja johtoalue – yleiset periaatteet 8
1.3 Aviapolis-Keimola 110 kV:n voimajohdon rakenteet 10
1.4 Voimajohdon suunnitteluperiaatteet 16
1.5 Sähkö- ja magneettikentät 19
1.6 Hankkeen suunnittelun aikana tarkastellut muut reittivaihtoehdot 21
1.7 Hankkeen vaatimat luvat 22
1.8 Rakentaminen 23
1.9 Voimajohdon käytön aikainen kunnossapito 25
1.10 Toiminnan aikaiset päästöt 25
1.11 Riskit ja häiriötilanteet 26
1.12 Käytöstä poisto 27
2 Hankkeen suhde YVA-lain hankeluetteloon 27
3 Ympäristön nykytila 28
3.1 Maankäyttö 28
3.2 Asutus ja virkistyskäyttö 35
3.3 Maisema ja kulttuuriympäristö 37
3.4 Pintavedet 42
3.5 Pohjavedet 51
3.6 Maa- ja kallioperä 52
3.7 Luonnonsuojelualueet 54
3.8 Kasvillisuus ja eläimistö 59
3.9 Melu ja tärinä 70
3.10 Päästöt ja ilmanlaatu 71
4 Vaikutusten arviointi 72
4.1 Maankäyttö 72
4.2 Ihmisten elinolot, viihtyvyys sekä terveys 73
4.3 Maisema- ja kulttuuriympäristö 74
4.4 Arkeologinen kulttuuriperintö 76
4.5 Pintavedet 76
4.6 Pohjavedet ja maa- ja kallioperä 78

4.7 Luonnonsuojelualueet 78
4.8 Kasvillisuus ja eläimistö 79
4.9 Ekologiset yhteydet 88
4.10 Liikenne, melu ja tärinä 89
4.11 Ilmanlaatu 89
4.12 Yhteisvaikutukset muiden tiedossa olevien hankkeiden kanssa 89
4.13 Vaikutusten ja haittojen lieventäminen 90
5 Johtopäätökset 91
6 Lähdeluettelo 94

Liitteet

Liite 1 Sähkö- ja magneettikenttätarkastelu

Liite 2 Liito-oravavaikutusten arviointi

Liite 3 Muuttolinnustovaikutusten arviointi

Liite 4 Lahokaviosammalselvitys

Liite 5 Maisemaselvitys

Liite 6 Arkeologinen tarkkuusinventointi

17.6.2026

Lupa- ja valvontavirasto, LVV
Kirjaamo

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN SOVELTAMINEN YKSITTÄISTAPAUKSESSA

Vantaan Energia Sähköverkot Oy suunnittelee 110 kV voimajohdon rakentamista Aviapolis-Keimola välille. Ilmajohtona toteutettavan voimajohdon kokonaispituus on 14,3 km, josta 9,7 km sijoitetaan uuteen johtokäytävään ja 4,6 km olemassa olevan voimajohdon rinnalle samaan johtokäytävään. Uuden johdon vaatima avoin johtoaukea on leveydeltään enimmillään noin 33 m ja kapeimmillaan noin 25 m. Lisäksi johtoaukean reunoilla on noin 10 m reunavyöhykkeet. Olemassa olevan johtokäytävän kohdalla vaadittava levennys on noin 25 m. Johto toteutetaan sijaintipaikasta riippuen pylväillä, joiden nimelliskorkeus maanpinnasta alimpaan virtaorteen on 10–32 metriä. Pylväiden kokonaiskorkeus mitattuna maan pinnasta ukkosjohtimien kiinnityskohtaan vaihtelee tällöin 15–47 m välillä. Voimajohto sijoittuu pääosin yleiskaavassa osoitettuun johtokäytävään.

Yhteiskunnan sähköistymisen vuoksi ja verkoissa todettujen pullonkaulojen poistamiseksi sähköverkkoihin tarvitaan merkittävästi lisää kapasiteettia nopealla aikataululla. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n siirtoverkon pitkän tähtäimen kehittämissuunnitelma on perustunut yleiskaavan mukaiseen Aviapoliksen ja Keimolan sähköasemien välille ilmajohtona toteutettavaan 110 kV voimajohdon linjaukseen 800 MW mitoituksella. Ilmajohdon rakentamisen mahdollistava yleiskaavamerkintä on ollut Vantaan kaupungin eri yleiskaavoissa vuosikymmeniä, ja ilmajohdon toteuttamisen maankäytölliset vaikutukset on otettu huomioon yleiskaavoja laadittaessa. Myös voimassa oleva Vantaan yleiskaava (2020) on laadittu sillä oletuksella, että uusien voimajohtojen on lähtökohtaisesti oletettu rakentuvan ilmajohtoina.

Kyseessä oleva voimajohto on keskeisin osa laajempaa Vantaalle rakennettavaa itä-länsisuuntaista 110 kV voimajohtojen runkoyhteyttä, jolle tavoitellaan mahdollisimman suurta kuormitettavuutta (sähkönsiirtokykyä). Kyseinen voimajohtoyhteys liitetään myöhemmin Fingrid Oy:n kantaverkon Tuusulan Ruotsinkylään rakennettavalle 400/110 kV sähköasemalle. Näin saadaan muodostettua siirtoverkon kapasiteetin kasvattamisen kannalta ehdottoman tärkeä uusi kantaverkkoliityntä. Kyseisen runkoyhteyden avulla pystytään pitkälti vastaamaan Vantaan kaupungin alueella vihreän siirtymän aiheuttamaan huipputehon kasvuun tulevien vuosien aikana ja täyttämään siten verkonhaltijalle säädetty liittämisvelvoite uusille asiakkaille riittävän nopealla aikataululla. Johtoyhteys mahdollistaa lisäksi muiden Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n verkossa olevien ikääntyneiden 110 kV voimajohtoyhteyksien saneeraamisen tulevaisuudessa toimitusvarmuuden vaarantumatta.

Mikäli siirtoverkon kapasiteettia ei saataisi kasvatettua, tulisi tällä olemaan merkittävä suora vihreää siirtymää hidastava vaikutus Vantaan alueella. Vaikutukset voisivat tällöin ulottua myös Vantaan ratikan ja mahdollisen Lentoradan sähkönsaantiin tai lentokentän sähköistymiseen sekä uusien yritysten saamiseen Vantaan alueelle.

Uudenmaan ELY-keskus (nykyisin Lupa- ja valvontavirasto, myöhemmin tässä asiakirjassa myös ”LVV”) on antanut 16.9.2025 lausunnon (UUDELY/3996/2025) liittyen Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohankkeen ympäristöselvitykseen (päivätty 27.6.2025). Ympäristöselvitys on liittynyt hankkeen sähkömarkkinalain (933/2025) mukaiseen hankelupa-prosessiin. ELY-keskus on edellä mainitussa lausunnossa ottanut samalla kantaa siihen, edellyttääkö hanke YVA-menettelyä. Lausunnossa ELY-keskus katsoo, että ”esitelty hanke ei edellytä YVA-menettelyä eikä hankkeesta ole tarpeen tehdä yksittäistapausharkintaa YVA-menettelyn edellyttämisestä. YVA-lain (252/2017) mukaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia.” Lopuksi ELY-keskus toteaa, että ”esitellyllä hankkeella ei ole tällaisia merkittäviä ympäristövaikutuksia.”

Myöhemmin 22.9.2025 Uudenmaan ELY-keskus ilmoitti Vantaan Energia Sähköverkot Oy:lle, että Kiilan-Sotilaskorven alueen asukkaat ovat pyytäneet 19.9.2025 ELY-keskusta tarkastelemaan hankkeen YVA-menettelyn tarvetta. Tämän johdosta ELY-keskus pyysi toiminnanharjoittajaa toimittamaan YVA-asetuksen (277/2017) 1 §:n vaatimuksia vastaavan aineistopaketin YVA-menettelyn soveltamista koskevan päätöksen antamiseksi.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy pyytää Lupa- ja valvontavirastoa tekemään päätöksen siitä, sovelletaanko hankkeeseen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (myöhemmin ”YVA-lain”) 3 §:n 2 momentin mukaisesti ympäristövaikutusten arviointimenettelyä yksittäistapauksessa.

YVA-menettelyä sovelletaan sellaisiin hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia (3 § 1 momentti). YVA-lain liitteenä olevassa hankeluettelossa on määritelty hankkeet, jotka edellyttävät aina YVA-menettelyä. Hankeluettelon mukaan YVA-menettelyä sovelletaan vähintään 220 kilovoltin maanpäällisiin voimajohtoihin, joiden pituus on yli 15 kilometriä. Tämän lisäksi YVA-menettelyä sovelletaan yksittäistapauksessa hankkeeseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia (3 § 2 momentti). YVA-menettelyn soveltamisesta päätettäessä voidaan ottaa huomioon esitetyt lieventämistoimet.

Kyseessä oleva voimajohto alittaa hankeluettelossa määritellyn kokorajan sekä nimellisjännitteeltään että pituudeltaan. Hanke sijoittuu osin olemassa olevan voimajohdon rinnalle samaan johtokäytävään ja pääosin yleiskaavassa osoitettuun voimajohtokäytävään. Voimajohto soveltuu yleis- ja asemakaavoissa osoitettuun sekä nykyiseen maankäyttöön. Hankkeella on vähäisiä tai korkeintaan kohtalaisia vaikutuksia linnustoon ja kasvillisuuteen. Voimajohto ei aiheuta merkittävää estevaikutusta lajien liikkumiselle tai katkaise ekologisia yhteyksiä laajalla tasolla. Luonnonympäristön osalta Krakanojan luontotyyppin voi kohdistua merkittäviä vaikutuksia, joita pyritään ehkäisemään soveltuvilla rakennus- ja huoltotöillä. Hanke ei estä alueella asumista, virkistysalueiden käyttöä tai muutakaan maankäyttöä. Kokonaisuutena tarkastellen voimajohtohankkeen vaikutusten arvioidaan pysyvän suhteellisen paikallisina ja hallittavissa. Kokonaisuutena arvioiden ja ottaen huomioon hankkeen ja alueen luonne, kyseessä olevassa hankkeessa ei ole tunnistettavissa sellaisia

todennäköisiä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia, jotka rinnastuisivat YVA-lain hankeluettelon hankkeeseen.

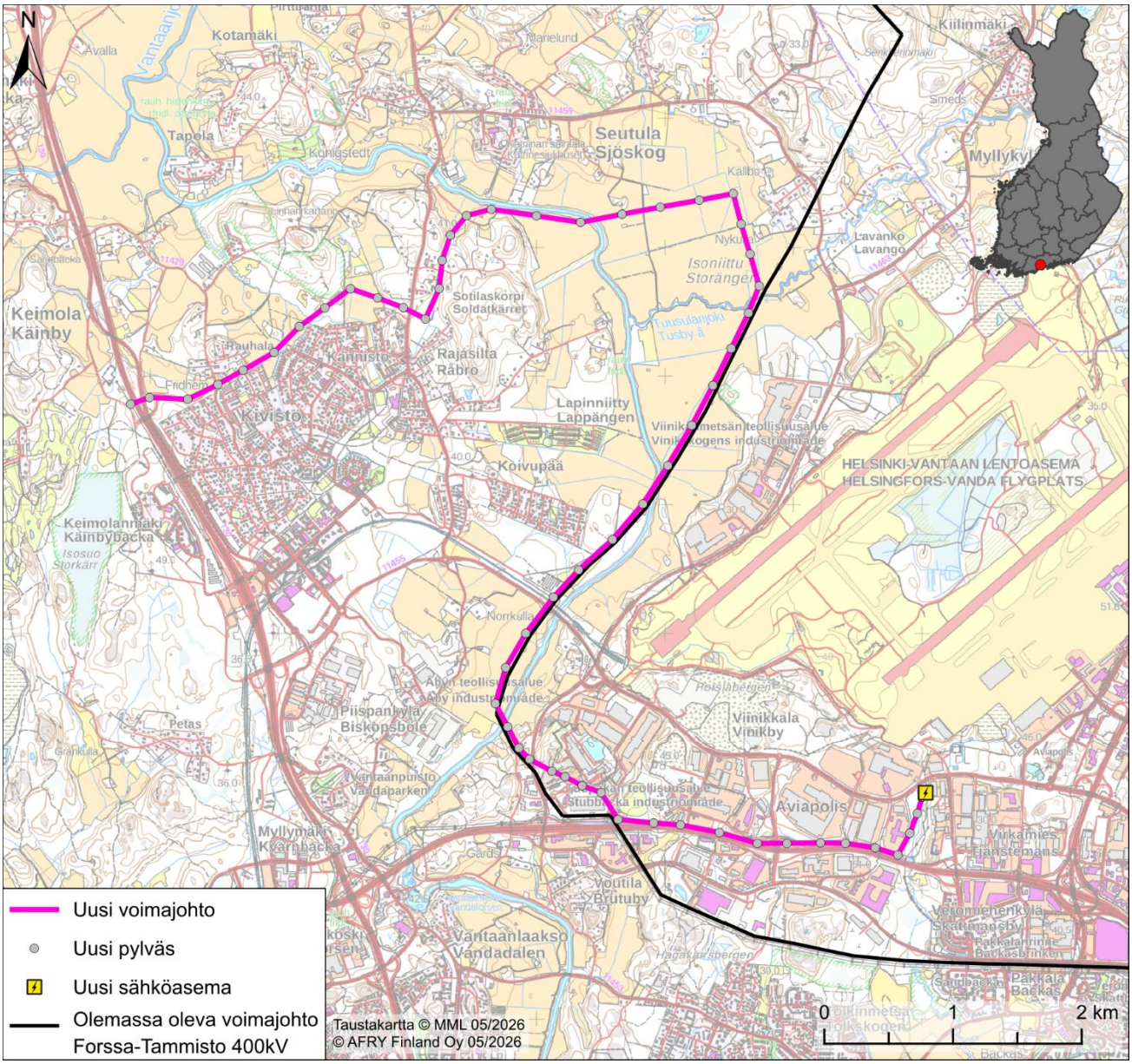
Lisätietoja hankkeesta antavat Vantaan Energia Sähköverkot Oy:ltä siirtoverkon rakennuttajapäällikkö Jussi Välimäki (jussi.valimaki@vantaanenergia.fi) ja Vantaan Energia Oy:ltä ympäristö- ja vastuullisuusasiantuntija
Noora Guzman Monet (noora.guzmanmonet@vantaanenergia.fi).

Voimajohtoreitin suunnittelusta on vastannut Rejlers Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n toimeksiannosta. Hankkeen suunnittelun yhteydessä on tehty luonnon- ja kulttuuriympäristön selvityksiä maastossa, joista on vastannut Rejlers Oy sekä Mikroliitti Oy. YVA-tarveharkinnan on valmistellut työryhmä, joka on koostunut Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n ja Vantaan Energia Oy:n asiantuntijoista, sekä Rejlers Finland Oy:n ja AFRY Finland Oy:n ympäristö-, luonto- ja vesistöasiantuntijoista. Muuttolinnustoon kohdistuvien vaikutusten arvioinnin on toteuttanut Sitowise Oy:n asiantuntijat. Lepäilijälaskennan on toteuttanut AFRY Finland Oy ja sen tulokset on huomioitu osana linnustovaikutusten arviointia. Työryhmässä Vantaan Energia Sähköverkot on laatinut hankkeen kuvauksen ja vaikutusarvioinnit on tehty konsulttien asiantuntijoiden toimesta.

1 Hankkeen kuvaus

1.1 Sijainti

Vantaan Energia Sähköverkot Oy suunnittelee uutta noin 14,3 km pituista 110 kV:n voimajohtoa Vantaan kaupungin alueelle välille Aviapolis-Keimola. Uusi voimajohto on suunniteltu Keimolan sähköasemalle liittyvän olemassa olevan voimajohdon (Keimola-Pakkala ja Martinlaakso-Keimola väliset 110 kV voimajohdot) ja Osumapuiston pohjoisosaan suunnitteilla olevan Aviapoliksen sähköaseman välille. Uusi Aviapoliksen sähköasema korvaa nykyisen Tolkinkylän sähköaseman. Hankkeen suunniteltu reitti on esitetty kuvassa alla (Kuva 1).



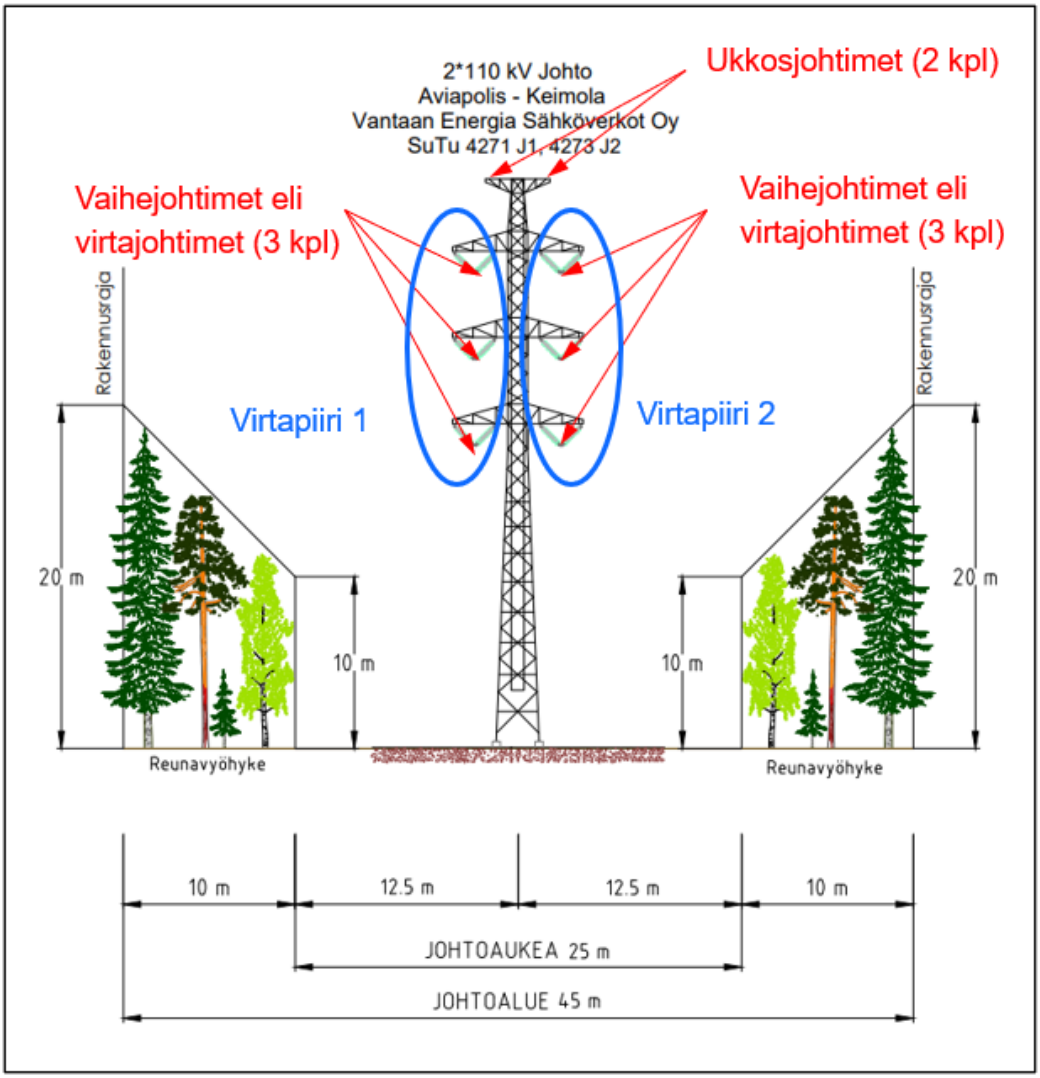
Kuva 1. Aviapolis-Keimola 110 kV:n voimajohdon suunniteltu reitti. Kartalla esitetty lisäksi nykyisen Fingrid Oyj:n 400 kV:n Forssa-Tammisto voimajohdon reitti.

Hankealue sijoittuu kaupunkialueelle. Sen läheisyydessä sijaitsevat suurista teistä Kehä III Aviapoliksen ja Hämeenlinnan väylä Kivistön kohdalla. Reitti sijoittuu osin tiheän asutuksen alueelle Vantaan Kivistössä Keimolan osuudella, mutta suurimmaksi osaksi harvaan asutulle alueelle. Seutulan alueella hanke sijoittuu pelloille.

1.2 Voimajohto ja johtoalue – yleiset periaatteet

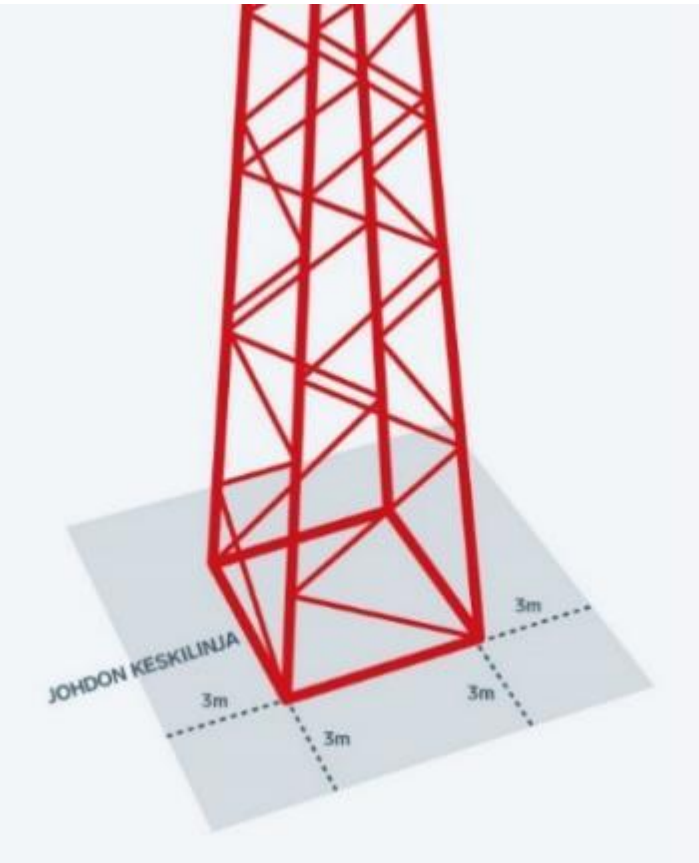
Seuraavassa on kuvattu voimajohdon ja johtoalueen yleiset periaatteet.

Voimajohto käsittää voimajohdon rakenteen (Kuva 2) lisäksi voimajohdon alla olevan maa-alueen eli niin sanotun johtoalueen. Johtoalue on alue, johon voimajohdon rakentaja on lunastanut rajoitetun käyttöoikeuden (käyttöoikeuden supistus). Johtoalueen muodostavat johtoaukea ja sen molemmin puolin sijaitsevat reunavyöhykkeet. Rakennusrajoitusta haetaan johtoalueelle, joka sisältää johtoaukean ja reunavyöhykkeet. Tälle alueelle ei saa rakentaa rakennuksia ja myös erilaisten rakenteiden sijoittamiseen tarvitaan voimajohdon omistajan lupa. Voimajohtojen alla olevat maa-alueet ja muu omaisuus pysyvät maanomistajan omistuksessa.



Kuva 2. Voimajohdon osat, johtoaukea ja -alue (Rejlers Finland Oy).

Voimajohtopylvään pylväsala ulottuu kolmen metrin etäisyydelle maanpäällisistä pylväsrakenteista (Kuva 3). Pylväsala on suoja-alue, jolla ei saa liikkua työkoneilla, kaivaa tai läjittää. Koko reitille on valittu pylväsrakenne, joka on pohjapinta-alaltaan pieni, jolloin peltopinta-alaa säästyy. Johtimien alaista aluetta voi käyttää viljelykseen normaalisti.



Kuva 3. Periaatekuva pylväsalasta, kyseessä on yksijalkainen vapaasti seisova pylväs. (Fingrid 2021).

Suunniteltu 110 kV:n voimajohto toteutetaan ilmajohtona kahdella virtapiirillä vapaasti seisovilla teräsristikkopylväillä. Teräsrakenteiden galvanoinnilla rakenteelle voidaan antaa kestoiäksi jopa 60–80 vuotta. Voimajohdon pylväsrakenteen yläosaan tulevat ukkospukit. Ukkospukkeihin sijoitetaan ukkosjohtimet, joiden avulla voimajohto maadoitetaan joka pylvään kohdalla. Ukkosjohtimilla ja maadoituksilla varmistetaan johdon sähköturvallisuus sekä lievennetään ukkosten aiheuttamia häiriöitä. Ukkosjohtimeen asennetaan tiedonsiirtoyhteys (valokuitu) muun muassa sähköverkon suojausta ja kauko-ohjausta varten.

Pylväsrakenteet muodostuvat paikalla valettavasta teräsbetonirakenteisesta perustuksesta, teräsristikkorakenteisestä pylväsosasta ukkospukkeineen, ukkosjohtimista, virtapiiriin kuuluvista vaihejohtimista ja johdinvarusteista sekä eristinketjuista.

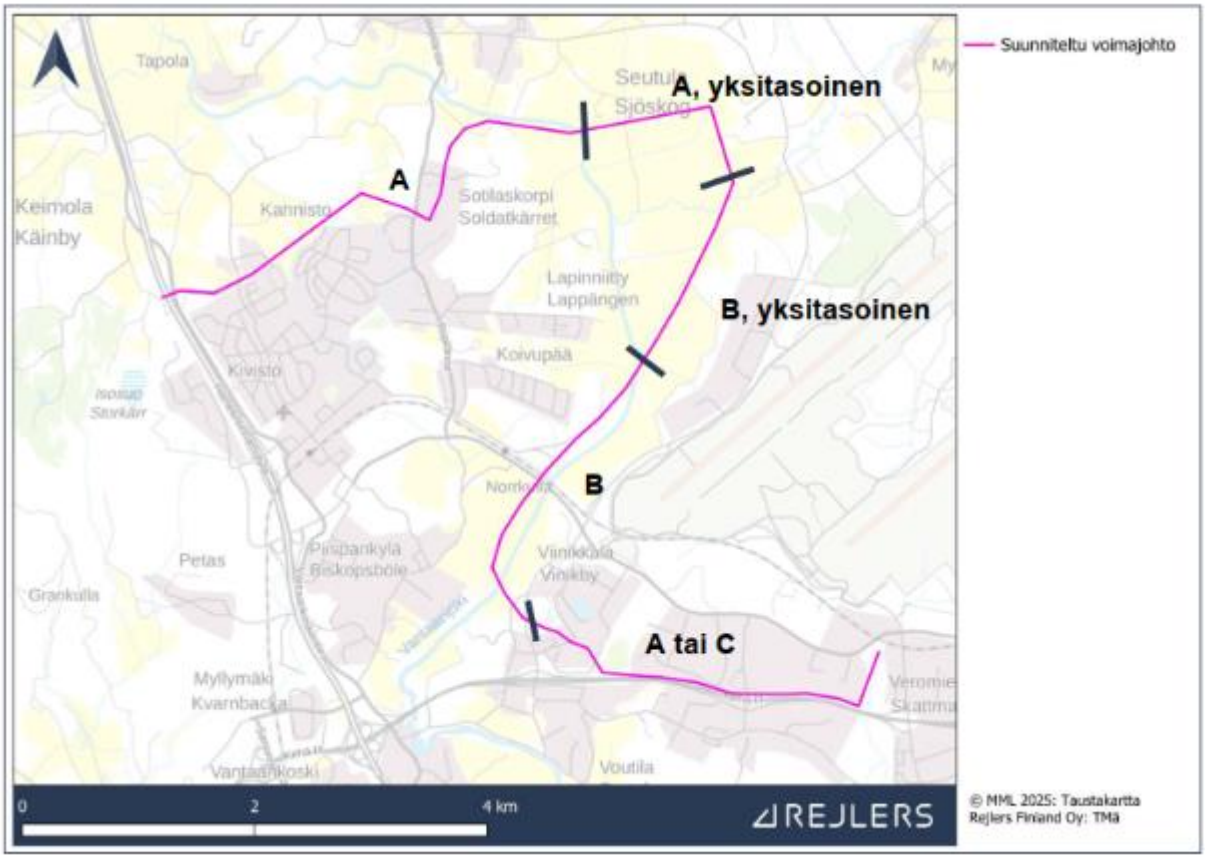
Voimajohdon ukkosjohtimiin asennetaan tarvittaessa ns. lintuspiraaleja, joilla voidaan lisätä johtimien näkyvyyttä ja siten vähentää lintujen törmäämisen todennäköisyyttä voimajohtorakenteisiin. Lintuspiraaleja käytetään lintujen muutto- ja vaellusreittien kohdilla. Ukkosjohtimet maadoitetaan pylväspaikoilla, jolloin pylvään välittömään läheisyyteen kaivetaan maadoituskuparit yleensä johtolinjan suuntaisiin kaivantoihin.

Voimajohtorakenteen kokonaiskorkeus on keskimäärin noin 30 metriä (vaihteluväli 12–47 m). Pylväiden välinen etäisyys vaihtelee noin 130–360 metrin välillä. Maaston muodot ja sähköturvallisuusvaatimukset vaikuttavat rakenneratkaisuihin sekä pylväiden sijoitteluun ja etäisyyksiin.

110 kV:n voimajohdot rakennetaan niin kutsuttuina puuvarmoina johtoina. Se tarkoittaa sitä, että johtoalue mitoitetaan niin leveäksi, ettei reunavyöhykkeellä kasvava puusto pääse aiheuttamaan häiriötä sähkönsiirrolle.

1.3 Aviapolis-Keimola 110 kV:n voimajohdon rakenteet

Aviapolis-Keimola 110 kV:n yhteys toteutetaan ilmajohtona kahdella virtapiirillä vapaasti seisovilla teräsristikkopylväillä. Hankkeessa on suunniteltu erilaisia pylväsrakennevaihtoehtoja reitin eri kohtiin, jotta haitallisia vaikutuksia mm. linnustoon voidaan vähentää. Pylväsrakenteiden valintaan vaikuttaa Lentoaseman kiitoteiden yhteydessä myös lentorajapintojen määrittelemä pylvään maksimikorkeus. Eri pylväsrakenteet reitin eri osilla on esitetty alla olevissa kuvissa (Kuva 4 – Kuva 8). Lisäksi rakennetaan uusi sähköasema Aviapoliksen päähän reittiä. Sähköasema vaatii enimmillään noin 0,69 ha kokoisen maa-alueen.



Kuva 4. Aviapolis-Keimola 110 kV:n voimajohdon suunniteltu reitti. A, B sekä A ja C kuvaavat erilaista pylväsrakennetta. Tumma viiva esittää kohtaa, jossa pylväsrakenne vaihtuu.

Lähtökohtana Aviapolis-Keimola 110 kV:n voimajohdon suunnittelussa on ollut ns. T-pylvästyyppi, jota käytetään pääosin A- ja B-reittiosuuksilla. Reittiosuudella A tai C käytetään tarpeen vaatiessa T-pylvään matalampaa muunnosta pylväskorkeuden rajoittamiseksi johtuen lentokentän läheisyydestä. Matalampi pylvästyyppi on esitetty kuvassa (Kuva 6). Normaalikorkuinen T-pylväs reittiosuudella AC on esitetty kuvassa (Kuva 5).

Seutulan pelloille sijoittuvilla reittiosuuksilla (reittiosuus B ja osa reittiosuudesta A) käytetään sen sijaan matalampaa Y-pylvästä eli yksitasoista pylvästä linnustovaikutusten vähentämiseksi. Yksitasoisessa Y-pylväässä virtajohtimet ovat yhdessä tasossa ja niiden yllä ovat ukkosenjohtimet toisessa tasossa. T-pylväässä johtimet ovat puolestaan kolmessa tasossa ja niiden yllä on ukkosen johtimet.

Seutulan pelloille sijoittuvat reittiosuudet kulkevat osin olemassa olevan voimajohdon kanssa samassa johtokäytävässä ja osin uudessa johtokäytävässä, minkä vuoksi johtoalueen periaatekuvia on kaksi erilaista (Kuva 7 ja Kuva 8). Olemassa olevaan johtokäytävää on 4,4 km, jossa uusi voimajohto sijoittuu Fingridin olemassa olevan voimajohdon viereen. Uutta johtokäytävää tulee Seutulan pellon alueelle 1,8 km.

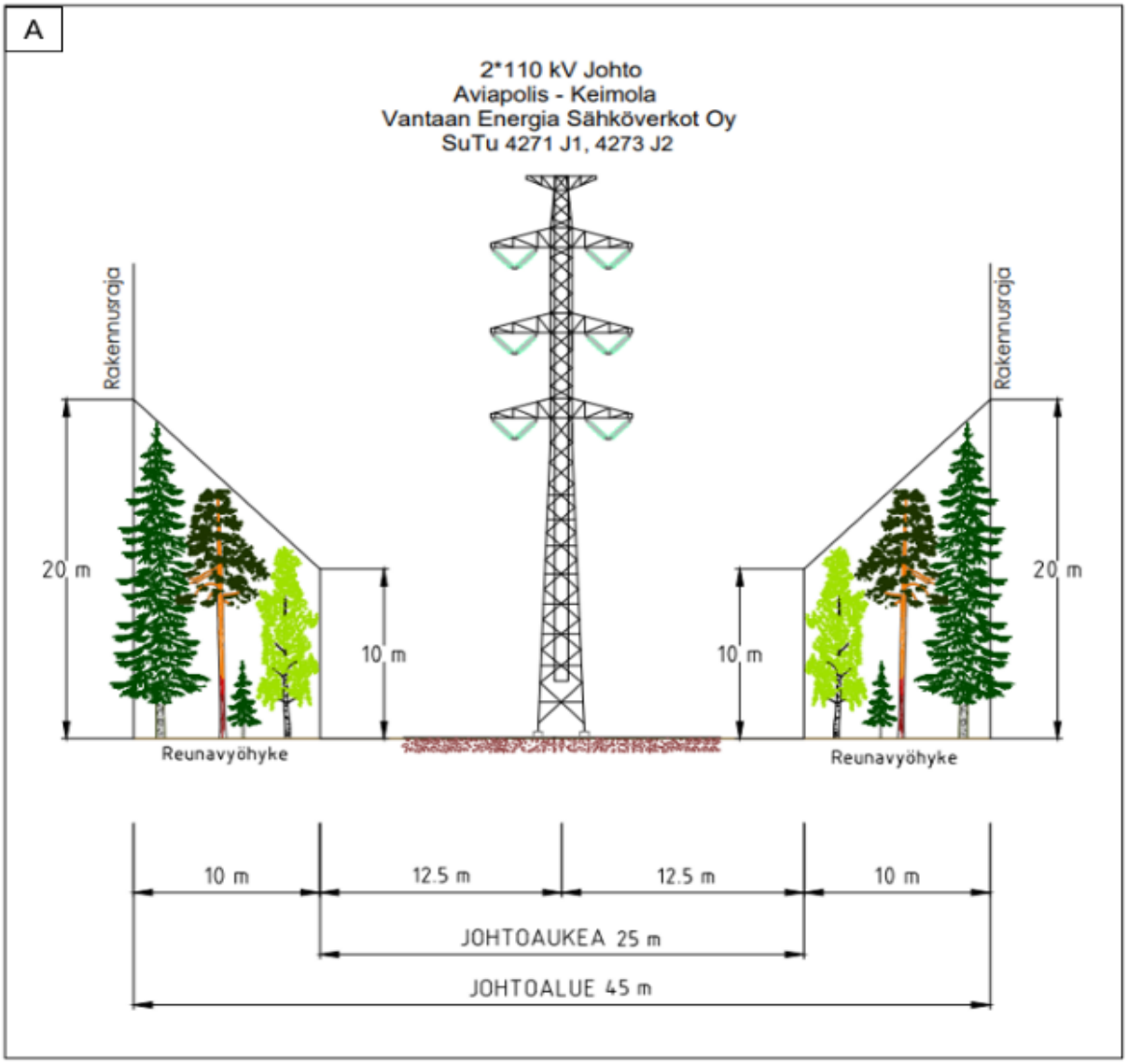
Seutulan peltojen jälkeen pylväsrakenne vaihtuu jälleen korkeammaksi T-pylvääksi A-osuudella, jollaisena se jatkuu Lapinkylän ja Kivistön ohi reitin loppuun Keimolaan. Voimajohdon reitti päättyy Keimolassa voimajohdon haarapylväälle, josta voimajohto jatkuu olemassa oleville sähköasemille.

Seuraavassa on kuvattu reittiä jaettuna eri reittiosuuksiin sen perusteella, mikä pylvästyyppi voi olla käytössä. Reitin kuvaus kulkee idästä länteen.

Reittiosuus AC

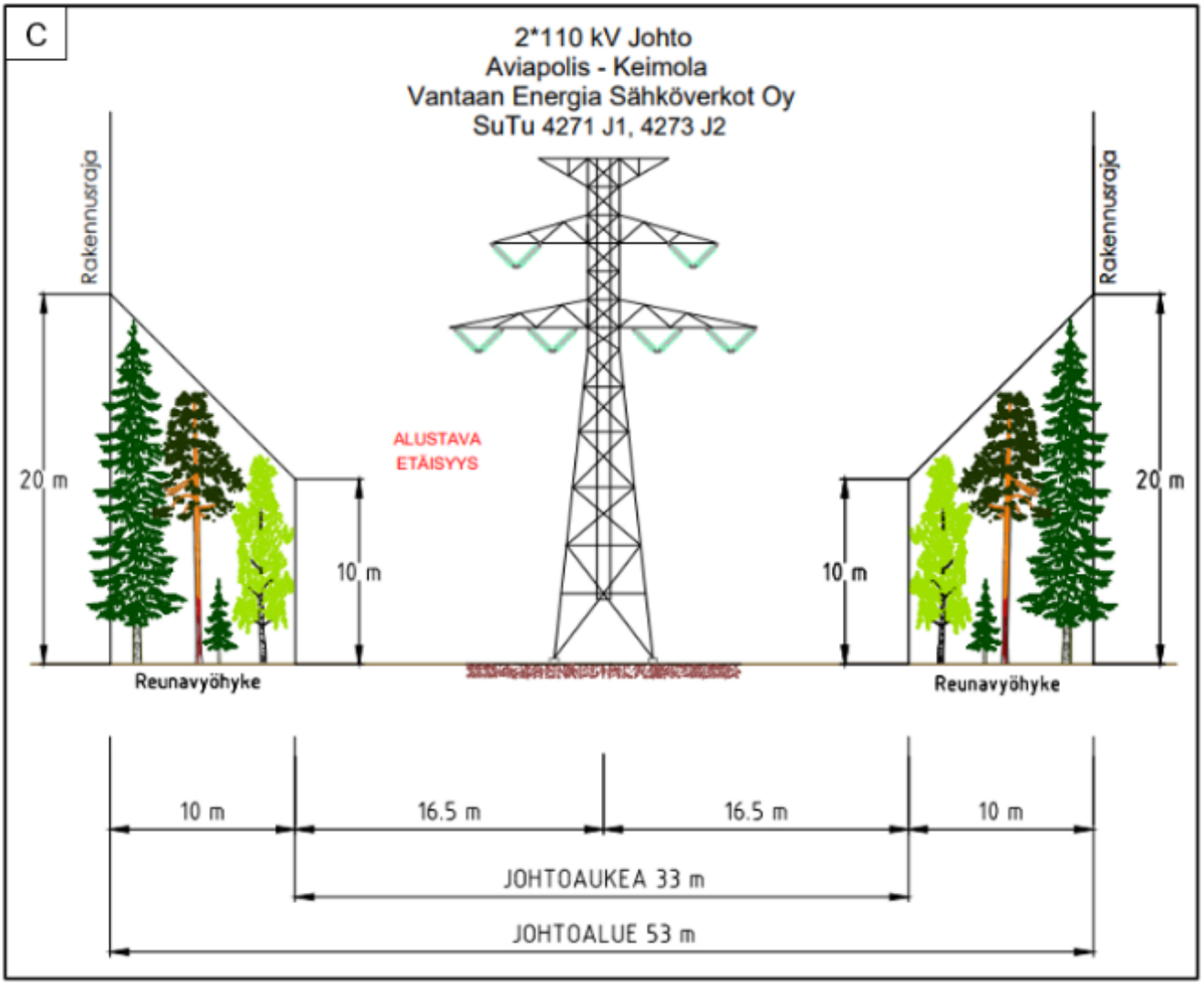
Suunniteltu johtoreitti alkaa Osumapuistoon suunnitellulta Aviapoliksen sähköasemalta ja kulkee omassa johtokäytävässään länteen Kehä III:n pohjoispuolta (alue AC yllä olevassa kuvassa). Tämän reittiosuuden pituus on noin 3,5 km.

Tälle reittiosuudelle suunnitellaan kahta vaihtoehtoista pylvästyyppiä. Näistä normaalikorkuisen T-pylvään tiedot ovat esitetty kuvassa (Kuva 5): pylvään kokonaiskorkeus keskimäärin 30 m (vaihteluväli 12–39 m), johtoaukean leveys 25 m ja johtoalueen leveys 45 m.



Kuva 5. Johtoalueen periaatekuva reittiosuuksilla AC ja A, mikäli käytössä on normaalikorkuinen T-pylvästyyppi.

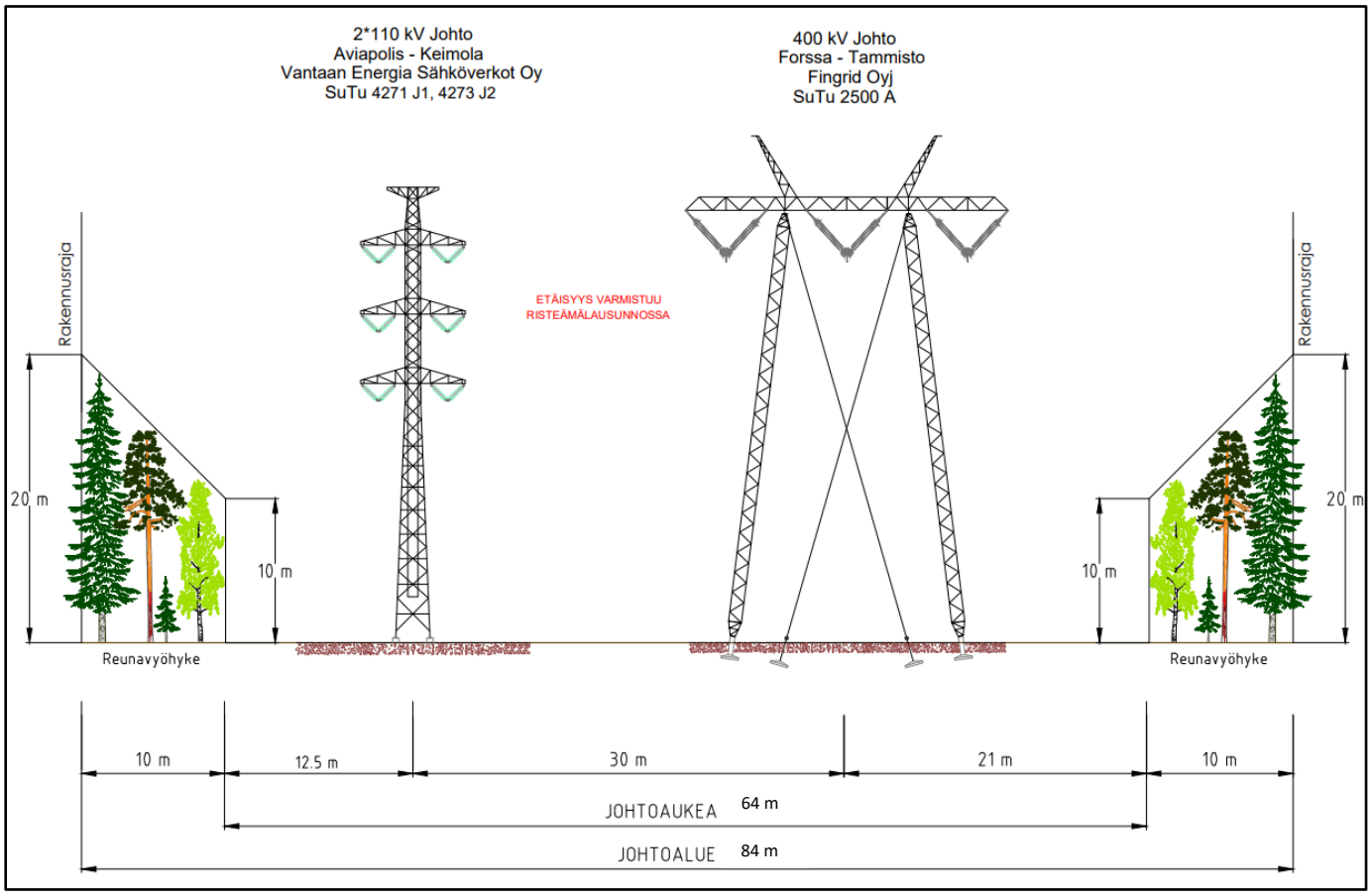
Matalamman T-pylvästyypin tiedot on esitetty kuvassa (Kuva 6). Pylvään kokonaiskorkeus on keskimäärin 26 m (vaihteluväli (13–34 m), johtoaukean leveys 33 m ja johtoalueen leveys 53 m.



Kuva 6. Johtoalueen periaatekuva reittiosuudella AC, kun käytössä on matalampi T-pylvästyyppi.

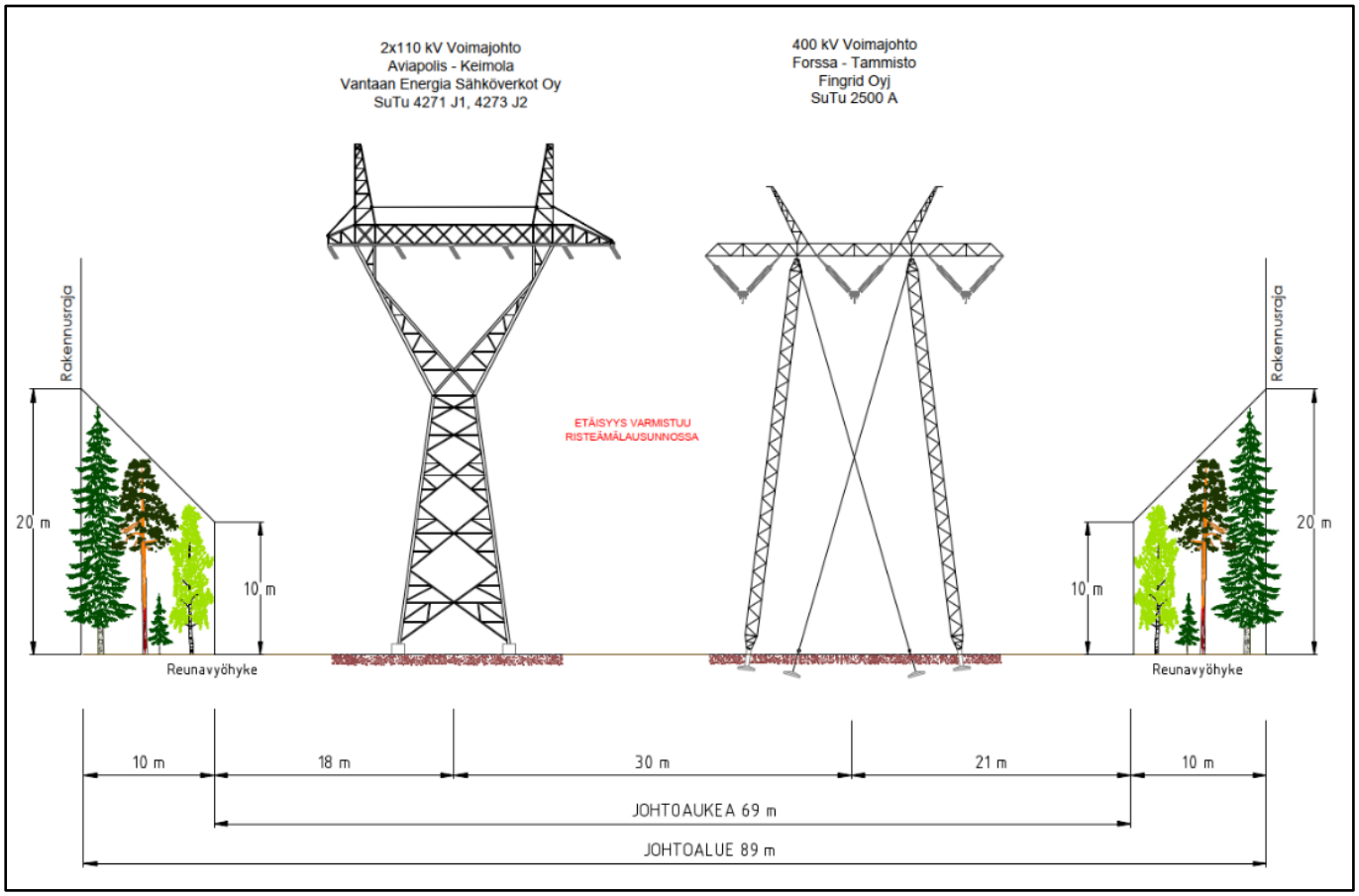
Reittiosuus B

Ennen Vantaanjokea voimajohto kääntyy luoteeseen ja liittyy Fingrid Oyj:n 400 kV:n Forssa-Tammisto voimajohdon rinnalle ja sijoittuu Seutulan pelloille. Voimajohto kulkee rinnakkain Fingridin voimajohdon kanssa noin 4,6 km matkan. Olemassa olevan voimajohdon rinnalla kulkevalla osuudella johtoalueen lopulliset mitat varmistuvat risteämälausunnon myötä. Reittiosuuden B pylvästyypin osalta tarkastellaan kahta vaihtoehtoista pylvästä. Reittiosuuden keskiosaan noin 2,7 km matkalle on suunniteltu normaali T-pylvästyyppi, joka on esitetty oheisessa kuvassa (Kuva 7). Pylvään kokonaiskorkeus on keskimäärin 35 m (vaihteluväli 15–47 m). Alustavien arvioiden mukaan nykyinen johtoalue levenee siten, että johtoaukean leveys on 63,5 metriä ja johtoalueen leveys 83,5 metriä.



Kuva 7. Johtoalueen periaatekuva reittiosuuden B alussa Aviapolis-Keimola -johdon kulkiessa Fingridin Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon rinnalla ennen kuin reitti sijoittuu Seutulan pelloille.

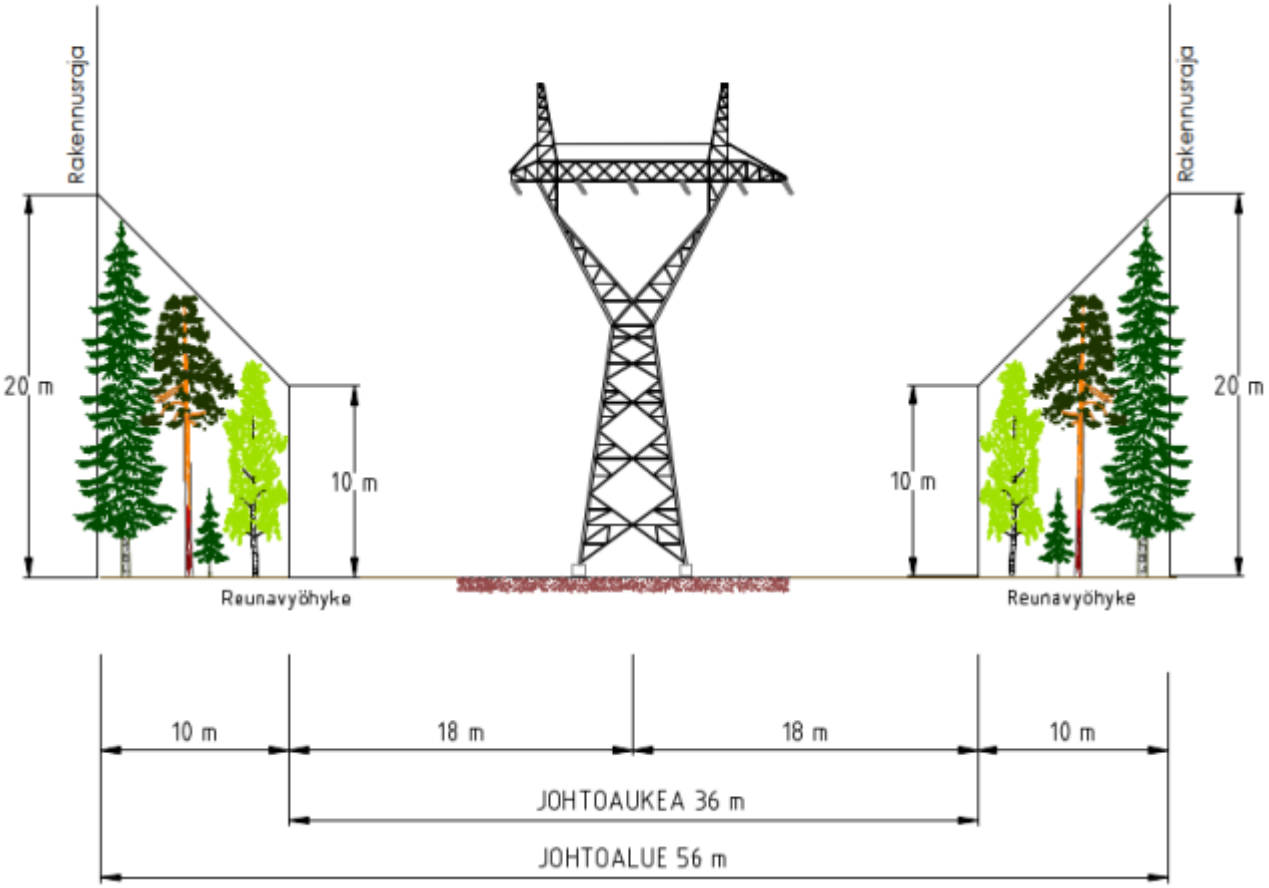
Samalle reittiosuudelle B Seutulan peltojen alueelle noin 1,7 km matkalle on sen sijaan suunniteltu yksitasoinen Y-pylväs, joka on esitetty kuvassa (Kuva 8): pylvään kokonaiskorkeus on keskimäärin 25 m (vaihteluväli 23–27 m). Alustavien arvioiden mukaan nykyinen johtoalue levenee yksitasoisessa pylvästyypissä siten, että johtoaukean leveys on 69 metriä ja johtoalueen leveys 89 metriä.



Kuva 8. Johtoalueen periaatekuva reittiosuudella B (yksitasoinen Y-pylväs), jossa johtimet ovat kahdessa tasossa (virtajohdin ja ukkosen johdin) Aviapolis-Keimola -johdon kulkiessa Fingridin Forssa-Tammisto 400 kV:n voimajohdon rinnalla Seutulan peltojen alueella.

Reittiosuus A

Reittiosuus A sijoittuu Vantaanjoen ja Keimolan välille ja on koko reitin läntisin osuus. Reittiosuuden alussa se sijoittuu Seutulan pelloille noin 1,8 km matkalla. Tälle osuudelle suunnitellaan matalampaa yksitasoista Y-pylvästä (Kuva 9): pylvään kokonaiskorkeus on keskimäärin noin 23 m (vaihteluväli 23–27 m), johtoaukean leveys 36 m ja johtoalueen leveys 56 m.



Kuva 9. Johtoalueen periaatekuva reittiosuuden A alussa Seutulan peltojen alueella, johon suunnitellaan matalampaa yksitasoista Y-pylvästä.

Reittiosuuden loppu on pituudeltaan noin 4,3 km ja se sijoittuu Vantaanjoen jälkeen asutulle alueelle. Tälle osuudelle suunnitellaan normaalia T-pylvästä (Kuva 5): pylvään kokonaiskorkeus on keskimäärin 33 m (vaihteluväli 31–35 m), johtoaukean leveys 25 m ja johtoalueen leveys 45 m.

1.4 Voimajohdon suunnitteluperiaatteet

1.4.1 Tekninen suunnittelu

Voimajohdon suunnittelussa on tutkittu erilaisia ratkaisuja voimajohdon rakentamiseksi. Alustavassa suunnittelussa reittiä suunnitellaan peruskarttatasolla ottaen huomioon ympäristöhallinnon tuottama paikkatietoaineisto ja alueen maankäytön suunnitelmat ja muut hankkeet. Tässä hankkeessa voimajohtoreitti on linjattu yleiskaavassa, jonka mukaisesti se on suunniteltu. Tarkemman reittisuunnittelun yhteydessä tehdyt maastoselvitykset (liitteet 2 ja 4) ovat tuoneet lisätietoa ympäristöselvityksen tekoon sekä hankkeen suunnittelua varten. Selvitysten tulosten perusteella reittiä on hienosäädetty, jotta vaikutuksia voidaan vähentää. Lisäksi pylväspaikat on sijoitettu niin, että vältetään mm. muinaismuistoalueet ja vesistöt. Pylvästyyppien valinnalla myös pyritään vaikutusten minimoimiseen. Ympäristöselvitys ja

tehdyt kartoitukset ovat olleet lähtötietona tämän YVA-tarveharkinta-aineiston valmistelussa muun julkisesti saatavilla olevan tiedon lisäksi.

Pylväspaikkojen suunnittelussa on huomioitu ympäristönäkökohdat (olemassa oleva maankäyttö, muinaismuistot, luontoarvot, vesistöt), tekniset ja taloudelliset tekijät sekä olemassa olevan Fingrid Oyj:n 400 kV:n Forssa-Tammisto voimajohdon johtoalueen hyödyntäminen. Tavoitteena on yleisen edun ja teknisten reunaehtojen rajoissa lieventää haitallisia maankäyttö-, maisema- ja luontovaikutuksia pylväiden sijoittelulla (mm. ei pylväitä vesistöihin) ja teknisillä ratkaisuilla (mm. pylväskorkeuksien rajoittaminen MAALI-alueella).

Voimajohdon suunnittelun aikana on tehty useita teknisiä valintoja, joilla pyritään vähentämään hankkeen vaikutuksia Seutulan peltojen MAALI-lintualueella (maakunnallisesti tärkeät lintualueet). Alueella on vaihdettu pylväsrakenne Y-pylvästyyppiin, jossa virtajohtimet ovat yhdessä tasossa ja näin ollen vähentää törmäysriskiä (liite 3), koska kokonaistörmäyspinta-ala pienenee sivuttaissuunnassa.

Voimajohdon ukkosjohtimet ovat todennäköisin lintujen törmäyskohde voimajohtojen kohdalla, koska ne ovat poikkipinnaltaan pienempiä ja siten heikommin näkyviä kuin virtajohtimet. Ukkosjohtimiin asennetaan lintuspiraalit. Lintujen törmäämisen vähentämiseksi voimajohtolinjoihin asennetaan lintuestepalloja ja välkkeitä. Suurille petolinnuille asennetaan istumapuomeja estämään sähköiskuja.

Reitin voimajohtopylväät on suunniteltu siten, että ne eivät sijaitse vesistöissä tai niiden välittömässä läheisyydessä, vaan suurimmalta osin reittiä mahdollisimman kaukana vesistökohteista. Niissä kohdissa, joissa ei olla voitu välttää vesistöjen ja pienvesien välitöntä läheisyyttä, tullaan varmistamaan rakennusteknisin keinoin merkittävien kiintoainevalumien pääsy uomaan. Pintamaan häiriö pyritään pitämään minimissään, eikä työkoneella mennä liian lähelle luonnontilaisen pienveden ranta-aluetta.

Voimajohdon reittiä on siirretty kahdessa kohdassa kauemmaksi asutuksesta yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa.

1.4.2 Perustelut voimajohdon toteutuksesta ilmajohtona

ELY-keskuksen 16.9.2025 antamassa viranomaislausunnossa (UUDELY/3996/2025) esitetään vaatimus Aviapolis-Keimola 110kV voimajohdon maakaapeloinnista Seutulan peltojen osalta. Seuraavassa on esitetty Vantaan Sähköverkot Oy:n perustelut sähkönsiirron toteuttamiseksi ilmajohtona.

Yhteiskunnan sähköistymisen vuoksi ja verkoissa todettujen pullonkaulojen poistamiseksi sähköverkkoihin tarvitaan nopeasti merkittävästi lisää kapasiteettia. Tähän tarpeeseen vastatakseen yhtiö on käynnistänyt mittavan investointiohjelman vuosille 2025–2034 110 kV siirtoverkon kehittämiseksi.

Vantaan kaupungilla on kunnianhimoinen hiilinegatiivisuustavoite, joka tarkoittaa käytännössä yhteiskunnan kiihtyvää sähköistymistä kaukolämmön tuotannossa, kiinteistöjen muiden

lämmitystapojen kehityksessä, liikenteessä ja teollisuudessa. Vantaan kaupungin tavoitteena on houkutella uusia yrityksiä alueelle, jotta ne toisivat elinvoimaisuutta, työpaikkoja ja verotuloja. Tällä hetkellä sähköverkon kapasiteetti kuitenkin rajoittaa tavoitteen saavuttamista merkittävästi. Arvio uusien Vantaan kaupungin tavoitteita tukevien hankkeiden toteutukselle on tällä hetkellä 4–10 vuotta. Aikataulu on täysin riippuvainen siitä, kuinka nopeasti 110 kV siirtoverkon kapasiteettia saadaan kasvatettua.

Pahimmillaan siirtoverkon pullonkaulat voisivat aiheuttaa vaikutuksia myös paikallisille kotitalouksille. Tällaisissa tilanteissa kiinteistöihin ei voitaisi asentaa esimerkiksi sähköautojen latureita, kotiakkuja, lämpöpumppuja tai aurinkopaneeleita sähköverkon riittämättömän kapasiteetin vuoksi.

Vantaan Energia Sähköverkkojen tarkoituksena on rakentaa uusi Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohto ensimmäisenä siirtoverkon investointiohjelman hankkeena. Kyseinen voimajohto on keskeisin osa laajempaa Vantaalle rakennettavaa itä-länsisuuntaista 110 kV voimajohtojen runkoyhteyttä, jolle tavoitellaan mahdollisimman suurta kuormitettavuutta (sähkönsiirtokykyä). Kyseisen runkoyhteyden avulla pystytään pitkälti vastaamaan Vantaan kaupungin alueella vihreän siirtymän aiheuttamaan huipputehon kasvuun tulevien vuosien aikana ja täyttämään siten verkonhaltijalle säädetty liittämisvelvoite uusille asiakkaille riittävän nopealla aikataululla. Johtoyhteys mahdollistaa lisäksi muiden yhtiön verkossa olevien ikääntyneiden 110 kV voimajohtoyhteyksien saneeraamisen tulevaisuudessa toimitusvarmuuden vaarantumatta.

Fingrid suunnittelee uuden kantaverkon 400/110 kV sähköaseman rakentamista Tuusulan Ruotsinkylään. Vantaan Energia Sähköverkkojen investointiohjelmaan kuuluu nyt suunnitteilla olevan Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohdon poikkeuttaminen yleiskaavan mukaisesti Fingridin uudelle sähköasemalle. Näin saadaan muodostettua yhtiön siirtoverkon kapasiteetin kasvattamisen kannalta välttämätön uusi kantaverkkoliityntä. Jotta uudesta kantaverkkoliitynnästä saataisiin tarvittava täysmittainen hyöty, 110 kV siirtojohdoille vaaditaan min. 800 MW kuormitettavuus.

Ilmajohto ja maakaapeli eivät ole 110 kV siirtoverkossa vaihtoehtoisia ratkaisuja. Keskeisimpiä eroja ovat mm.:

- Ilmajohdon kuormitettavuus on huomattavasti maakaapeliratkaisua suurempi.
- Ilmajohdon huoltovarmuus on 110 kV jännitetasolla maakaapelia parempi.
- Maakaapelin tuottama verkosta pois kompensoitava loisteho on ilmajohtoa huomattavasti suurempi.
- Maakaapelin rakentamisaikaiset vesistövaikutukset arvioidaan ilmajohtoa suuremmiksi.

110 kV ilmajohdon rakentamisen aikaiset ympäristövaikutukset kohdistuvat puunpoiston lisäksi lähinnä pylväspaikoille perustusten rakentamisen ja pylväiden pystytyksen yhteydessä. Pylväsperustusten rakentaminen vaatii maantyöstöä sekä betoniraudoitusta ja -valua. Johtimien asennuksen arvioidaan aiheuttavan suhteellisen lyhytkestoisia ja vähäisiä ympäristövaikutuksia. Pylväspaikoille on tarve järjestää työnaikainen kulku, joka yleensä on mahdollista järjestää vaikutukset minimoiden. 110 kV maakaapelin rakentamisen aikana aiheutuvat ympäristövaikutukset ovat sen sijaan huomattavasti suurempia kaapeliojan

kaivamisen vuoksi. Kaapeliojat tulee toteuttaa ns. massanvaihtokaivuuna, jossa kaivannosta nouseva maa-aines korvataan kaapeliasennukseen soveltuvalla kivituhkalla tai hienolla hiekalla. Massanvaihdon avulla varmistetaan ympäröivän maa-aineksen riittävä lämmönsiirtokyky kaapelin suunnitellun kuormitettavuuden takaamiseksi. Toisaalta massanvaihto takaa kaapelille pienemmän vikaantumisen elinkaaren aikana kivien ym. poistumisen myötä.

Vaadittava massanvaihtokaivu aiheuttaa erittäin merkittävän raskaan liikenteen koko kaapeliojan matkalle. Kaapeliojasta nostettava maa-aines tulee suurimmalta osin kuljettaa pois ja tilalle tulee tuoda asennukseen soveltuva maa-aines. Maa-aineksen siirtotarve tavanomaisessa kaapeliasennuksessa on vähintään 85 m^3 per 10 metrin ojapituus. Yhteen sorakasettirekkaan mahtuu maa-aineksia noin 22–24 m^3. Yksistään MAALI-alueen maakaapeloinnin maamassan siirtoon tarvittaisiin noin 2000 edestakaista rekkakuormaa.

Vesistöjen läheisyydessä kaapeliojien kaivu aiheuttanee haasteita työnaikaisten pintavesien käsittelyssä. Reitin alueelle sijoittuu herkkiä pienvesiä.

Ilmajohdon salliva yleiskaavamerkintä on ollut Vantaan kaupungin eri yleiskaavoissa vuosikymmeniä. Yhdessäkään viimeisimpään yleiskaavaan (2020) saaduista lausunnoista ei Vantaan kaupungilta saatujen tietojen mukaan ole lausuttu kielteisesti voimajohtolinjaukseen tai voimajohdon toteutustapaan ilmajohtona.

1.5 Sähkö- ja magneettikentät

Voimajohdon jännite synnyttää sen läheisyyteen sähkökentän ja johtimessa kulkeva virta synnyttää magneettikentän. Magneettikentän voimakkuus riippuu voimajohdon virran suuruudesta. Jännitetasoltaan 110 kilovoltin johdolla sähkökentän voimakkuus johdon alapuolella on tyypillisesti enimmillään noin 3 kV/m ja magneettikentän magneettivuon tiheyden suurin arvo on 5–8 mikroteslaa (µT). Magneettikentän voimakkuus on suurin voimajohdon alla ja vaimenee poispäin mentäessä siten, että jo johtoaukean reunassa kentän voimakkuus on huomattavasti pienempi. Sähkökenttä vaimenee puissa ja pensaissa sekä talojen rakenteissa eikä tunkeudu rakennusten sisään kuten magneettikenttä.

Reittisuunnittelussa voimajohto on sijoitettu mahdollisimman etäälle asuinrakennuksista yleiskaavan osoittaman johtokäytävän puitteissa. Tiiviisti rakennetuilla alueilla voimajohto sijoittuu paikoin lähelle asutusta huomioiden kuitenkin Säteilyturvakeskuksen suositukset. Säteilyturvakeskus (STUK) suosittelee rakentamaan uudet voimajohdot siten, että niiden asuinrakennuksiin aiheuttaman magneettikentän pitkäaikainen keskiarvo olisi korkeintaan 0,4 µT. 110 kV voimajohdolla tämä tarkoittaa noin 40 metrin etäisyyttä voimajohdon keskilinjasta asuintaloon.

Magneettikentän voimakkuutta voidaan vähentää johdingeometrialla. Kun kahden virtapiirin 110 kV ilmajohtorakenteessa saman virtapiirin vaiheet on sijoitettu pystysuunnassa päällekkäin ja virtapiirit vierekkäin, saavutetaan pienin kokonaismagneettikenttä asettelemalla vaihejärjestys pistesymmetrisesti. Tällöin vaihejohtimien aiheuttamat magneettikentät

kumoavat mahdollisimman tehokkaasti toistensa vaikutukset. Kyseinen pistesymmetrinen vaihejärjestys minimoi magneettikenttien yhteisvaikutuksen ympäristöön. Hankkeessa käytetään yllä mainittua pistesymmetriaavaihejärjestyksessä magneettikentän voimakkuuden pienentämiseksi.

Rejlers Finland Oy on tarkastellut magneettikenttien voimakkuutta tällä reitillä ja pylvässuunnittelulla neljällä eri kuormitustilanteella ja huomioiden johdingeometrian:

- Normaalitilanne, joka esiintyy johdon normaalissa käyttötilanteessa (Kuormitusvirta 500 A)
- Korkean kuormituksen tilanne (Kuormitusvirta 1000 A)
- Huippukuorma, jolloin verkossa on maksimikuormitus ja Fingridin sähköasema on pois käytöstä. Tämän tilanteen esiintyminen on epätodennäköistä. (kuormitusvirta 1500 A)
- ACSR 2-Duck johtimen suurin sallittu kuormitettavuus (kuormitusvirta 1690 A)

Tarkastelun mukaan kaikissa yllä listatuissa tilanteissa voimajohdon aiheuttama pitkäaikainen magneettikentän keskiarvo alittaa STUK:n suosituksen (0,4 µT) kaikissa normaaleissa käyttötilanteissa reitin varrella olevissa asuintaloissa. Tarkastelu on esitetty liitteessä 1.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksen (STMA 1045/2018) mukainen väestön altistuksen rajoittamisen toimenpidetaso on voimajohtojen aiheuttamalle pienitaajuiselle magneettikentällä 200 µT. Suositusarvot on johdettu sähkömagneettisten kenttien osoitettujen (akuuttien) vaikutusten perusteella. Suositusarvoissa on otettu huomioon turvamarginaali, mistä johtuen suositusarvojen katsotaan kattavan epäsuorasti myös mahdolliset pitkän aikavälin vaikutukset.

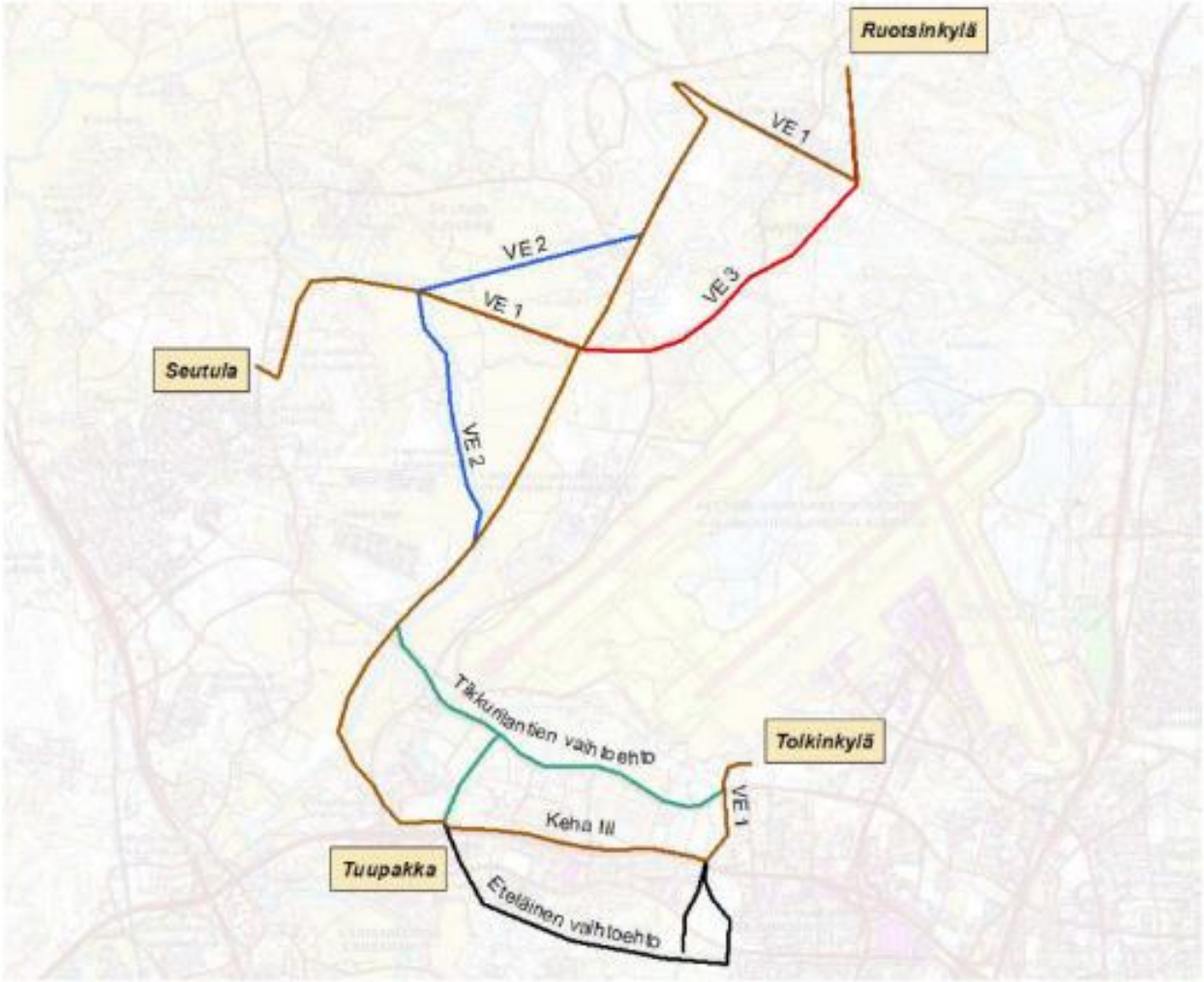
Sosiaali- ja terveysministeriön (STM) asetuksessa väestölle asetettu magneettikenttäaltistuksen toimenpidetaso 200 mikroteslaa ei ylity edes suoraan 400 kV:n voimajohtojen alla, jossa mitatut magneettikentät ovat suurimmillaankin olleet noin 10 mikroteslaa. Kun etäisyys 110 kV voimajohdon keskilinjasta on 25–40 m, magneettikenttä on enää alle puoli prosenttia väestölle asetetusta toimenpidetasosta. Myös kasvillisuus ja rakennelmat vaimentavat sähkökenttää tehokkaasti. Sähkö- ja magneettikentät ovat suurimpia siellä, missä virtajohtimet ovat lähimpänä maata.

STM:n asetus ei edellytä jättämään suoja-aluetta johtoalueen ulkopuolelle eikä Suomessa ole olemassa virallisia sähkö- ja magneettikenttiin perustuvia voimajohtojen sijoittamista koskevia ohjeita tai määräyksiä.

Hankkeessa rakennettava 110 kV:n voimajohto ei aiheuta sosiaali- ja terveysministeriön asetuksen suositusarvoja ylittävää magneettikenttää lähimmissä asuinkohteissa. Hankkeen toteutuksen kannalta on erityisen tärkeää, että voimajohdot suunnitellaan ja rakennetaan siten, ettei niistä aiheudu terveysvaikutuksia rakentamisen, toiminnan aikana tai toiminnan päättymisen jälkeen.

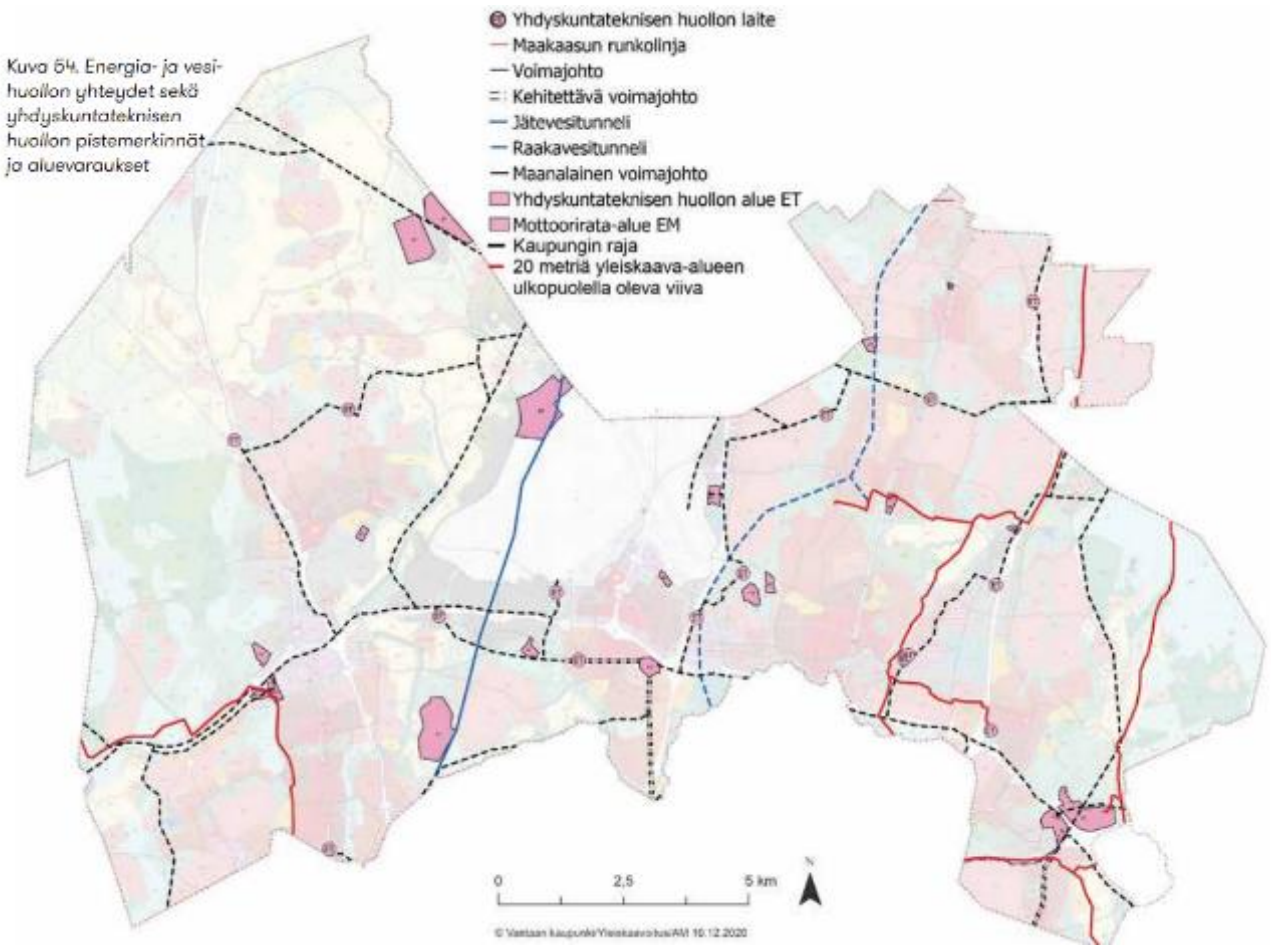
1.6 Hankkeen suunnittelun aikana tarkastellut muut reittivaihtoehdot

Voimajohdon reittivaihtoehtoja on tarkasteltu mm. vuonna 2018 (Eltel Networks Oy) yleiskaavan päivityksen yhteydessä. Voimajohdon reitiksi on Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Sähköverkko Oy:n välillä käytyjen keskustelujen perusteella arvioitua kolmea eri pääreittivaihtoehtoa (VE1-3). Lisäksi tutkittavana olivat reittilinjaukset Tikkurilantien suuntaisesti ja Tuupakan sähköasemalta etelään, nykyisten johtojen rinnalla suuntautuva vaihtoehto. Vaihtoehdot 1–3 kulkevat useassa kohdassa päällekkäin.



Kuva 10. Harkitut reittivaihtoehdot. VE1= ruskea, VE 2= sininen, VE3=punainen (Eltel Networks Oy, 2018)

Raportissa on arvioitu lyhyesti reittivaihtojen soveltuvuutta suhteessa olemassa olevaan kaavoitukseen (maakunta-, yleis- ja asemakaavat), maisemaan, luontoarvoihin, linnustoon, muinaismuistoihin ja maaperään. Yleiskaavaan valittiin vaihtoehto, jonka myötä syntyy mahdollisimman vähän uutta voimajohtokäytävää (Vantaan kaupunki, yleiskaavaselostus 2023).



Kuva 11. Yleiskaavaselostuksessa esitetty voimajohtolinjaus (Vantaan kaupunki, yleiskaava 2020 selostus)

Vantaan kaupungin kaavoituksessa on selvitetty asukkaiden ehdottamien vaihtoehtoisten reittien (4 kpl) maisema- ja luontovaikutuksia sekä tutkittu, missä linjausta on mahdollista yleiskaavan puitteissa tarkentaa syksyllä 2025. Näitä on kuvattu Vantaan kaupungin antamassa lausunnossa (VD/5541/11.01.02.01/2025). Lausunnossa todetaan, että ”Uusi 110 kV voimajohtoyhteys on näkyvä muutos maisemassa, mutta myös keskeinen osa kaupungin sähköhuollon turvaamista. Hankkeen toteutusta on suunniteltu voimassa olevan yleiskaavan linjauksen mukaisena. Esille tuotuja vaihtoehtoisia reittejä ja toteutustapoja on arvioitu, mutta niiden puutteet suhteessa esitettyyn linjaukseen puoltavat yleiskaavan mukaisen ratkaisun perusteella etenemistä.”

1.7 Hankkeen vaatimat luvat

Voimajohtoreitin maastotutkimuksia varten Vantaan Energia Sähköverkot Oy on hakenut lunastuslain (520/2025) mukaista tutkimuslupaa Maanmittauslaitokselta. Tutkimuslupa on myönnetty 27.5.2025 (MML 84948/03 04/2025). Tutkimuslupa antaa oikeuden tutkia pylväspaikkojen maaperää perustus- ja maadoitussuunnittelua varten ja merkitä pylväspaikat maastoon.

Ennen hankkeen toteuttamista Vantaan Sähköverkot Oy on hakenut Energiavirastolta sähkömarkkinalain (588/2013) mukaista hankelupaa sekä tulee hakemaan valtioneuvostolta

lunastuslain mukaista lunastuslupaa. Hankelupa on myönnetty 9.5.2025 (2230/040101/2025). Hankelupa ei anna oikeutta rakentaa voimajohtoa, eikä siinä määrätä voimajohdon reittiä. Hankeluvan myöntämisen edellytyksenä on, että sähköjohdon rakentaminen on sähkön siirron turvaamiseksi tarpeellista.

Lakia kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (myöh. lunastuslaki) muutettiin osittain ja uudistettu laki on tullut voimaan 1.8.2025. Lunastuslupahakemukseen liitetään voimajohtoreittiä koskeva ympäristöselvitys. Viranomaisen päätöksessä voidaan antaa ympäristövaikutusten seurantaa koskevia määräyksiä.

Sähköaseman rakentaminen edellyttää rakentamislain (751/2023) mukaisen rakentamisluvan. Lupa haetaan Vantaan kaupungin rakennuslupaviranomaiselta, joka lupaa myöntäessään tarkistaa, että suunnitelma on vahvistetun asemakaavan ja rakennusmääräysten mukainen. Rakentamislupa tarvitaan ennen rakentamisen aloittamista.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy pyrkii ensisijaisesti sopimaan maanomistajien kanssa voimajohtoalueen alueen maankäytöstä. Lunastusmenettelyssä lunastetaan alueelle rajoitettu käyttöoikeus, joka antaa yhtiöille oikeuksia ja asettaa maanomistajalle rajoituksia alueen käyttöön. Lunastamalla hanketoimija saa johtoalueeseen käyttöoikeuden, jonka perusteella voimajohto voidaan rakentaa ja sitä voidaan käyttää ja pitää kunnossa. Lunastusmenettelyssä määritetään myös lunastuskorvaus.

Tilanteesta riippuen voidaan tarvita myös työlupia tai ilmoituksia. Myös meluilmoitus voi tulla kyseeseen.

1.8 Rakentaminen

Uuden voimajohdon ja siihen liittyvän sähköaseman rakentaminen edellyttää maarakennustöitä. Ennen rakentamista pylväiden paikat merkitään maastoon ja maaperä tutkitaan kairaamalla. Johtoaukealta alueelta poistetaan puusto. Puiden poistamisen laajuus riippuu pylvästyypistä. Perustusten alueella maaperä vaihdetaan routimattomaan maa-ainekseen ja ylijäämämaat kuljetetaan pois alueelta. Kuljetusta varten työmaan viereen tehdään väliaikainen työmaatie niille alueille, joille ei ole suoraa pääsyä kuorma-autolla tällä hetkellä. Väliaikaisten teiden rakenteet poistetaan, kun teitä ei enää tarvita voimajohdon valmistuttua. Pylväiden perustukset valetaan betonista paikan päällä. Voimajohdon pylväät kasataan pylväspaikalla, pystytetään ja niihin asennetaan johdot ja tehdään maadoitus. Lopuksi alue maisemoidaan ja viimeistellään.

Rakentamisen aikaisista kuljetuksista ja työkoneiden käytöstä aiheutuu melua sekä päästöjä ilmaan. Rakentamiseen voi liittyä paalutusta, louhintaa ja muuta toimintaa, josta voi aiheutua paikallista tärinää tai satunnaisesti voimakasta melua. Työmaan meluavimmat vaiheet ovat väliaikaisia ja työmaa etenee linjamaisesti, joten vaikutus yksittäiseen kohteeseen on ajallisesti rajattu.

Rakentamisen aikana syntyy jonkin verran epäsuoria vaikutuksia vesistöihin niillä reittiosuuksilla, missä vesistöt sijaitsevat lähellä johtoaluetta ja pylväspaikkoja. Pylväspaikkojen sijoittelussa on pyritty huomioimaan myös pienvedet. Vesistöihin tai pienvesiin ei kohdistu suoraa vesistörakentamista, sillä pylväitä ei sijoiteta vesistöihin. Vaikutuksia aiheutuu lähinnä ranta-alueiden maanpinnan muokkauksesta puunkaadon yhteydessä. Voimajohdon johtoaukea pidetään pääosin puuttomana turvallisuus- ja käyttövarmuussyistä.

Erityistä huomioita tullaan kiinnittämään rakentamiseen etenkin reitin alussa Aviapoliksen lähellä, missä sijaitsee puroksi luokiteltu Krakanoja sekä lähde. Lisäksi reitti ylittää Vantaanjoen ja Tuusulanjoen. Reitin loppupuolella on lisäksi puroja sekä kaksi noroa Sotilaskorven alueella, jotka huomioidaan rakentamisen suunnittelussa.

Näillä herkillä alueilla pidetään maanpinnan muokkaus minimissään puunkaadon yhteydessä. Vesistöjä tai pienvesiä ei ylitetä työkoneella uoman kautta. Päästöt ovat pääasiassa valuma-alueelta työn vuoksi irtoavaa kiintoainesta, joka voi paikallisesti samentaa vettä. Työmaalla noudatetaan pääkaupunkiseudun työmaavesiohjetta (HSY 2025), jonka mukaisesti tehdään maa- ja rakennustyöt niin, että vaikutukset mm. vesistöihin ovat mahdollisimman pieniä. Mikäli kaivantoihin nousevaa vettä joudutaan pumppaamaan, johdetaan hulevesiviemäriin tai ojaan viivästysaltaan kautta. Tarkemmin vesistövaikutuksia on arvioitu luvussa 4.5 .

Mahdolliset pilaantuneiden maa-alueiden sijainnit tarkistetaan nk. Matti-rekisteristä ennen rakentamisen aloittamista. Kohteista saadaan tietoa myös Vantaan kaupungilta. Tiedossa olevat pilaantuneet maa-alueet pyritään kiertämään. Rakentamisen aikana havaittujen, aiemmin tunnistamattomien, pilaantuneiden maa-alueiden havainnointiin laaditaan rakentamistapaohje urakoitsijaa varten. Jatkotoimenpiteistä ja työnaikaisesta toimintatavasta sovitaan tarkemmin viranomaisten kanssa.

Happamien sulfaattisavien todennäköisyys arvioidaan suurimmaksi osaksi reitin alueella pieneksi tai erittäin pieneksi (GTK 2026) (Kuva 27). Reitin Vantaanjoen ympärillä olevilla pelloilla kulkevalla osuudella happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys on suuri noin 1,6 kilometrin matkalla. Mikäli esiintymiä työn aikana todetaan silmämääräisessä tarkastelussa tai muuten, kiinnitetään erityistä huomiota työmaavesien hallintaan ja estetään vesistöjen happamoituminen teknisin keinoin. Lähtökohtaisesti kaivumassat pyritään palauttamaan kaivantoihin tai käyttämään maisemointiin, jolloin massanvaihdot ja niihin liittyvä liikenne voidaan minimoida. Mikäli kaivuumassoissa havaitaan korkeita rikkipitoisuuksia, voidaan massat tarvittaessa kalkita tai käsitettä muulla tavoin happamoitumisen välttämiseksi. Hankkeen rakentamisen tarkemmassa suunnittelussa kiinnitetään huomioita maamassojen asianmukaiseen käsittelyyn ja säilytykseen happamien sulfaattimaiden rakennushankkeisiin kootun kansallisen oppaan ohjeistusten mukaisesti (Ympäristöministeriö 2022). Tarkemmista menettelyohjeista sovitaan urakoitsijan kanssa.

Vaikka massanvaihdot pyritään minimoimaan, syntyy rakentamisesta pois vietäviä maamassoja, jotka toimitetaan mahdollisuuksien mukaan hyötykäyttöön muualle

pääkaupunkiseudun alueelle tai ne hyödynnetään tämän hankkeen rakentamisessa reitin muissa kohdin.

Hankkeen edellyttämät maastotutkimukset ja suunnittelu ajoittuvat vuoteen 2026. Alustavan aikataulun mukaan lunastusmenettely käydään vuosina 2026–2027. Rakentaminen ajoittuu vuosille 2028–2029. Koko voimajohtoreitin rakentaminen kestää arviolta noin 18–24 kuukautta alla esitetyt rakentamisen aikataulurajoitteet huomioiden. Rakentamisen aikataulussa huomioidaan lintujen ja eläinten pesimäajat, lintujen syys- ja kevätmuutto sekä vesistöjen läheisyydessä tehtävät työt pyritään ajoittamaan niin että vaikutuksia ympäristöön voidaan vähentää. Rakennustöitä tehdään vain päiväaikaan (klo 07–22) ja arkisin. Rakentaminen yhdellä pylväspaikalla tehdään työvaiheittain. Työvaiheet kestävät tyypillisesti seuraavasti: pylvään perustustyöt noin 2–4 viikkoa sisältäen tarvittavien työmaateiden rakentamisen, pylvään kasaus noin 1 viikko, pylvään nosto noin 1–2 työpäivää, johtimien veto vetoväleittäin noin 3 viikkoa.

Uusi voimajohto on tarkoitus ottaa käyttöön välillä 2029–2030.

1.9 Voimajohdon käytön aikainen kunnossapito

Voimajohto ja sähköasemat otetaan käyttöön testauksen ja hyväksytyn käyttöönottotarkastuksen jälkeen. Voimajohdon käyttöön ja ylläpitoon kuuluu mm. johdon teknisen kunnon ylläpito, puustonpoisto johtoaukean alueelta sekä tarkastukset teknisille osille määräajoin sekä vikatilanteissa. 110 kV voimajohdon omistaja vastaa voimajohdon kunnosta sähköturvallisuusmääräysten mukaisesti. Sähköturvallisuusmääräysten ja käyttövarmuuden vuoksi on johtoaukea raivattava kasvillisuudesta ja kunnossapidettävä säännöllisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n toimintaympäristössä johtoaukean raivaus tehdään tyypillisesti kolmen vuoden välein. Reunapuuhakkuiden tarve perustuu puustoanalyysiin (laserkeilaus). Reunapuuhakkuun tarve vaihtelee siis tapauskohtaisesti. Tyypilliseksi aikaväliksi reunapuuhakkuulle arvioidaan noin kymmenen vuotta.

1.10 Toiminnan aikaiset päästöt

Johtimien tai eristimien pinnalla ilmenevät koronapurkaukset kuuluvat sirisevänä äänenä. Ilmiön aiheuttaa ilman ionisoituminen johtimien, eristimien tai muiden pintojen läheisyydessä ja sitä esiintyy lähinnä 400 kV jännitetasolla, mutta koronailmiö on mahdollinen myös 110 kV jännitetasolla tietyissä olosuhteissa. Koronan synnyttämä ääni on voimakkaimmillaan kostealla säällä tai talvella, jolloin johtimiin muodostuu huurretta. Koronapurkauksen välttäminen täydellisesti on käytännössä lähes mahdotonta. Koronan esiintyminen pyritään pitämään mahdollisimman vähäisenä, koska ympäristön viihtyisyyden heikentymisen lisäksi ääni ilmentää energiahäviötä. Koronan aiheuttama ääni ei ylitä melun ohjearvoja, mutta ääni voidaan kokea voimajohdon välittömässä läheisyydessä häiritsevänä. Ilmiö on ajoittainen ja sääolosuhteisiin sidonnainen. (Fingrid 2026)

Voimajohdon toiminnasta ei synny muita varsinaisia päästöjä ilmaan, maaperään, pinta- tai pohjavesiin. Toiminnasta ei myöskään synny suuria määriä jätteitä. Johtoaukean ja sen

reunavyöhykkeiden ajoittainen raivaaminen puustosta tuottaa jonkin verran viherjätettä. Katso myös luku 1.5 Sähkö- ja magneettikentät.

1.11 Riskit ja häiriötilanteet

Hankkeen turvallisuusriskit jakautuvat rakentamisen, toiminnan ja rakenteiden purkamisen ajalle. Riskejä ovat sekä ihmisiin kohdistuvat turvallisuusriskit että ympäristöön kohdistuvat riskit. Riskit voivat aiheutua ihmisen toiminnasta, kuten rakentamisesta, tai luonnon olosuhteista, kuten tulvista, myrskyistä.

Rakennusaikana liikennemäärät ovat alueella normaalitilannetta suurempia ja lisääntynyt liikennemäärä tuo mukanaan turvallisuusriskejä. Lisääntynyt työkoneiden määrä voimajohdon ja sähköasemien rakennusalueella voi lisäksi aiheuttaa työturvallisuus- ja ympäristöriskejä.

Näihin riskeihin varaudutaan ohjeistamalla toimintatapoja etukäteen etenkin, jos rakentamisvaiheen toimintoja tai liikennettä on niin sanottujen herkkien kohteiden läheisyydessä. Lisäksi riskejä voidaan hallita huomioimalla onnettomuus- ja poikkeustilanteisiin varautuminen. Näin toimimalla hallitaan polttoaineiden ja kemikaalein käytöstä johtuvaa ympäristöriskiä. Raivattaessa ja reunametsiä hakattaessa palvelutoimittajat ohjeistetaan huomioimaan ympäristöasiat asianmukaisesti.

Toiminnan aikaiset riskit voimajohtolinjojen ja sähköasemien alueella liittyvät alueella tehtyihin huoltotöihin, huoltoliikenteeseen, sekä esimerkiksi voimajohtojen rikkoontumiseen tai jään irtoamiseen johdoista. Voimajohtoreitit suunnitellaan niin sanotusti puuvarmaksi, jolloin puut eivät taipuessaan tai kaatuessaan ulotu virtajohtimiin saakka. Myrskyt eivät näin ollen lisää merkittävästi riskiä virtajohtimen päätymistä maahan, eikä myrskyistä ole myöskään merkittävää vaaraa voimajohdon käyttövarmuudelle.

Ilmastonmuutoksen seurauksena on todennäköistä, että luonnon ääri-ilmiöt lisääntyvät. Rakenteiden mitoituksessa huomioidaan Suomessa oletettavasti esiintyvät myrskytuulet, jää- ja lumikuormat sekä muut luonnonilmiöt siten, että todennäköisyys mitoituksen ylittävien olosuhteiden esiintymisestä käytön ajan vuosikymmenten aikana on erittäin pieni.

Voimajohdon toiminnan aikaisten häiriötilanteiden riskit arvioidaan ympäristön ja ihmisten kannalta kokonaisuutena vähäisiksi. Voimajohtoa tarkastetaan ja huolletaan sähköturvallisuusmääräysten mukaisesti säännöllisesti. Työskentely voimajohdon läheisyydessä ohjeistetaan ja ympäristöasioista huolehditaan rakennusvaihetta vastaavalla tavalla, erityisesti herkkien kohteiden läheisyydessä. Johto on rakennettu niin, että salamanpurkaus ohjautuu ukkosjohtimen kautta vaarattomasti maahan.

Ilmatieteen laitoksen mukaan voimajohdot eivät lisää salamointia eivätkä ohjaa ukkospilvien liikkeitä. Voimajohtopylväiden ollessa usein lähiympäristönsä korkeimpia kohteita ja lisäksi maadoitettuja, pyrkivät alueella joka tapauksessa esiintyvät salamat kohdistumaan juuri voimajohtopylväiden kautta maahan. Tällä tavoin voimajohdot parantavat salamaturvallisuutta

lähiympäristössään. Voimajohdot eivät vaikuta salamoinnin määrään. Tarvittaessa johdoista kytketään jännite pois poikkeus- ja onnettomuustilanteiden aikana.

Aviapolikseen suunnitteilla oleva sähköasema toteutetaan kokonaisuudessaan kaasueristeisenä sisäkytkinlaitoksena (GIS). Sähköasemille pääsy on estetty ulkopuolisilta aidoilla. Sähköaseman alueella saa liikkua vain sähköalan ammattihenkilöt tai opastetut henkilöt tietyin poikkeuksin. Sähköaseman alueella työskentely vaatii asianmukaisia henkilösuojaimia, kuten huomiovärinen vaatetus, kypärää ja turvajalkineita. Sähköaseman suunnittelussa ja rakentamisessa huomioidaan tarvittavat turvavaatimukset.

1.12 Käytöstä poisto

Voimajohdon rakenteet puretaan, kun se poistetaan käytöstä. Suuri osa purettavasta materiaalista on pylväistä ja johtimista syntyvää metallijätettä, joka voidaan kierrättää.

Voimajohtopylväiden perustuksia ei tyypillisesti kaiveta ylös. Pilariperustus voidaan katkaista maanpinnan alapuolelle (kyntösyvyyden alapuolelle peltoalueilla). Mikäli perustukset kaivetaan ylös, voidaan ne murskata ja käyttää täytemateriaalina maantäytössä. Voimajohtoalueen käyttöoikeuden lunastus voidaan palauttaa takaisin samoille kiinteistöille, joihin ne kuuluivat alun perin.

2 Hankkeen suhde YVA-lain hankeluetteloon

Hanke ei kuulu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017, ”YVA-laki”) liitteen 1 hankeluettelossa mainittuihin hankkeisiin, joihin sovellettaisiin lain 3 §:n 1 momentin mukaisesti ympäristövaikutusten arviointimenettelyä suoraan lain nojalla. YVA-lain hankeluettelon mukaan ympäristövaikutusten arviointia edellyttävät vähintään 220 kilovoltin maanpäälliset voimajohdot, joiden pituus on yli 15 kilometriä (kohta 8 energian ja aineiden siirto sekä varastointi, alakohta b).

Hankeluetteloon kuulumaton hanke voi edellyttää arviointimenettelyn soveltamista YVA-lain 3 §:n 2 momentissa tarkoitetussa yksittäistapauksessa. Arviointimenettelyn soveltamisen edellytyksenä on, että hankkeesta aiheutuisi hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia. Hankkeen vaikutuksia lieventävät toimenpiteet otetaan huomioon vaikutusten merkittävyyttä arvioitaessa. Kun kyseessä on YVA-lain hankeluettelon mukainen hanke, tulee YVA-menettelyn tarvetta yksittäistapauksessa arvioida erityisesti suhteessa hankeluettelon mukaiseen hankkeeseen.

Aviapolis-Keimola voimajohtohanke alittaa hankeluettelon kokorajan molempien hankeluettelossa mainittujen kriteerien osalta. Hanke on nimellisjännitteeltään hankeluettelon 220 kV:n voimajohtoa pienempi. Myös voimajohdon edellyttämä johtoalue pääosin pienempi. Voimajohto on myös kokonaispituudeltaan alle hankeluettelon mukaisen pituuden ja sijoittuu osaksi jo olemassa olevan johtolinjan yhteyteen.

Vakiintuneen hallinto- ja oikeuskäytännön mukaan 110 kV:n voimajohdot eivät ole yleensä edellyttäneet YVA-menettelyä silloinkaan, kun ne ovat ylittäneet hankeluettelon mukaisen 15 km pituuden. YVA-menettelyä on yhtiön käsityksen mukaan edellytetty 110 kV:n voimajohdoilta vain muutamassa erityistapauksessa, joissa hankkeessa suunnitellun voimajohdon pituus on ollut useita kymmeniä kilometrejä.

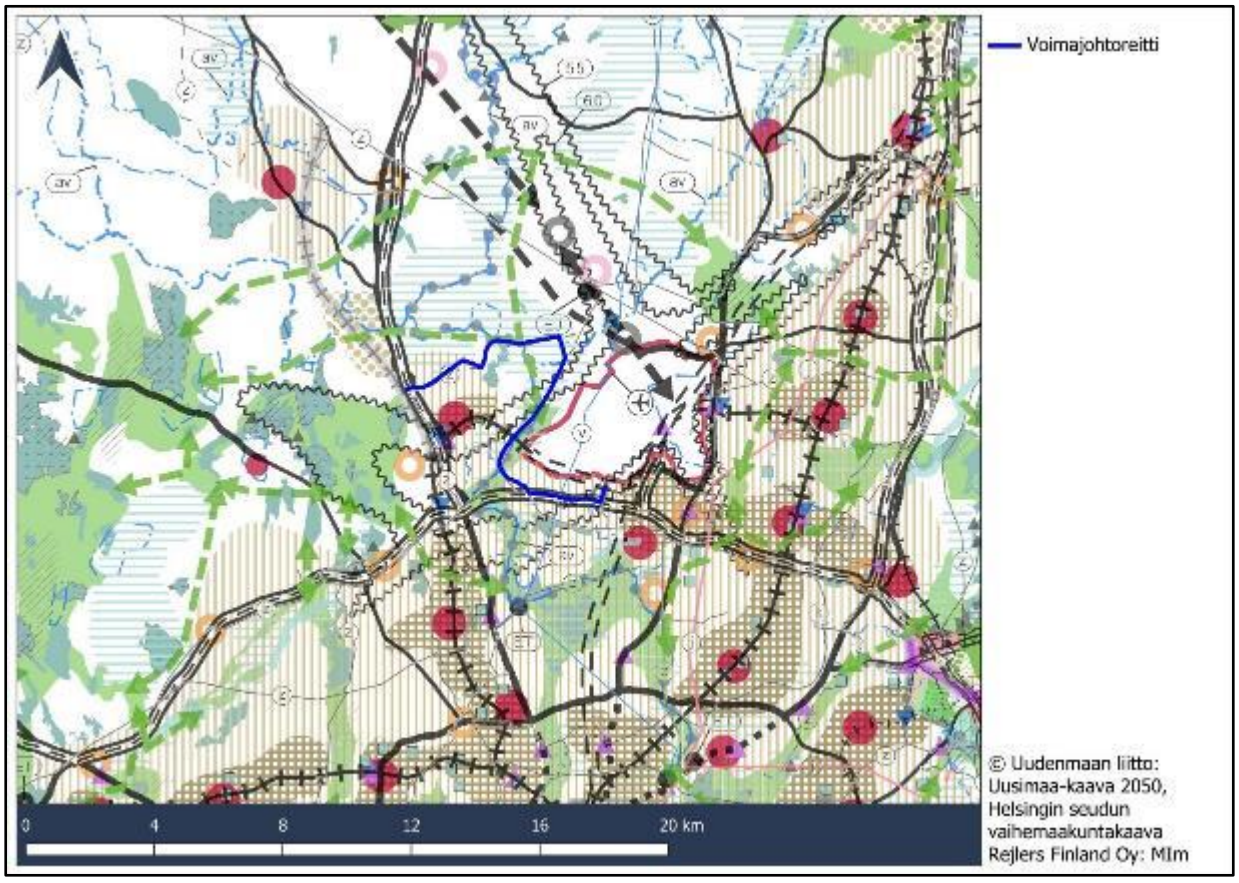
3 Ympäristön nykytila

3.1 Maankäyttö

3.1.1 Maakuntakaava

Vantaa on osa Uudenmaan maakuntaa ja alueiden käyttöä ohjaa maakunnassa Uudenmaan liiton maakuntakaava eli Uusimaa-kaava 2050. Kaava on saanut lainvoiman 2023. Uusimaa-kaava 2050 koostuu Länsi-Uudenmaan, Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Hanke sijaitsee Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueella. Ote maakuntakaavasta on esitetty ohessa (Kuva 12).

Maakuntakaavassa on osoitettu Keimola-Ruotsinkylä välillä 110 tai 400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus.



Kuva 12. Voimajohto suhteessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan. Lähde: Uudenmaan Liitto 2026.

Maakuntakaavamerkinnät, joiden kanssa voimajohto risteää, on esitetty alla:

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke

Viheryhteystarve

Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue

Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue

Lentomelualue (Lden 55–60 dBA ja Lden yli 60 dBA)

Virkistysalue

Natura 2000 -alue

Päärata

Voimajohto

Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie

Raakavesitunneli

Valtakunnallisesti merkittävä yksiajoratainen tie

Merkittävä osa voimajohdosta kulkee taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke-merkinnän kohdalla. Merkinnällä osoitetaan suurimpiin ja monipuolisimpiin keskuksiin tukeutuvat, valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät taajamatoimintojen vyöhykkeet, joiden yhdyskuntarakenteen kehittämisellä ja tehostamisella on erityistä merkitystä koko maakunnan kehittämisen kannalta.

Osan matkaa voimajohtoreitti kulkee viheryhteystarve-merkinnällä osoitetun alueen rinnalla sekä risteää sen kanssa. Kyseisellä merkinnällä on tarkoitus turvata yhteystarpeen säilyminen tai toteutuminen tavalla, joka turvaa lajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisema- ja luontoarvoja.

Voimajohtoreitti kulkee pitkän matkan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue -merkinnällä osoitetulla alueella. Kyseessä on Vantaanjokilaakson viljelymaiseman valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. Merkinnän suunnittelumääräyksessä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot.

Suunniteltu reitti kulkee kahdesti vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue -merkinnällä osoitetun alueen ylitse. Kyseessä on Vantaanjoki. Merkinnän suunnittelumääräyksessä

todetaan, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on vesiensuojelunäkökohdat otettava huomioon siten, ettei vesialueen käyttöä vedenhankintaan vaaranneta.

Reitti kulkee suurilta osin lentomelualue-merkinnällä osoitetulla alueella.

Voimajohtoreitti kulkee muutaman kilometrin matkan virkistysalue -merkinnällä osoitetun alueen läpi. Kyseisen merkinnän suunnittelumääräyksessä todetaan muun muassa, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava virkistyskäyttöedellytysten säilyminen, alueen saavutettavuus, riittävä palveluvarustus sekä ympäristöarvot.

Voimajohtolinjaus risteää kahdesti Natura 2000 -alue -merkinnän kanssa. Kyseisellä merkinnällä tarkoitetaan Vantaanjoen Natura-aluetta (SAC). Natura-alueista on sanottu kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä seuraavaa: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon Natura 2000 -ohjelmaan kuuluvat tai siihen kuuluviksi ehdotetut alueet, turvattava alueiden yhtenäisyys, arvioitava suunnitelmasta alueelle kohdistuvat vaikutukset ja huolehdittava, ettei merkittävästi heikennetä niitä luonnonarvoja, joiden perusteella alue on ehdotettu tai sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

Voimajohtoreitti ylittää kertaalleen Päijänne-tunnelin, joka on osoitettu raakavesitunneli-merkinnällä. Voimajohto-merkinnällä osoitetulla alueella hankkeen johtolinjaus kulkee Fingridin Forssa-Tammisto 400 kV voimajohdon rinnalla. Lisäksi voimajohto ylittää pääratamerkinnällä osoitetun kehäradan Ruusumäen kohdalla Vantaanjoen länsipuolella. Voimajohtolinjaus kulkee muutaman kilometrin Kehä III:n rinnalla. Tie on osoitettu valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie -merkinnällä.

3.1.2 Yleiskaavat

Vantaan yleiskaava 2020 on tullut voimaan 11.1.2023 (Vantaan kaupunki 2026c). Voimajohdolle on määritelty kaavassa johtokäytävä (Kuva 13). Johtokäytävässä voi kulkea 110 kV ja 400 kV voimajohtoja. Yleiskaavan mukaisen johtokäytävä-merkinnän suunnittelumääräys rajoittaa ympäröivää maankäyttöä. Voimajohto on suunniteltu pääosin yleiskaavan osoittamaan johtokäytävään. Yleiskaavan voimajohtomerkintä kulkee pääosin kaavakartalla (Kuva 13) olevan uutta suunniteltua Aviapolis-Keimola 110 kV - voimajohtoa kuvaavan sinisen viivan mukaisesti.

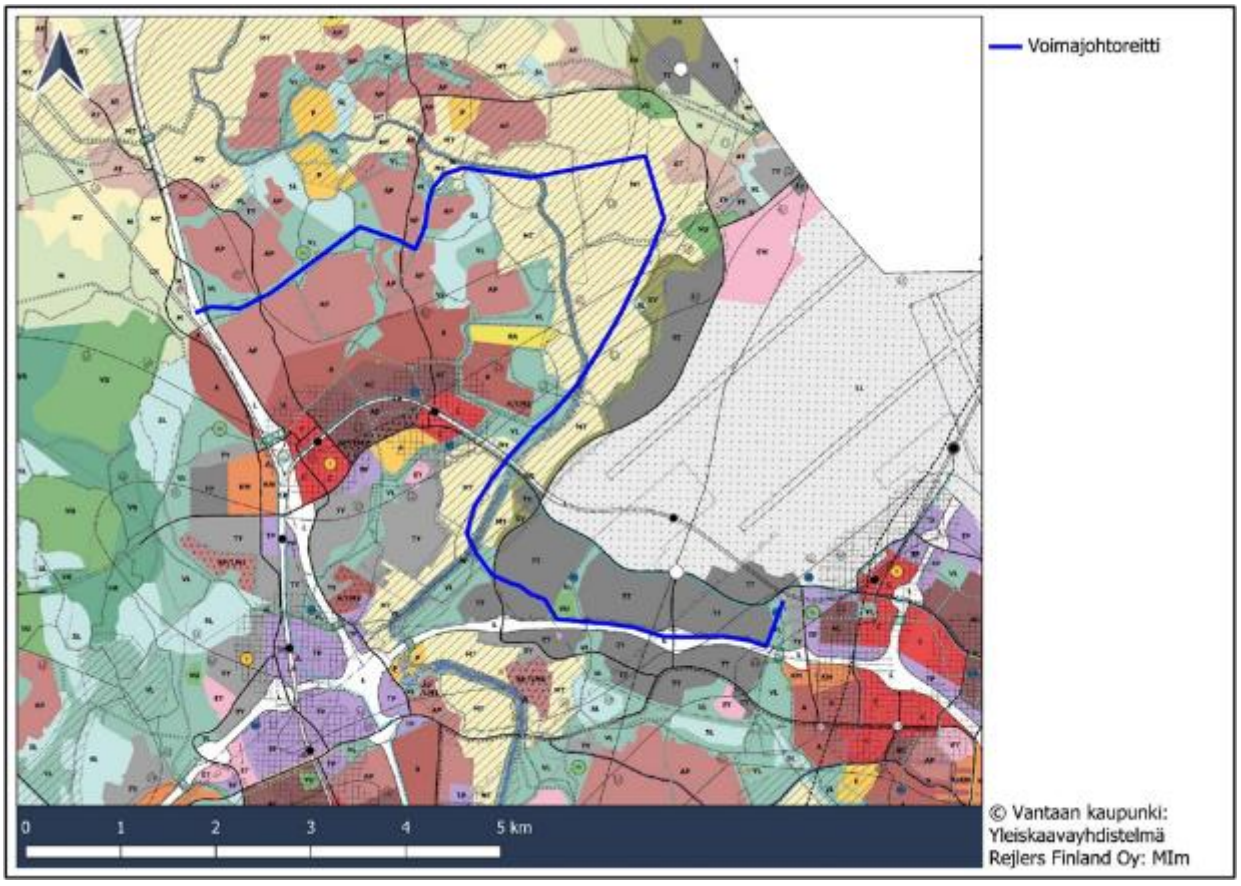
Yleiskaavaselostuksessa (Vantaan kaupunki 2026c) on kuvattu mm. alueen tekninen verkosto. Aviapoliksen kohdalla sanotaan Krakanojasta/Tuulensuunpuistosta seuraavasti: ”Voimalinja Tuulensuunpuistossa on siirretty puiston länsilaidalle, mikä mahdollistaa paremmin luontoarvojen turvaamisen ja johtokäytävän kehittämisen.” Samalla alueella sijaitsee Krakanoja, joka on puro (katso tarkempi kuvaus luvusta 3.4). Kivistön asuinalueesta on mainittu seuraavaa: ”Kivistön suuralueella on nykyisten voimajohtojen lisäksi varaus voimajohdolle”.

Muutamin kohdin voimajohtoreitti eroaa yleiskaavassa esitetystä voimajohdon reitistä Vantaan kaupungin pyynnöstä. Kiilan/Isoniitun asuinalueen kohdalla reittiä on muutettu johtokäytävästä

sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella. Voimajohtoa on edellä mainittujen asuinalueiden lähellä Seutulan pellolla siirretty sivuttaissuunnassa 40 metriä, pyrkien kuitenkin pysymään pellon reunassa linnustovaikutusten minimoimiseksi. Lisäksi voimajohtoreittiä on muokattu Rauhalan asuinalueen kohdalla, jotta linja on saatu sovitettua yhteen tulevan asemakaava-alueen kanssa.

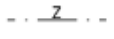
Voimajohtolinjaus on ollut yleiskaavoissa vuodesta 1983 lähtien. Yhteenvetona voidaan todeta, että Vantaan yleiskaavan 2020 valmistelussa aiempien yleiskaavojen mukaisiin voimajohtoreittisuunniteihin on tehty jonkin verran muutoksia etenkin asutuksen ja luontoarvojen yhteensovittamiseksi sekä nyt tehdyn voimajohdon tarkemman reittisuunnittelun yhteydessä lisäksi edellä mainitut muutokset yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa.

Ote yleiskaavasta johtoreitin kohdalta on esitetty kuvassa alla.



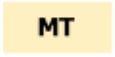
Kuva 13. Kuva yleiskaavasta. (Vantaan kaupungin yleiskaavakartta)

Voimajohtolinjauksen kanssa risteävät yleiskaavamerkinnät on esitetty alla:


Voimajohto (jää yllä olevalla kaavaotteen kartalla pääosin sinisen viivan alle)

Pientalovaltainen asuinalue

Lähivirkistysalue



Maatalousvaltainen alue

Ekologinen runkoyhteys

Ohjeellinen ulkoilureitti

Arvokas kulttuuriympäristö

Natura 2000-verkoston alue

Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue

Urheilu- ja virkistyspalveluiden alue

Liikennealue

Liikenneyhteys

Aviapoliksen päässä reittilinjaus kulkee tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT) -merkinnällä osoitetun alueen (Tuupakan teollisuusalue ja Aviapolis) läpi ja risteää muutaman liikenneyhteyden kanssa. Kehä III, jonka varrella linjaus kulkee vähän matkaa, on yleiskaavassa osoitettu merkinnällä liikennealue (L). Linjaus myös hyvin lyhyesti leikkaa urheilu- ja virkistyspalvelualueiden alue -merkinnällä (VU) osoitetun alueen läpi. Kyseessä on golfin harjoitusalue.

Saavutettuaan Vantaanjoen lännestä tultaessa, reitti tulee maatalousvaltainen alue (MT) -merkinnällä osoitetulle alueelle ja leikkaa myös ekologinen runkoyhteys -merkinnällä osoitetun linjauksen. Suunniteltu reitti kulkee arvokas kulttuuriympäristö ja Natura 2000 -verkoston alue -merkinnöillä osoitetuilla alueilla, Vantaanjokilaakson viljelymaisema ja Vantaanjoen Natura-alue.

Keimolan päässä suunniteltu voimajohto kulkee lähivirkistysalue (VL) -merkinnällä ja pientalovaltainen asuinalue (AP) -merkinnällä osoitettujen alueiden välissä. Voimajohtoreitin vierellä kulkee ohjeellinen ulkoilureitti Keimolan päässä sekä Vantaanjoen kohdalla.

3.1.3 Asemakaavat

Reitin varrella olevat asemakaavoitetut alueet on esitetty oheisessa kuvassa (Kuva 14). Voimajohdon reittiä ei ole osoitettu asemakaavoissa. Seuraavassa on kuvattu reitille sijoittuvat asemakaavat sekä asemakaavamerkinnät.

Voimajohdon reitin itäinen osuus on asemakaavoitettua aluetta ja reitille osuu useita asemakaavoja, jotka ovat noin vuosilta 1989–2012.

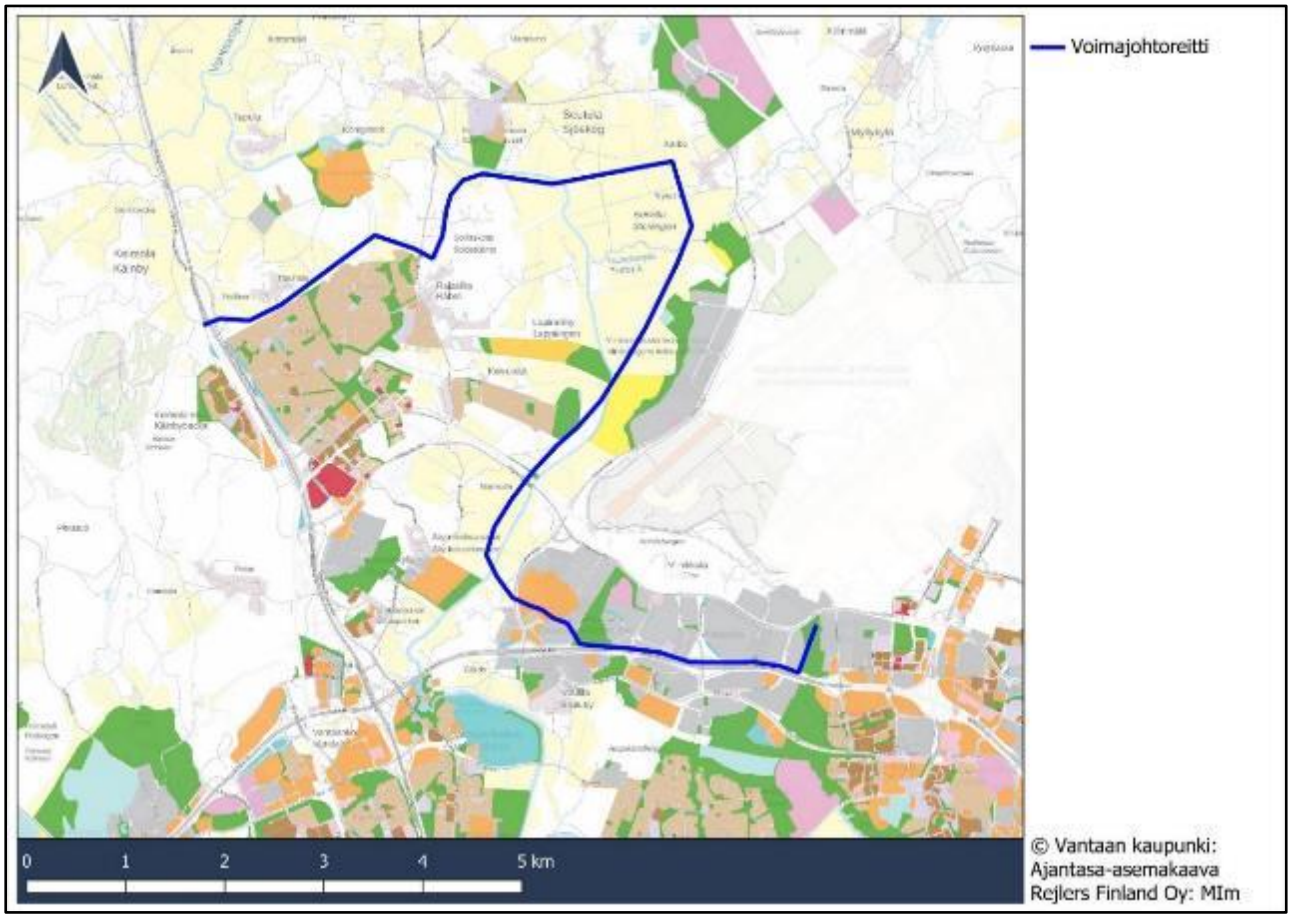
Reitin itäisen osuuden asemakaavat kuvattuna idästä länteen päin: Viinikkalassa voimajohto ylittää Viinikkala 2-asemakaavassa toimitilarakennusten korttelialue (KTY) -merkinnällä osoitetun alueen. Tuupakan teollisuusalueella johto ylittää teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT) merkityn alueen Suokalliontien länsipuolella ja tien itäpuolella urheilu- ja virkistyspalvelujen alueeksi (VU) merkityn alueen. Osumapuisto, jonne rakennettavaan sähköasemaan voimajohto liittyy, on merkitty Vantaanportti 1B -asemakaavassa (kaava-alueen nro 410500) lähivirkistysalueeksi (VL). Sähköaseman sijoituspaikka puiston pohjoisosassa on osoitettu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten korttelialueeksi (merkintä ET).

Seutulan peltojen jälkeen, Vantaanjoen ja Katriinantien välissä, johto kulkee Viinikanpellolla. Peltoalue on Viinikkala 2- asemakaavassa (kaava-alueen nro 411800) merkitty maisemallisesti arvokkaaksi peltoalueeksi (MA). Noin kilometrin päässä itään päin voimajohto ylittää Ratasillanpuiston ja Tiesillanpuiston Tikkurilantien molemmin puolin. Puistot on merkitty asemakaavaan lähivirkistysalueiksi (VL).

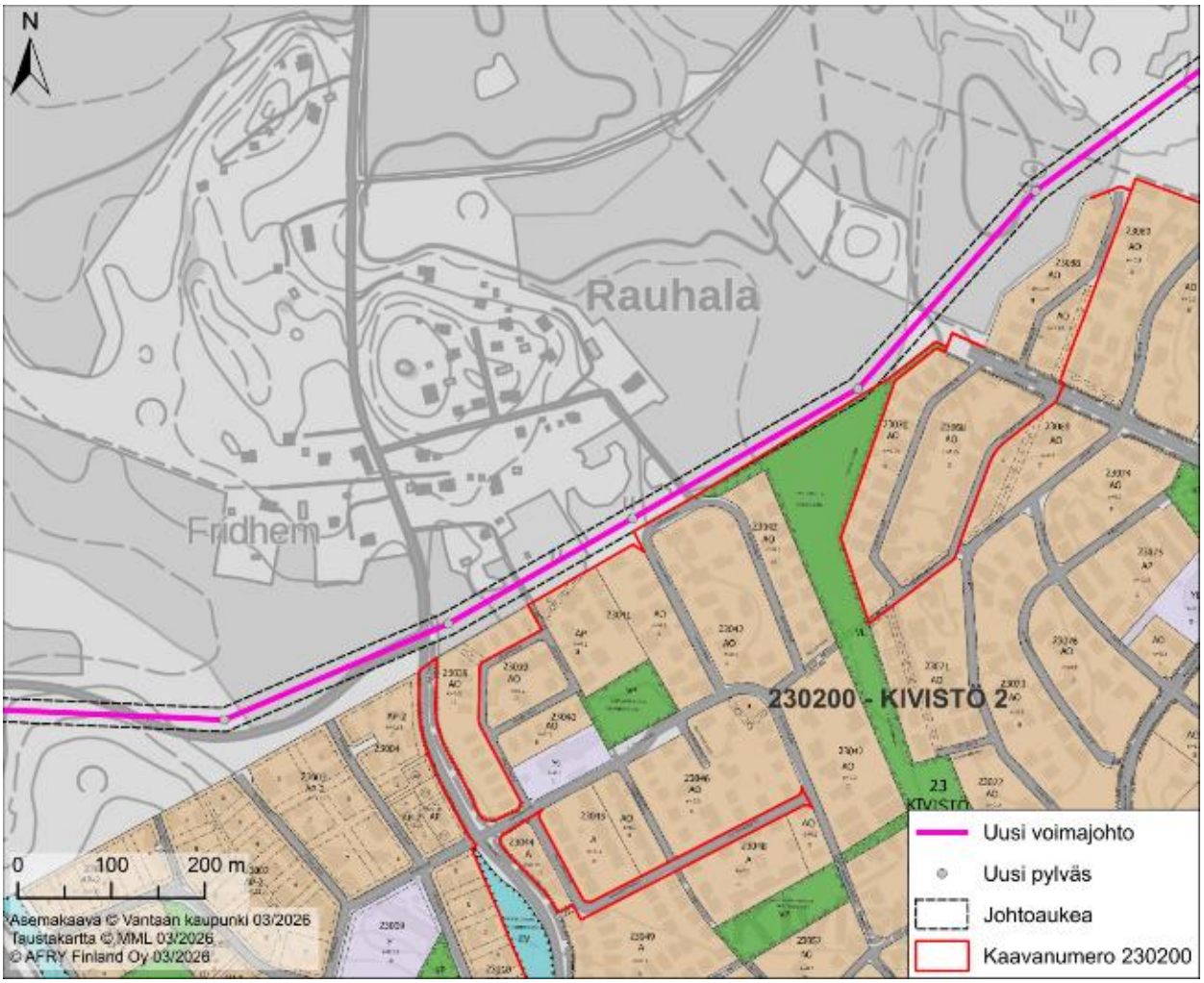
Voimajohto sijoittuu reitin länsi- ja keskiosissa pääosin asemakaavoittamattomalle alueelle, mutta reitin länsiosassa Kivistön asuinalueella noin 300 metrin matkalla voimajohdon johtoaukea sivuaa Kivistö 2 asemakaavan rajaa sen luoteispuolella (kaava-alueen nro 230200). Kivistö 2 asemakaava on saanut lainvoiman 31.3.1999. Asemakaava asuinpaikkoineen on siis saanut lainvoiman sen jälkeen, kun 110 kV voimajohtoreitti on osoitettu Vantaan yleiskaavassa ensimmäisen kerran.

Kivistö 2 asemakaavan alueella on reitin kohdalla lähivirkistysalue (VL) -merkintä (Kuva 15). Alueella Miekkapuisto niminen viheralue. Erityisiä kaavamääräyksiä tai maankäytön rajoitteita ei em. merkinnälle ole kaavassa annettu. Kivistö 2 -asemakaavan kaavaselostuksessa, joka on vuodelta 1999 (Vantaan kaupunki 2026b) ja koskee koko kaavaa, todetaan mm: ”Seutukaavassa alue on taajamatoimintojen aluetta ja Kanniston itäpuolinen laakso lähivirkistysaluetta. Alueen eteläpuolella jatkuu taajamatoimintojen alue pohjoispuolella lähivirkistysalue, jolla on myös 110 kV:n voimalinjavaraus. Vantaan yleiskaavassa alue on pientalovaltaista asuntoaluetta. Kanniston itäpuolinen laakso ja alueen pohjoispuoli ovat lähivirkistysaluetta. Pohjoisessa on lisäksi aluevaraus urheilu- ja virkistyspalveluille sekä 110

kV:n voimalinjavaraus. Vanhan Nurmijärventien ja Riipiläntien välille on osoitettu uusi pääkatu Kanniston eteläpuolitse. Sen eteläpuoli on kerrostalovaltaista asuntoaluetta.”



Kuva 14. Ajantasa-asemakaavaote voimajohdon ympäristöstä. Lähde: Vantaan kaupunki 2026b.



Kuva 15. Ajantasa-asemakaavaote voimajohdon ympäristöstä Kivistön asuinalueen kohdalla (Kivistö 2 asemakaava). Lähde: Vantaan kaupunki 2026b.

3.2 Asutus ja virkistyskäyttö

Reitin läheiset asuinrakennukset on esitetty oheisissa kuvissa sinisellä symbolilla ja vapaa-ajan rakennukset vihreällä symbolilla (Kuva 16 ja Kuva 17).

Pääosin voimajohtolinjaus kulkee melko etäällä asutuksesta. Kaikki vakituiset ja vapaa-ajan asunnot sijoittuvat yli 40 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta. Voimajohto sijoittuu itäisellä reittiosuudella noin 3,5 km matkalta vahvasti ihmisen muuttamaan rakennettuun ympäristöön mm. Kehä III:n tuntumaan, missä on vain yksittäisiä asuinrakennuksia. Noin 7,5 km matkalla reitti sijoittuu viljellylle Seutulan peltoalueelle, missä on jo nykyisin 400 kV voimajohto noin 4,6 km matkalla ja missä ei ole asutusta reitin välittömässä läheisyydessä. Reitin läntisin osuus sijoittuu noin 2,7 km matkalta tiiviin asutuksen välittömään läheisyyteen Kivistön ja Rauhalan alueilla.

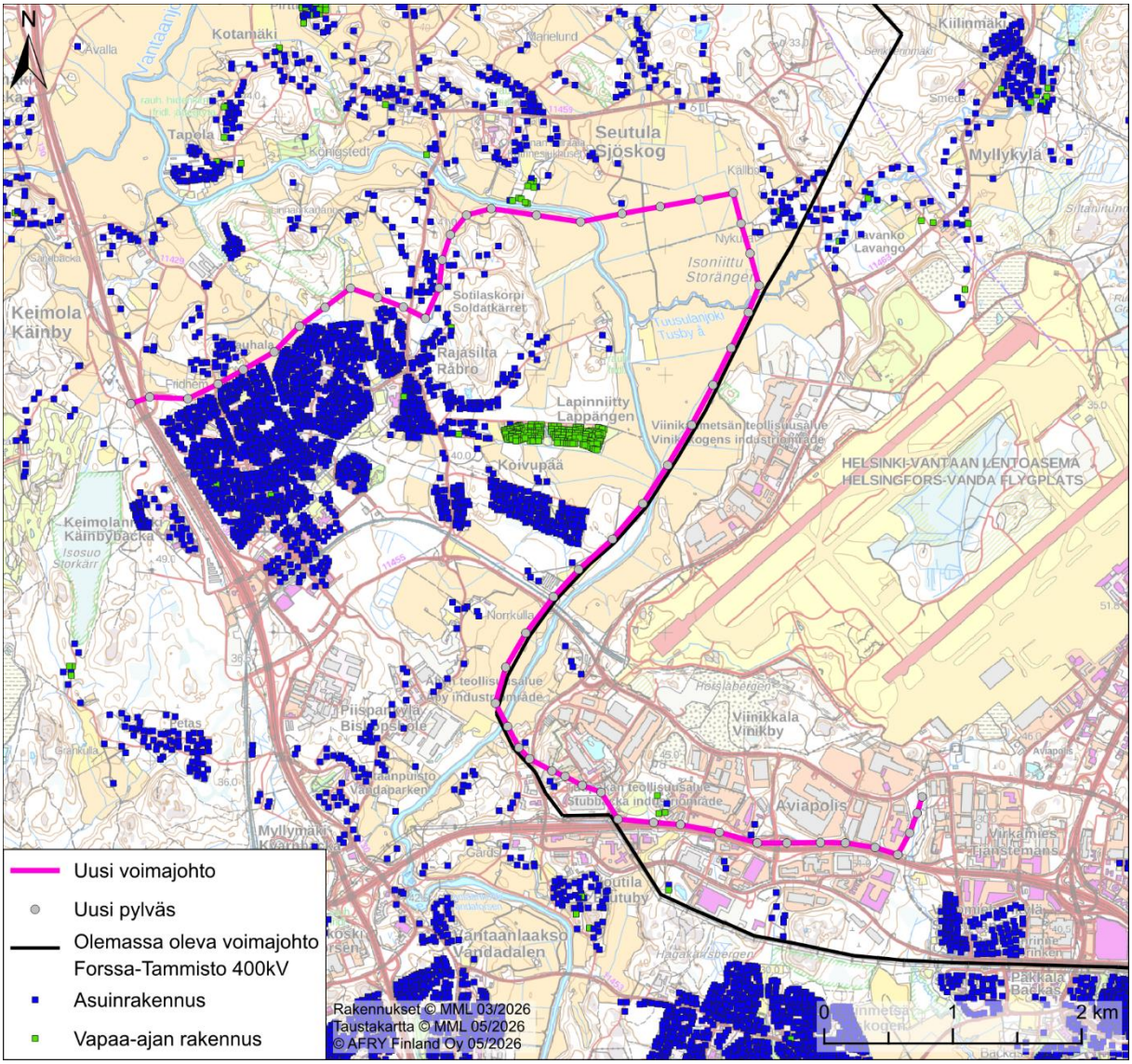
Tiheimmillään asutusta on reitin länsiosassa Kivistön alueella. Alle 100 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta sijoittuu yhteensä 101 vakituista asuinrakennusta ja viisi vapaa-ajan rakennusta. Yksittäisiä asuinrakennuksia on voimajohdon varrella Kivistön itäpuolellakin Rauhalan asuinalueella, mutta Vantaanjokilaaksoon tultaessa asutus on hyvin harvaa.

Voimajohdon keskilinja ohittaa Kesäheinän siirtolapuutarhan Lapinniityn alueella noin 500 metrin etäisyydeltä idän puolelta.

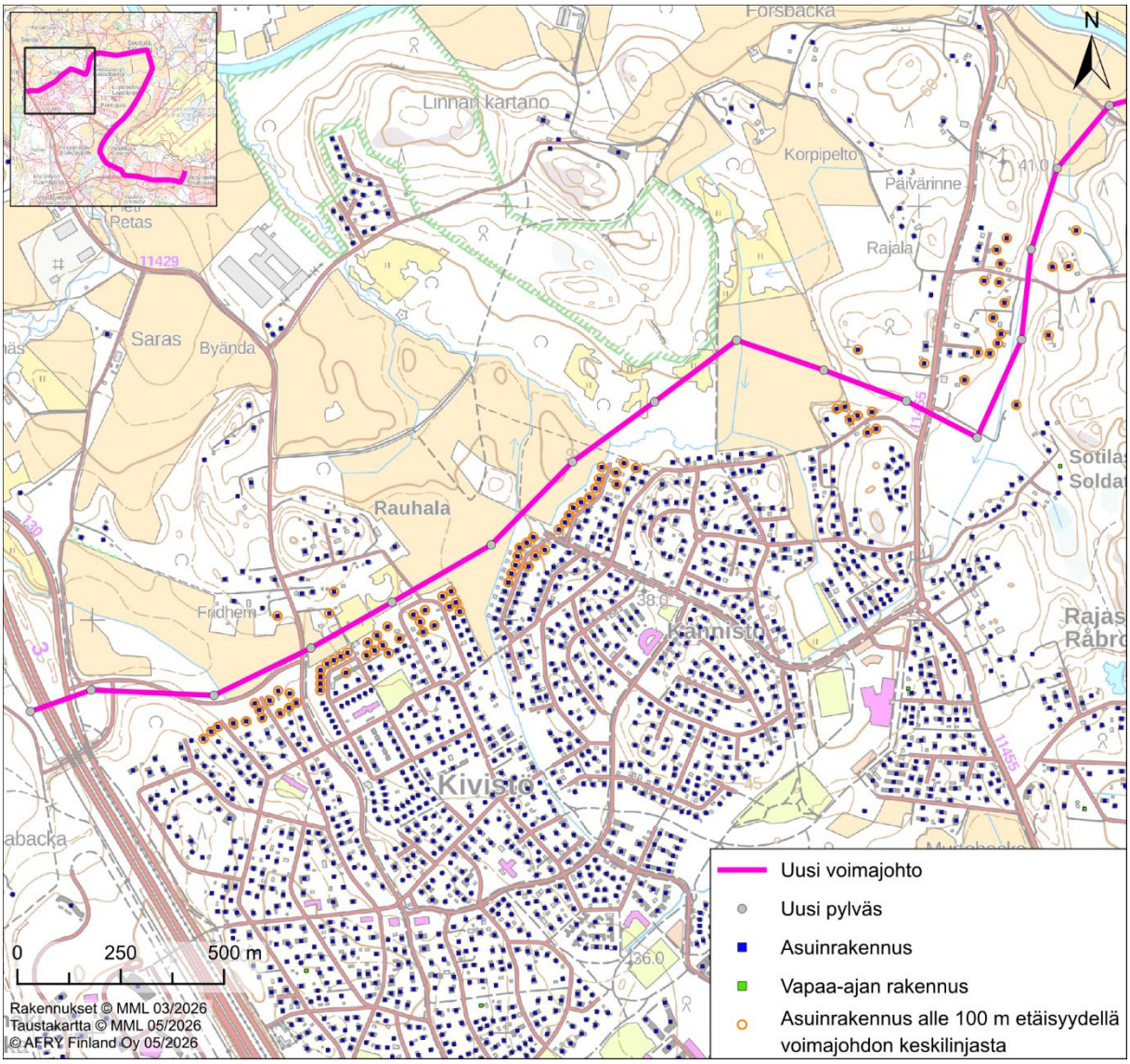
Reitin itäisellä osuudella Aviapoliksen päässä (Kuva 16, reittiosuus Vantaanjoesta alkaen itään päin) ei juurikaan ole asutusta vaan alue rakennusten osalta on hyvin teollisuuspainotteista. Kaikki vakituiset ja vapaa-ajan asunnot sijoittuvat yli 40 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta. Alle 100 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta sijoittuu yhteensä kolme asuinrakennusta ja kaksi vapaa-ajan rakennusta.

Reitin itäisellä osuudella on virkistyskäyttöalueita Ratasillanpuiston ja Tiesillanpuiston Tikkurilantien alueella, jotka suunniteltu reitti halkoo. Lisäksi virkistyskäyttöalueita reitin kohdalla ovat Tuupakan teollisuusalueen vieressä olevat golfin harjoitusalue.

Viinikan alueella voimajohdon keskilinjasta noin 70 metrin etäisyydelle sijoittuu Viinikan jalopuumetsikkö, joka on virkistysalue.



Kuva 16. Voimajohdon lähellä oleva asutus koko voimajohtoreitin varrella.



Kuva 17. Voimajohdon lähellä oleva asutus reitin läntisellä osuudella Kivistön alueella.

3.3 Maisema ja kulttuuriympäristö

3.3.1 Maisemamaakunta ja arvokkaat maisema-alueet sekä rakennetut kulttuuriympäristöt

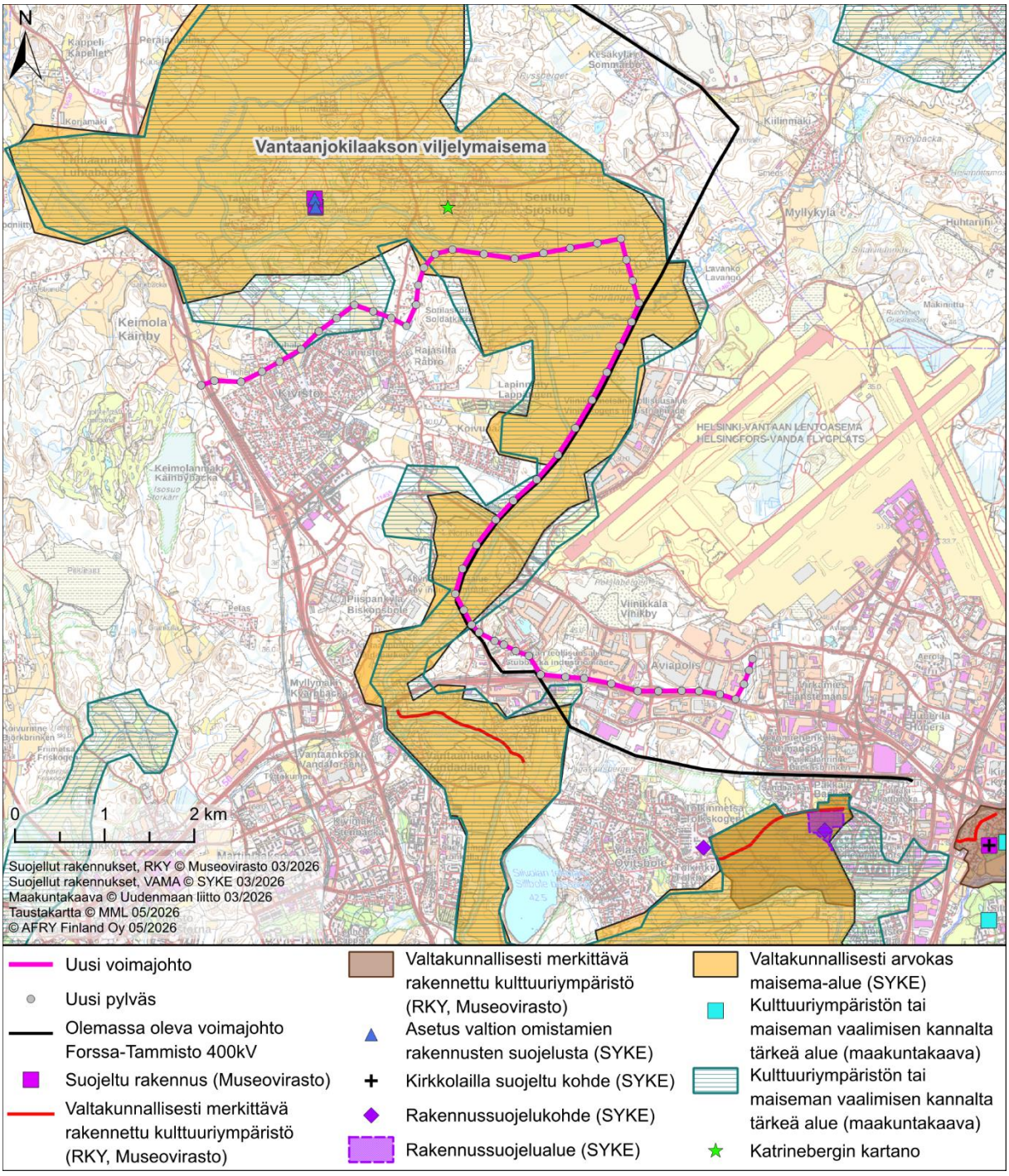
Suunniteltu Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohto sijoittuu Eteläisen rantamaan maisemamaakuntaan ja tarkemmin alueen eteläiseen viljelyseutuun. Eteläistä rantamaata luonnehditaan Ympäristöministeriön (1992) maisema-aluetyöryhmän mietinnössä muun muassa alavaksi, pienipiirteiseksi, vähäjärviseksi ja -soiseksi sekä ilmastoltaan leudoksi. Eteläistä viljelyseutua kuvaillaan muun muassa maastonmuodoiltaan vaihtelevaksi, laajasti viljelyksessä olevaksi ja savikkoiseksi, asutuksen ollessa keskittynyt pitkille jokilaaksoketjuille.

Suunnitellun voimajohtolinjauksen alueella tai läheisyydessä on yksi valtakunnallisesti arvokas maisema-alue: Vantaanjokilaakson viljelymaisema (Vantaan kaupunki 2020). Hanke sijoittuu noin seitsemän kilometrin matkalta maisema-alueelle, ja muilta osin lähelle alueen rajausta.

Vantaanjokilaakson viljelymaiseman valtakunnallisesti arvokas maisema-alue on myös merkitty maakuntakaavaan, joskin jonkin verran erilaisella aluerajauksella kuin Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) rekisterissä oleva rajaus. Maakuntakaavan merkinnän suunnittelumääräyksessä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot. Maakuntakaavassa Vantaanjokilaakson alue on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Edellä mainittu alue sijoittuu Kivistön alueella reilun kilometrin verran ja Vuotilan alueella noin puolen kilometrin verran reitin kohdalle. Näillä alueilla ei puolestaan ole valtakunnallisesti arvokas maisema-alue luokitusta SYKE:n aineistossa.

Vantaanjokilaakson viljelymaisema on huomattava yhtenäinen viljelyalue pääkaupunkiseudun asutuksen keskellä. Taajama-asutuksen leviäminen ja tiivistyminen näkyvät selvästi alueen maisemakuvassa, jota kehystävät asutuksen ohella leveät päätiet sekä teollisuus-, toimitalo- ja kaupparakennukset. Rakennetusta yleisilmeestään ja ympäristön intensiivisestä maankäytöstä huolimatta alueella on paljon maatalousmaisemia sekä suojelualueita. Vantaanjokilaakson kulttuurihistoria näkyy maisemassa satunnaisina perinteisen rakenteensa säilyttäneinä kyläkokonaisuuksina, vanhoina tielinjoina, hyvin säilyneinä kartanoympäristöinä sekä historiallisina teollisuuslaitoksina.

Voimajohdon läheisyydessä ei sijaitse muita valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti merkittäviä maisema-alueita, kuin edellä mainittu Vantaanjokilaakson viljelymaisema. Kyseinen alue on esitetty ohessa (Kuva 18) (Museovirasto 2026, SYKE 2026, Vantaan kaupunki 2026b).



Kuva 18. Voimajohtoreitin varrelle sijoittuvat maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteet. Lähde: Vantaan kaupunki 2020, Museovirasto 2026, SYKE 2026.

Voimajohtohankkeen läheisyyteen alle kilometrin etäisyydelle ei sijoitu valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristö kohteita (RKY). Lähin RKY-kohde (Suuri rantatie Vantaanjoen varrella) sijoittuu reilun kilometrin päähän voimajohdosta. Seutulassa noin puoli kilometriä suunnitellusta voimajohtoreitistä pohjoiseen sijaitsee Katrinebergin kartano. Kartano sijaitsee museoviraston kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi luokittelemassa ympäristössä välillä Riipilä-Grips-Königstedt-Katrineberg (Vantaan kaupunki 2023).

3.3.2 Arkeologinen kulttuuriperintö

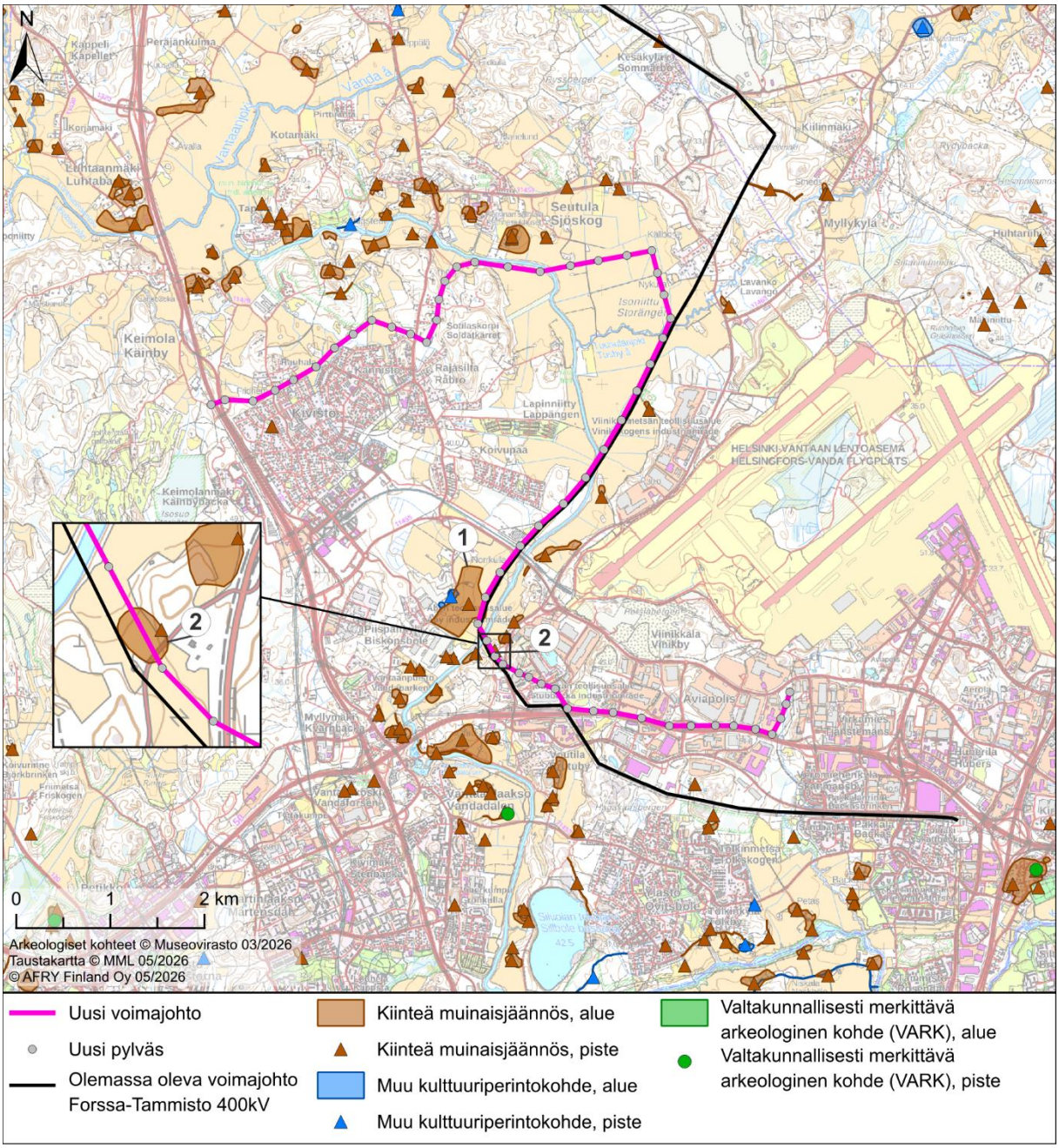
Museoviraston muinaisjäännösrekisterissä on eritelty kiinteät muinaisjäännökset, muut kulttuuriperintökohteet ja löytöpaikat. Muinaisjäännökset ovat irtaimia muinaisesineitä tai ihmisen toiminnasta jääneitä kiinteitä kohteita. Suomen muinaismuistolain (295/1963) mukaan kaikki kiinteät muinaisjäännökset ovat rauhoitettuja, ja niihin kajoaminen on kiellettyä ilman muinaismuistolain mukaista lupaa. Myös niiden peittäminen, kaivaminen, vahingoittaminen, muuttaminen sekä poistaminen on kiellettyä ilman muinaismuistolain mukaista lupaa. Muut kulttuuriperintökohteet ja löytöpaikat ovat myös osa arkeologista kulttuuriperintöä, mutta eivät kuulu muinaismuistolain soveltamisalaan.

Arkeologisia kohteita tarkasteltiin 100 metrin säteellä voimajohdon keskilinjasta. Kohteita on tarkastelualueella kaksi kappaletta: Niku (92010024) ja Nystuga (92010020), jotka ovat molemmat kiinteitä muinaisjäännöksiä. Kohteet on esitetty oheisessa kuvassa (Kuva 19).

Nikun aluerajaus osuu reitille, mutta varsinaisesti kohde, eli kiinteä muinaisjäännös (kivikautinen asuinpaikka) sijoittuu reitin keskilinjasta noin 145 metriä länteen. Niku (Kuva 19, kohdenumero 1, mj-tunnus 92010024) on asuinpaikka, jolta on todettu kivikautisen asuinpaikan merkkejä neljästä eri kohdasta. Paikalta on löytynyt runsaasti kvartsiesineitä ja -iskoksia. Kohde on vuoden 2000 inventointien perusteella pääasiassa hyvässä kunnossa.

Nystugan kiinteä muinaisjäännös (kivikautinen asuinpaikka) sijoittuu 10 metrin päähän johdon keskilinjasta, johtoaukean alueelle ja lähin voimalapaikka noin 130 metrin etäisyydelle. Nystuga (Kuva 19, kohdenumero 2, mj-tunnus 92010020) on asuinpaikka, jonka alueelta on löytynyt kvartsiittiesineitä ja -iskoksia. Kohde on vuoden 2000 inventointien perusteella pääasiassa hyvässä kunnossa. (Museovirasto 2025)

Seutulassa sijaitseva Katrinebergin kartano on merkattu Museoviraston rekisterissä historialliseksi asuinpaikaksi (Meilby Knapbacka, mj-tunnus 1000001762). Voimajohtoreitin lähin suunniteltu pylväspaikka sijaitsee 460 metriä kohteesta etelään.



Kuva 19. Arkeologiset kohteet voimajohtoreitillä ja sen läheisyydessä.

Voimajohdon reitille on laadittu arkeologinen tarkkuusinventointi (Mikroliitti Oy, 2025, liite 6) kolmen pylväspaikan alueella Vantaan Piispankylän länsipuolisilla pelloilla, Vantaanjoen kumminkin puolin, lähellä kiinteitä muinaisjäännöksiä Niku (mj-tunnus 92010024) ja Nystuga (mj-tunnus 92010020). Pylväspaikat eivät sijaitse arkeologisten kohteiden alueella, vaan niiden läheisyydessä. Vantaan kaupunginmuseo antoi alueelle suunnitelluista pylväänpaikoista lausunnon (14.4.2025, VKM/044/2025), jonka mukaan kolme pylväänpaikkaa Piispankylän länsipuolella pelloilla, joilta tunnetaan kivikautisia asuinpaikkoja, tuli tarkkuusinventoida ennen niiden rakentamista, että tiedettäisiin, onko niiden kohdilla kiinteää muinaisjäännöstä tai muita jatkotoimenpiteitä vaativia arkeologisia jäännöksiä. Kaikki kolme pylväänpaikkaa koekuopitettiin samalla periaatteella: sijaintipisteen kohdalle kaivettiin koekuoppa, ja lisäksi

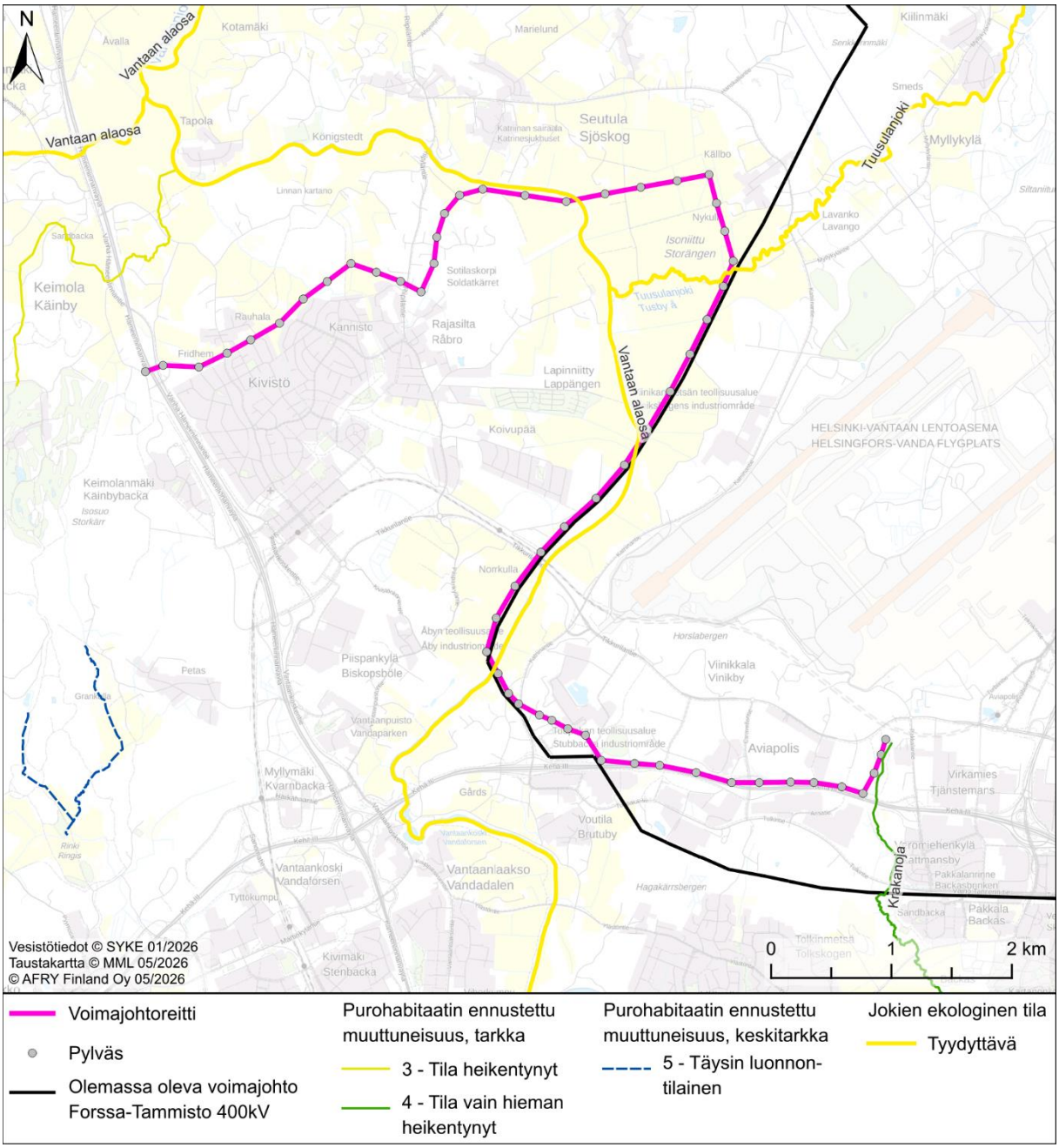
kahdeksan koekuoppaa pisimmillään 15 m päähän sijaintipisteeltä niin, että kuopat kattoivat noin 30 m x 30 m alan. Kaikissa koekuopissa näkyi normaali, noin 30 cm paksu kyntökerros, jonka alta alkoi puhdas ja tiivis pohjasavi. Koekuopissa ei havaittu mitään kivikautiseen asuinpaikkaan viittaavaa. Tarkkuusinventoitujen pylväänpaikkojen kohdilla ei siis ole kiinteää muinaisjäännöstä tai muutakaan arkeologisesti suojeltavaa jäännöstä.

3.4 Pintavedet

Merkittävin pintavesi voimajohdon ympäristössä on Vantaanjoki (vesimuodostuma Vantaan alaosa 21.011_y01, suuri savimaiden joki) sekä sen sivuhaara Tuusulanjoki (vesimuodostuma 21.081_001, keskisuuri savimaiden joki). Voimajohtolinjaus ylittää Vantaanjoen kolmesti ja Tuusulanjoen kerran. Lähin voimajohtopylväs sijoittuu noin 40 metrin päähän Vantaanjoesta ja noin 45 metrin päähän Tuusulanjoesta. Lähimmillään noin 200 metrin päähän linjauksesta jää myös tekoallas Tuupakan teollisuusalueella. Melko kauas voimajohdon länsi- ja eteläpuolelle jää myös pienempiä pintavesistöjä. Pintavesistöt on esitetty oheisessa kuvassa (Kuva 20).

Vantaan alaosan vesimuodostuma on kolmannen kauden luokittelussa ekologiselta tilaltaan tyydyttävä (Suomen ympäristökeskus 2026). Luokittelumuuttujista biologinen ja fysikaalis-kemiallinen muuttuja on tyydyttävä ja hydrologis-morfologinen muuttuja erinomainen (Taulukko 1). Tuusulanjoen vesimuodostuman kokonaisluokitus on myös tyydyttävä biologisen luokittelumuuttujan ollessa välttävä, fysikaalis-kemiallisen tyydyttävä ja hydrologis-morfologisen erinomainen (Taulukko 2) (Suomen ympäristökeskus 2026). Kemialliselta tilaltaan molemmat vesimuodostumat ovat hyvää huonompia.

Tuusulanjoen merkittävin kuormittaja on maatalouden ravinnekuormitus. Ravinnekuormitusta aiheutuu myös haja- ja loma-asutuksen jätevesistä. Vantaanjoen merkittäviä kuormittajia ravinteiden osalta ovat edellä mainittujen lisäksi yhdyskuntien jätevedet (Suomen ympäristökeskus). Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelman mukaan fosforinkuormituksen vähentämistarve onkin suurin Uudellamaalla rannikkovesiin laskevissa joissa (Mäntykoski ym. 2022).



Kuva 20. Pintavesistöt voimajohtoreitin läheisyydessä. Kartalla esitetty myös luokiteltujen jokien pintaveden ekologinen tila.

Taulukko 1. Vesimuodostuman Vantaan alaosa (21.011_y01) ekologinen tila 3. kauden luokittelussa (Suomen ympäristökeskus 2026).

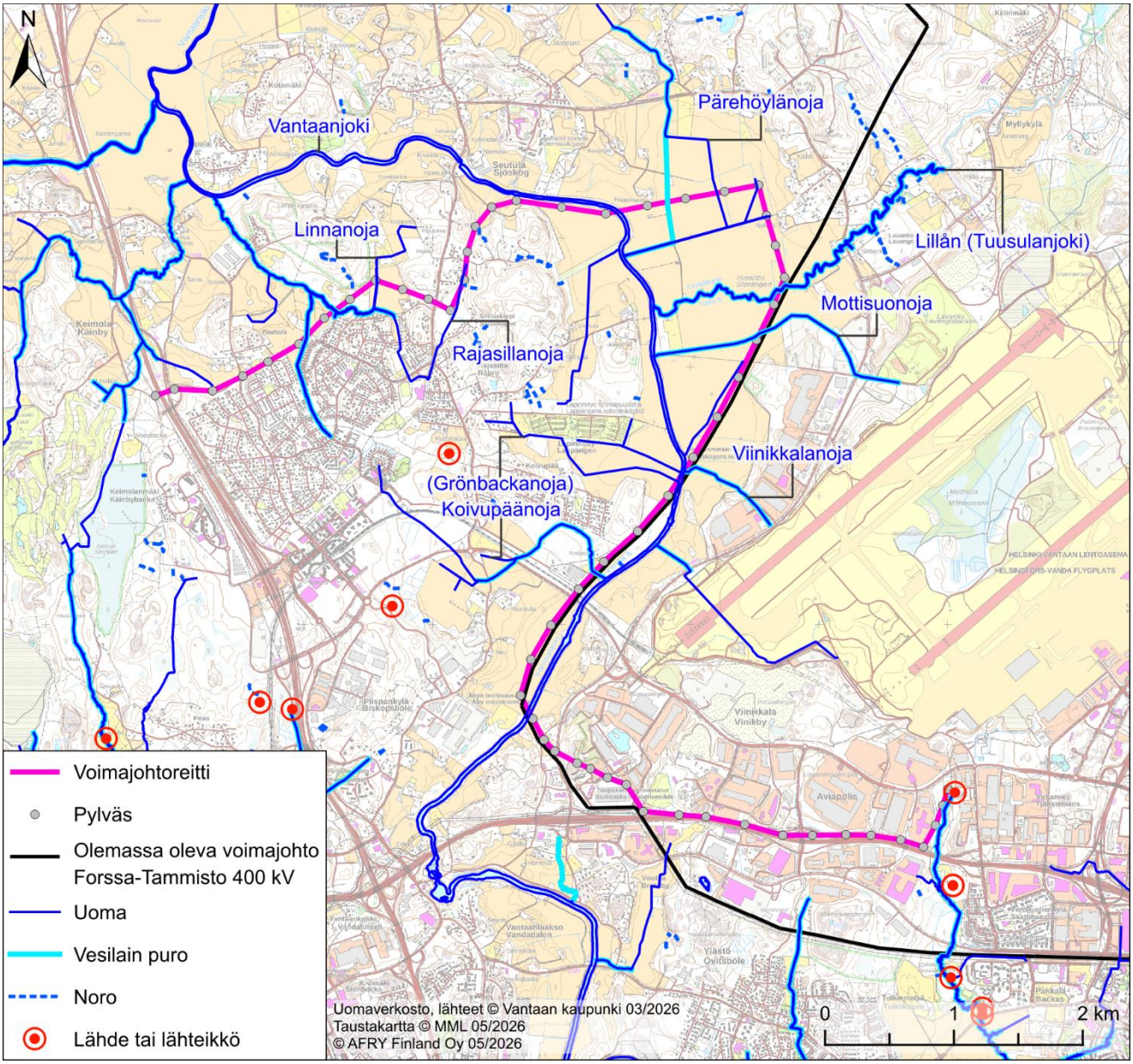
	3. kauden luokittelu		
Vantaan alaosa 21.011_y01 Joki	**Lukuarvo**	**Laskennallinen /vaikutuspisteet**	**Arvio**
Biologinen muuttuja		Tyydyttävä	
Muu vesikasvillisuus – päällys-levät eli perifyton	0,27	Välttävä	

	3. kauden luokittelu		
Vantaan alaosa 21.011_y01 Joki	**Lukuarvo**	**Laskennallinen /vaikutuspisteet**	**Arvio**
Tyyppiominaiset taksonit	6,74	Välttävä	
Prosenttinen mallinkaltaisuus	0,14 indeksiarvo	Välttävä	
Pohjaeläimet	0,73	Hyvä	
Tyyppiominaiset taksonit	16,66 lkm	Hyvä	
Tyyppiominaiset EPT-heimot	10,44 lkm	Hyvä	
Prosenttinen mallinkaltaisuus	0,4 indeksiarvo	Erinomainen	
Kalat	0,58	Tyydyttävä	
jokikalaindeksi	0,53 indeksiarvo	Tyydyttävä	
Fysikaalis-kemiallinen muuttuja			Tyydyttävä
Kokonaisfosfori	99,93 µg/l	Tyydyttävä	
Hydrologis-morfologinen muuttuja		2	Erinomainen
Hydrologia		1	Hyvä
Esteettömyys		1	Hyvä
Morfologia		0	Erinomainen
Kokonaisluokitus: Tyydyttävä			

Taulukko 2. Vesimuodostuman Tuusulanjoki (21.081_001) ekologinen tila 3. kauden luokittelussa (Suomen ympäristökeskus 2026).

	3. kauden luokittelu		
Tuusulanjoki 21.081_001 Joki	**Lukuarvo**	**Laskennallinen /vaikutuspisteet**	**Arvio**
Biologinen muuttuja		Välttävä	
Kalat	0,36	Välttävä	
jokikalaindeksi	0,32 indeksiarvo	Välttävä	
Fysikaalis-kemiallinen muuttuja			Tyydyttävä
Kokonaisfosfori	81,28 µg/l	Tyydyttävä	
Hydrologis-morfologinen muuttuja		2	Erinomainen
Hydrologia		1	Hyvä
Esteettömyys		0	Erinomainen
Morfologia		1	Hyvä
Kokonaisluokitus: Tyydyttävä			

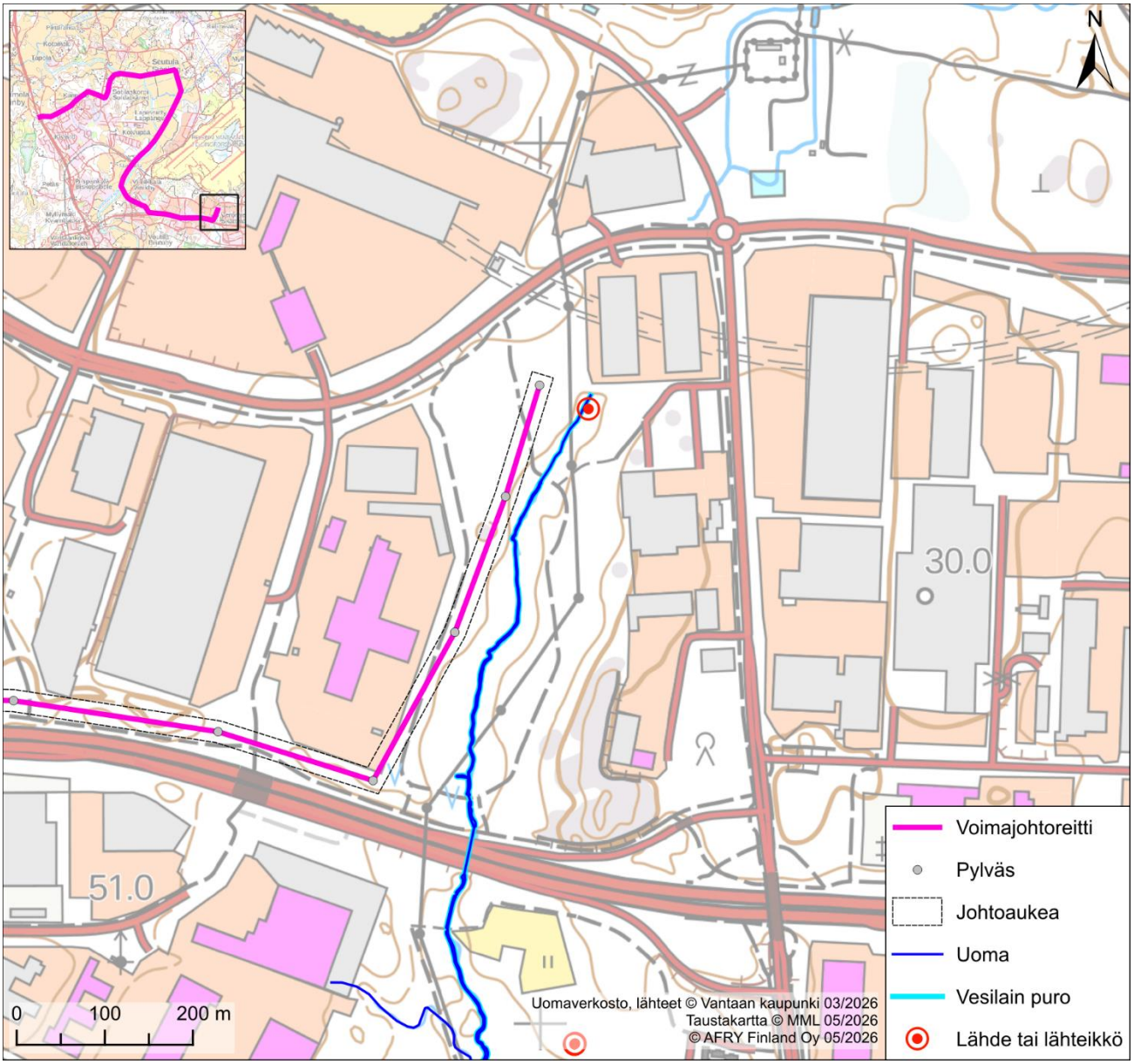
Seuraavassa on kuvattu reitin varrelle sijoittuvat pienvedet ja ne on esitetty lisäksi kartalla (Kuva 21).



Kuva 21. Voimajohtoreitin varrelle sijoittuvat joet ja pienvedet. Selitteen uomien luokitus perustuu paikkatietoaineiston uomatietoihin, luokitus voi erota tekstissä esitetyistä luokitteluista, jotka perustuvat Vantaan kaupungin omiin luokituksiin.

Luontotyyppi-kohteella 20 (luku 3.8.1 Kuva 32) sijaitsee Krakanoja (Kuva 22), jonka uomassa on lähteisyyttä ja jossa esiintyy taimenta (Vantaan kaupunki 2026b). Taimen on luontodirektiivin liitteen IV (a) laji. Krakanoja on vesilain (587/2011) mukainen puro, joka on tilaltaan vain hieman heikentynyt (luokka 4, Purohelmi 2026). Myös lähteet sisältyvät vesilain suojelun piiriin. Uoman alussa on lähde (Kuva 22), joka sijoittuu voimajohdon päätepisteestä noin 53 metriä itään. Suunnitellun voimajohtoreitin johtoalue sijoittuu puron ja lähteen länsipuolelle lähimmillään noin sadan metrin matkalla vain muutaman metrin etäisyydelle purosta ja muuten noin 20–70 metrin etäisyydelle purosta. Lähin pylväspaikka sijaitsee noin

30 metrin etäisyydellä purosta ja noin 50 metrin etäisyydellä lähteestä. ELY-keskus arvioi syksyllä 2025 antamassaan lausunnossa (22.9.2025), että hankkeen toteuttaminen ei vaadi vesilain mukaista lupaa, kunhan rakennustyöt toteutetaan niin, että puron ja lähteen luonnontila säilyvät.

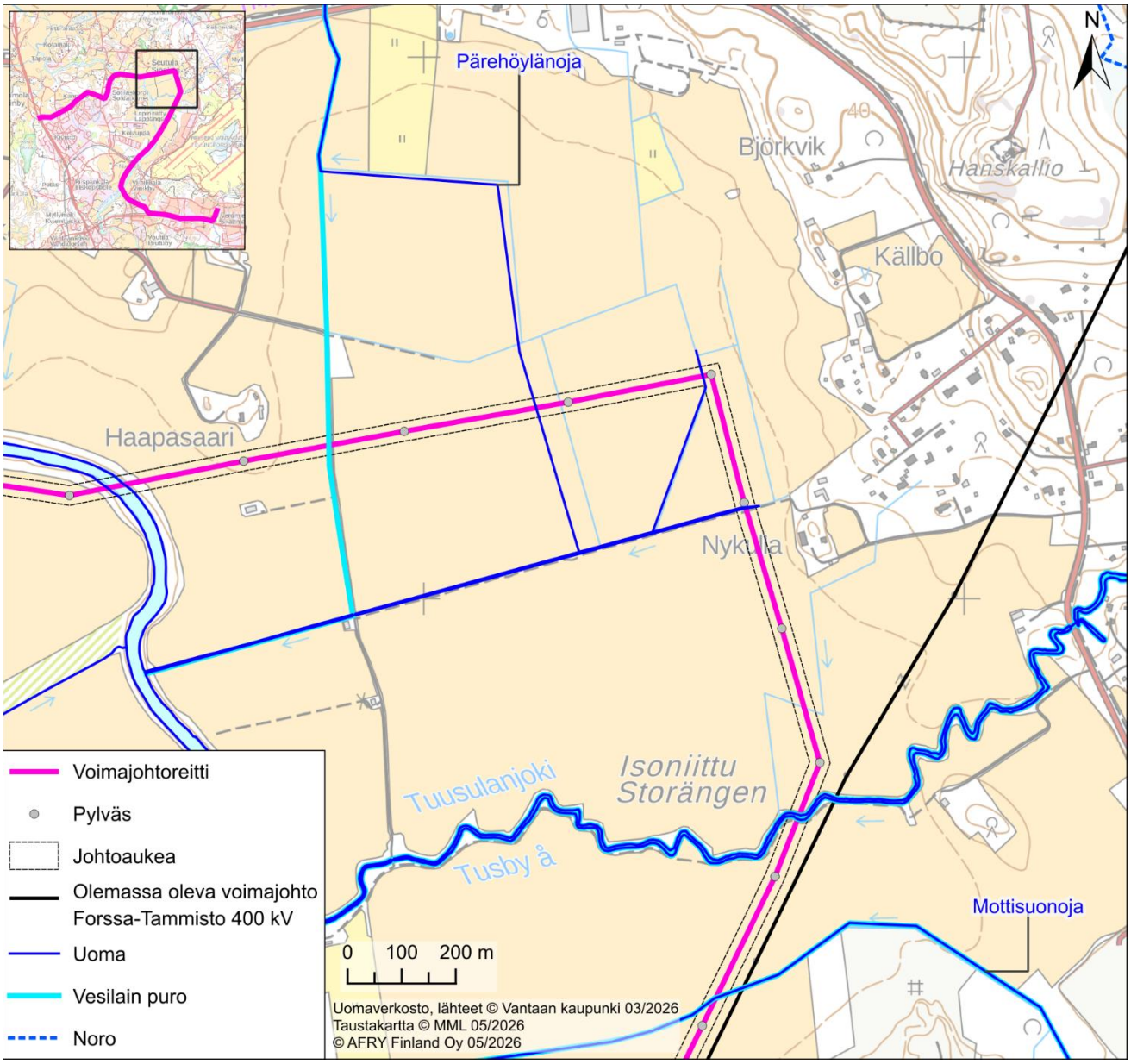


Kuva 22. Lähde ja Krakanoja, joka on luokiteltu puroksi Vantaan kaupungin aineistossa. (Vantaan kaupunki 2026b)

Seutulan peltojen alueella Lampurintien ja Kiilan/Isoniitun asuinalueen välissä kulkee Pärehöylänoja (aiempi nimi Katinmäenoja) (Kuva 23), joka on luokiteltu Vantaan kaupungin toimesta rakennetun ympäristön kaupunkipuroksi (Vantaan kaupunki 2026b). Reitti ylittää puron. Lähin voimajohtopylväs sijoittuu noin 50 metrin etäisyydelle uomasta, ja voimajohdon johtoaukea on tässä kohdassa 36 metriä (puuston poiston alue) ja johtoalue 56 metriä. Puro laskee Vantaanjokeen (joka on Natura 2000-aluetta) yli kilometrin etäisyydellä voimajohdon risteämiskohdasta. Vantaan karttapalvelun tiedoissa on seuraava kuvaus purosta (Vantaan kaupunki 2026b, Vantaan kaupunki 2025): Puron uoman alue on pääosin rakennettua tai

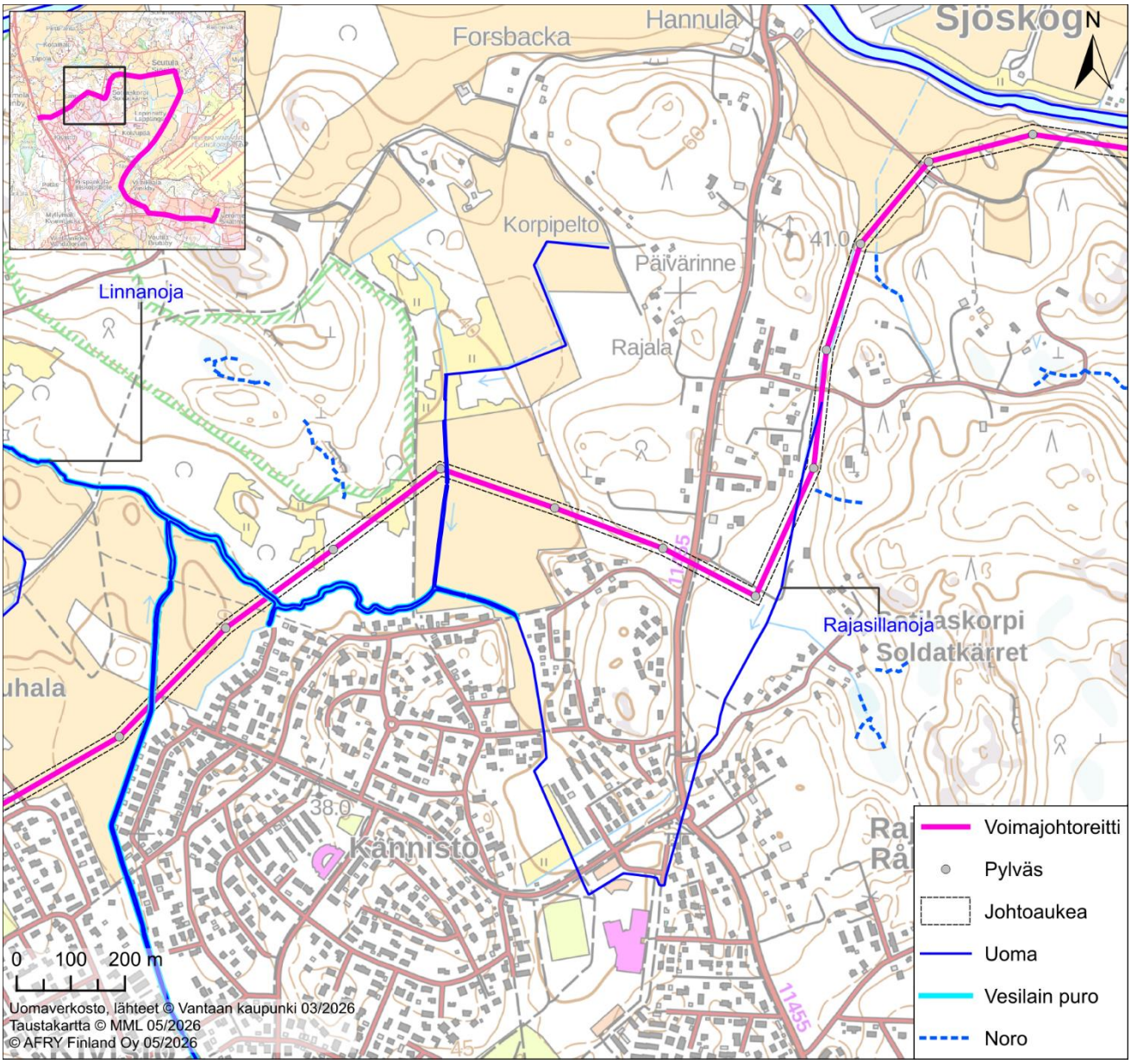
muuten voimakkaan ihmistoiminnan vaikutuksen alla olevaa ympäristöä, kuten peltoa tai nurmikkoaluetta. Ympäristö voi Vantaan kaupungin käyttämän luokittelun perusteella olla myös nykyistä viljelysaluetta tai ojitettua talousmetsää. Osa ympäristöstä voi kuitenkin olla monimuotoista kerroksellisen kasvillisuuden aluetta. Uoman muoto osin keinotekoinen, osin suoristettu tai ennallistettu. Alueella on virkistyskäyttöarvoa, mutta myös ekologisia arvoja. Purolla on rooli sinisen verkoston ylläpitäjänä. Uoman lähiympäristö voi olla voimakkaasti tallautunut, tai muutoin muokattu. Hoitosuosituksina mainitaan: Puroa ja purokäytävää vaalitaan alueen maisemakuvan vesielementtinä. Puroveden virtausolosuhteita ylläpidetään tai kehitetään mahdollistamalla veden vapaa virtaus. Hyvää vedenlaatua ylläpidetään tai kehitetään esimerkiksi toimivien hulevesijärjestelyiden kautta. Lähiluonto voi osin olla puistomaista, osin peltoaluetta, osin niittyä. Alueella voidaan ylläpitää virkistys- ja kevyenliikenteen reittejä. Uoman luonnonmukaisuutta voidaan edistää kunnostamalla. Purouomien putkittamista tulisi välttää. Suoristettujen uomien luonnonmukaistamista suositellaan.

Pärehöylänojasta noin 400 metriä länteen kulkee puroksi luokiteltu uoma (Kuva 23), josta ei ole saatavilla julkisesti tarkempia tietoja. Voimajohtoreitti ylittää puron kohtisuoraan. Lähin voimajohtopylväs sijoittuu vajaan 160 metrin etäisyydelle uomasta, ja voimajohdon johtoaukea on tässä kohdassa 36 metriä (puuston poiston alue) ja johtoalue 56 metriä.



Kuva 23. Pärehöylänoja (aiempi nimi Katinmäenoja), joka on luokiteltu Vantaan kaupungin toimesta rakennetun ympäristön kaupunkipuroksi (Vantaan kaupunki 2026b).

Rajasillan ja Sotilaskorven alueella kulkee Rajasillanoja (Kuva 24), joka on luokiteltu Vantaan kaupungin toimesta luonnonympäristön kaupunkipuroksi (Vantaan kaupunki 2026b). Voimajohdon johtoaukea sijoittuu puron suuntaisesti noin 700 metrin matkalta puron jäädessä voimajohtoaukean alueelle. Voimajohtopylväitä sijoittuu uoman välittömään läheisyyteen alle 10 metrin etäisyydelle yhteensä 2.



Kuva 24. Rajasillanoja ja Linnanoja, jotka on luokiteltu Vantaan kaupungin toimesta kaupunkipuroiksi (Vantaan kaupunki 2026b).

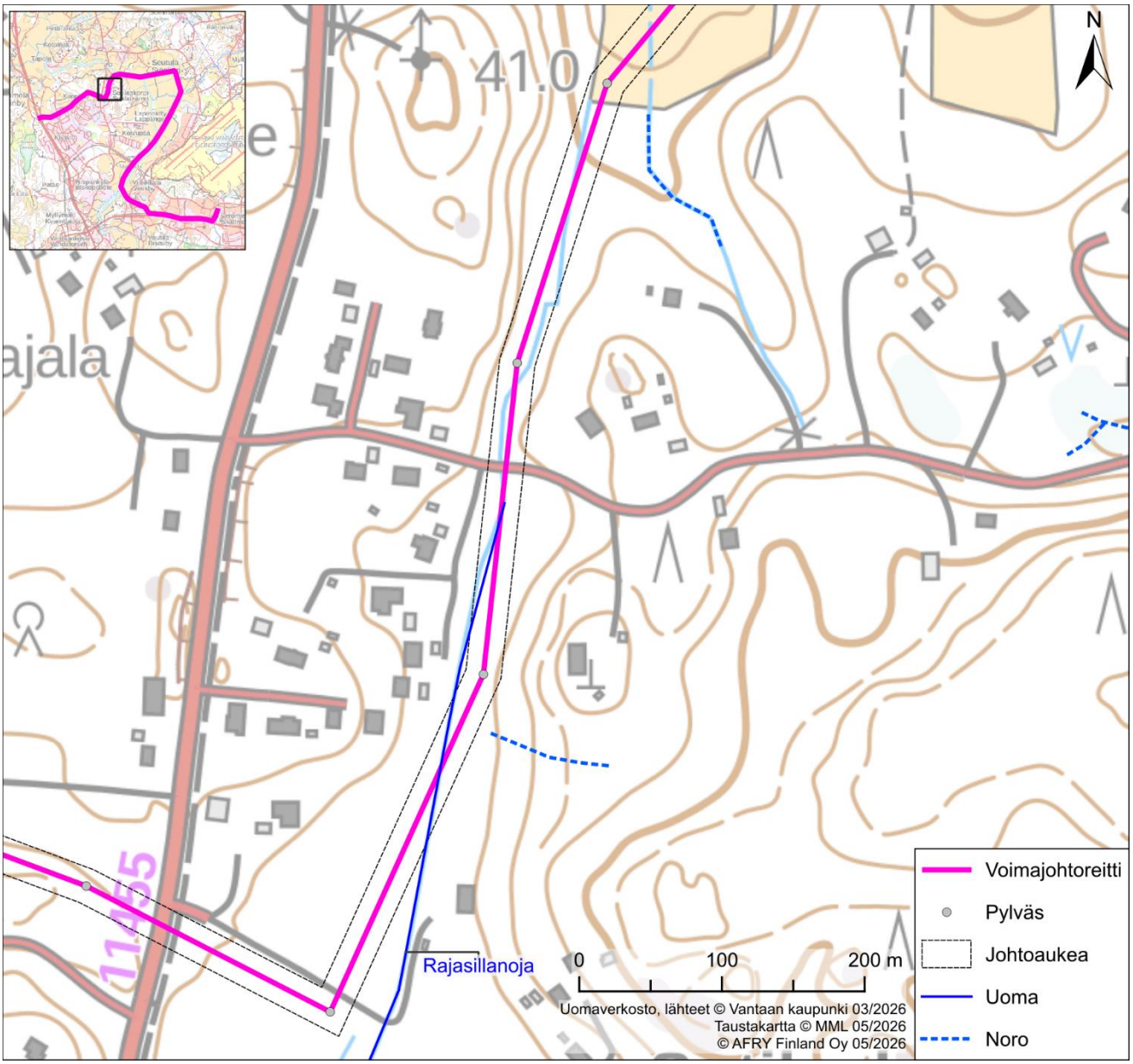
Rauhalan alueella kulkee Linnanoja (aiempi nimi Pekinoja) (Kuva 24), joka on luokiteltu Vantaan kaupungin toimesta rakennetun ympäristön kaupunkipuroksi (Vantaan kaupunki 2026b, Vantaan kaupunki 2025). Se on vesilain tarkoittama puro, jonka luontoarvon luokka on II. Voimajohto ylittää puron kohtisuoraan ja johtoaukean leveys on tällä kohdalla 25 metriä, johtoalueen leveys 45 metriä ja lähin voimajohtopylväs sijoittuu yli 90 metrin päähän uomasta. Vantaan karttapalvelun tiedoissa on seuraava kuvaus purosta (Vantaan kaupunki 2026b, Vantaan kaupunki 2025): Metsä- tai niittyvaltainen luonnonympäristö. Luontoarvoiltaan monimuotoinen. Uomajakson varrella voi olla suojelualueita tai huomionarvoista lajistoa. Kohteilla voi Vantaan kaupungin käyttämän luokittelun perusteella sijaita esimerkiksi uhanalaista lajistoa, muttei yhtä paljon kuin luokan 1 uomilla. Uoma luonnontilaisen kaltainen, kunnostettu tai vähäisesti muokattu. Hoitosuosituksina mainitaan: Hoidossa painotetaan

maisemaa, metsän- ja purovarren kasvillisuuden elinvoimaisuutta, monikäyttö- ja monimuotoisuusarvoja. Veden virtausta uomassa voidaan ylläpitää poistamalla kertynyttä kasvillisuutta. Kohdetta kehitetään kaupunkiluontokohteena. Alueella voidaan ylläpitää virkistysreittiverkostoa. Puron vesitaseen ja luonnontilaan vaikuttavia rakentamistoimia suositellaan vältettävän 30 metrin etäisyydellä uomasta. Haitallisten vieraslajien torjuntaa suositellaan. Puron kalastollisia arvoja tulee mahdollisuuksien mukaan kehittää alajuoksun vaellusesteitä poistamalla ja lisääntymisalueita kunnostamalla. Uoman luonnonmukaisuutta voidaan edistää kunnostamalla. Myös puustoa voidaan ylläpitää ja ennallistaa istutuksin. Purouomien putkittamista tulisi välttää.

Lisäksi Vantaan kaupungin aineistossa on mainittu kaksi vesilain (587/2011, 11 §) mukaista noroa (Kuva 24, Kuva 25) Sotilaskorven alueella (Vantaan kaupunki 2026b).

Eteläisempi (Kuva 25) noro on inventoitu vuonna 2024. Norosta on mainittu, että se kulkee harvennetun metsän läpi. Vesi virtaa kivikossa ja leviää laajaksi lehtoon. Noro mutkittelee, ja uomassa on rantakoveroita sekä virtauksen vaihtelua. Noron ympärillä on varjostavaa koivua ja yksittäinen tervaleppä. Noroa pidetään vesilain mukaisena luonnontilaisen kaltaisena norona, jonka luonnontilan vaarantaminen on kielletty (Vantaan kaupunki 2026b). Lähin voimajohtopylväs sijaitsee noin 26 metrin etäisyydellä norosta ja voimajohtoaukea yltää kiinni norouoman länsipäähän. Noron veden virtaus on voimajohdolle päin.

Edellisestä Sotilaskorven norosta noin 500 m pohjoiseen on toinen noro (Kuva 25). Noro on inventoitu vuonna 2024. Lähteiköstä ja metsittyneiltä pelloilta vetensä keräävä noro, joka aikoinaan kaivettu ojaksi. Noro on uurtunut savimaahan. Norossa on lahoavaa puuainesta niukasti. Ympärillä on avoin kaistale, mutta varttunut puusto varjostaa etäämpää (Vantaan kaupunki 2026b). Voimajohdon reunavyöhykkeen etäisyys noroon on 12 metriä ja lähin voimajohtopylväs sijoittuu noin 26 metriä. Noron veden virtaus on voimajohdolle päin.



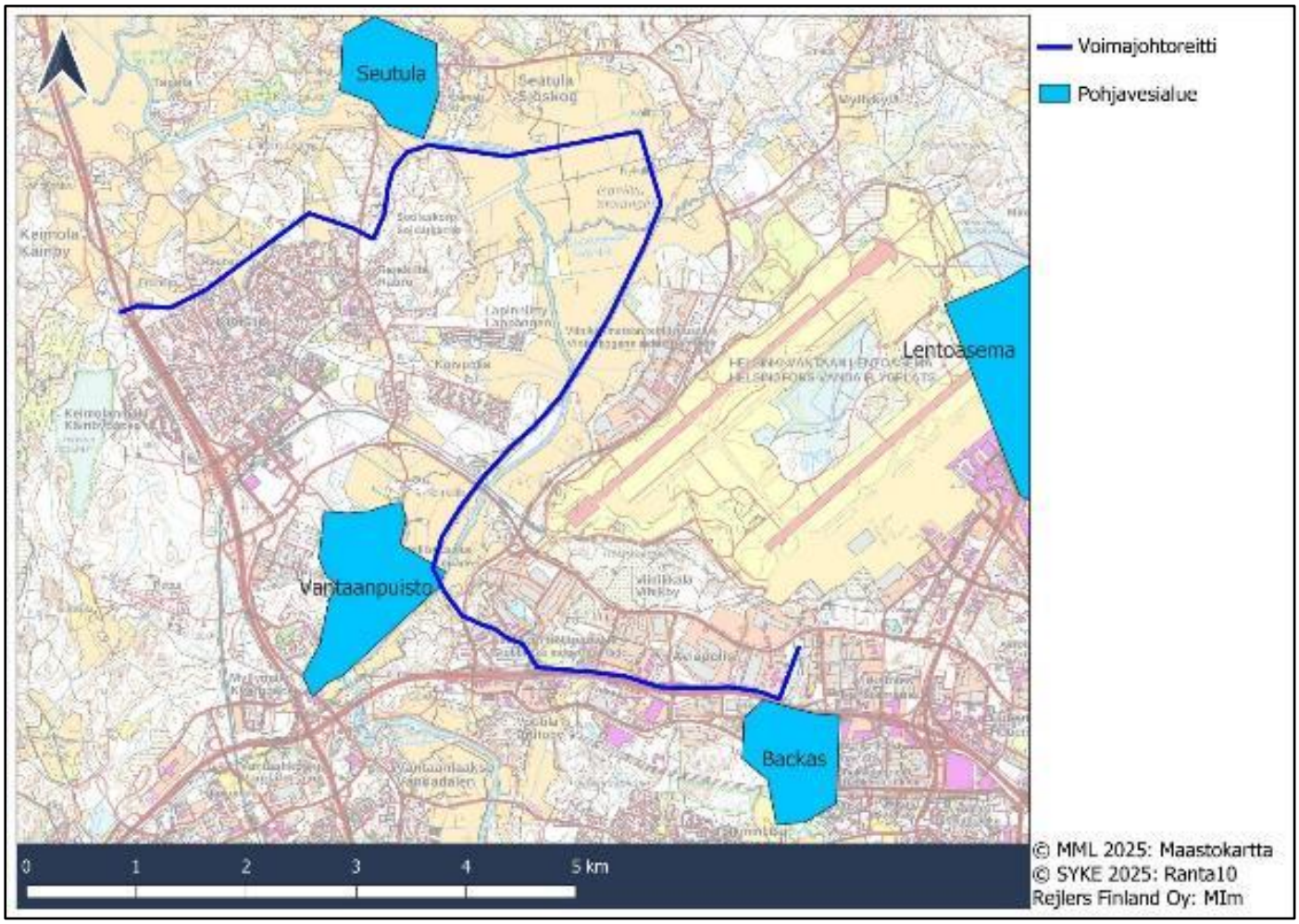
Kuva 25. Kaksi vesilain mukaista noroa Sotilaskorven alueella sekä Rajasillanoja, joka on puro (Vantaan kaupunki 2026b).

3.5 Pohjavedet

Suunniteltu voimajohtoreitti sijoittuu Vantaanpuiston pohjavesialueelle noin 200 metrin matkalla. Edellä mainitulle pohjavesialueelle sijoittuu yksi voimajohtopylväs.

Voimajohtoreitin välittömässä läheisyydessä, mutta yli 30 metrin etäisyydellä on lisäksi kaksi pohjavesialuetta: Seutula ja Backas. Yli kahden kilometrin etäisyydelle reitin koillispuolelle lentokentän toiselle puolelle sijoittuu Lentoaseman pohjavesialue.

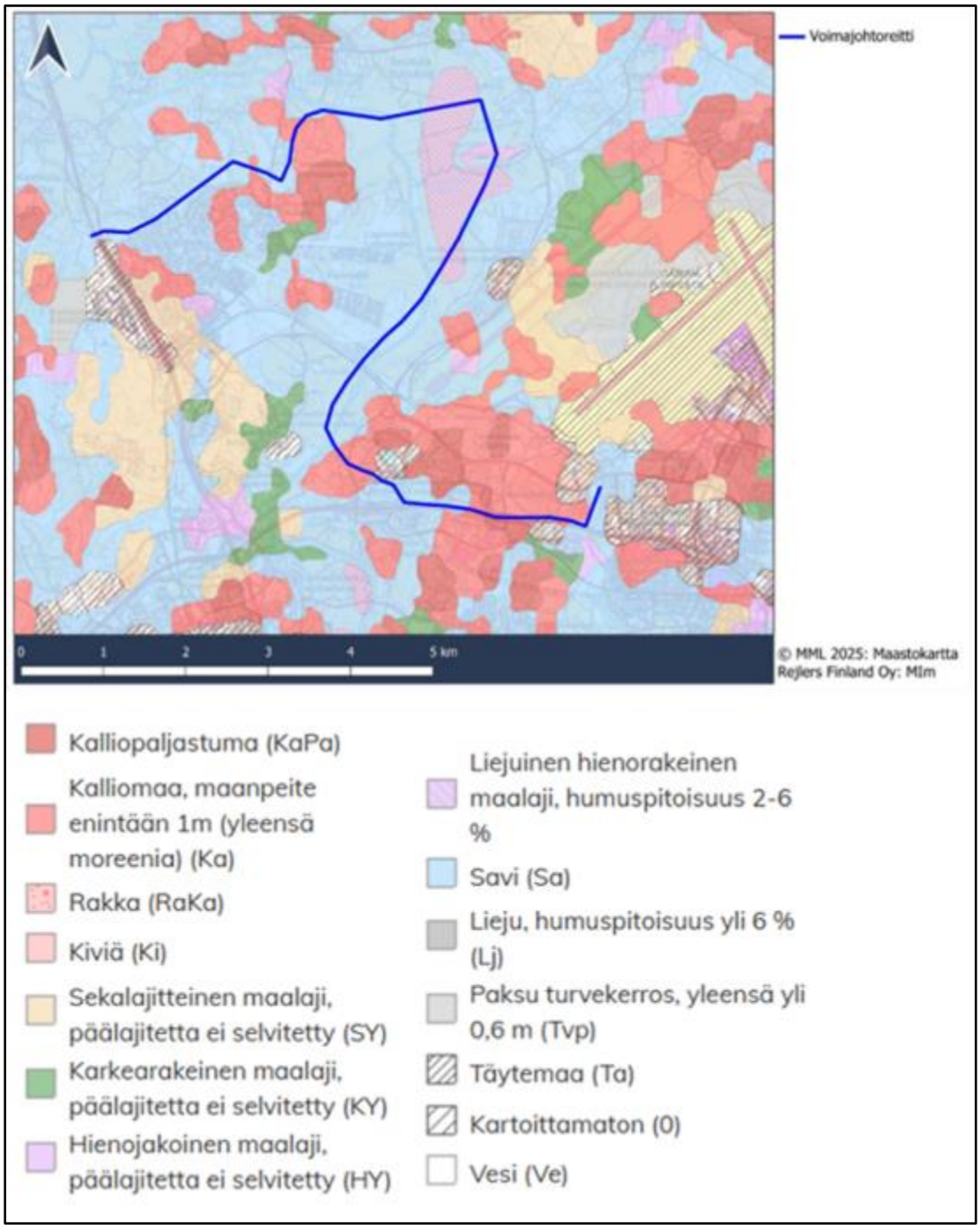
Vantaanpuiston sekä Lentoaseman pohjavesialueet ovat 1. luokan pohjavesialueita, eli vedenhankintaa varten tärkeitä alueita. Seutulan ja Backasin pohjavesialueet ovat 2. luokan alueita eli muita vedenhankintakäyttöön soveltuvia alueita. Pohjavesialueet on esitetty oheisessa kuvassa (Kuva 26).



Kuva 26. Pohjavesialueet voimajohtoreitin alueella ja läheisyydessä.

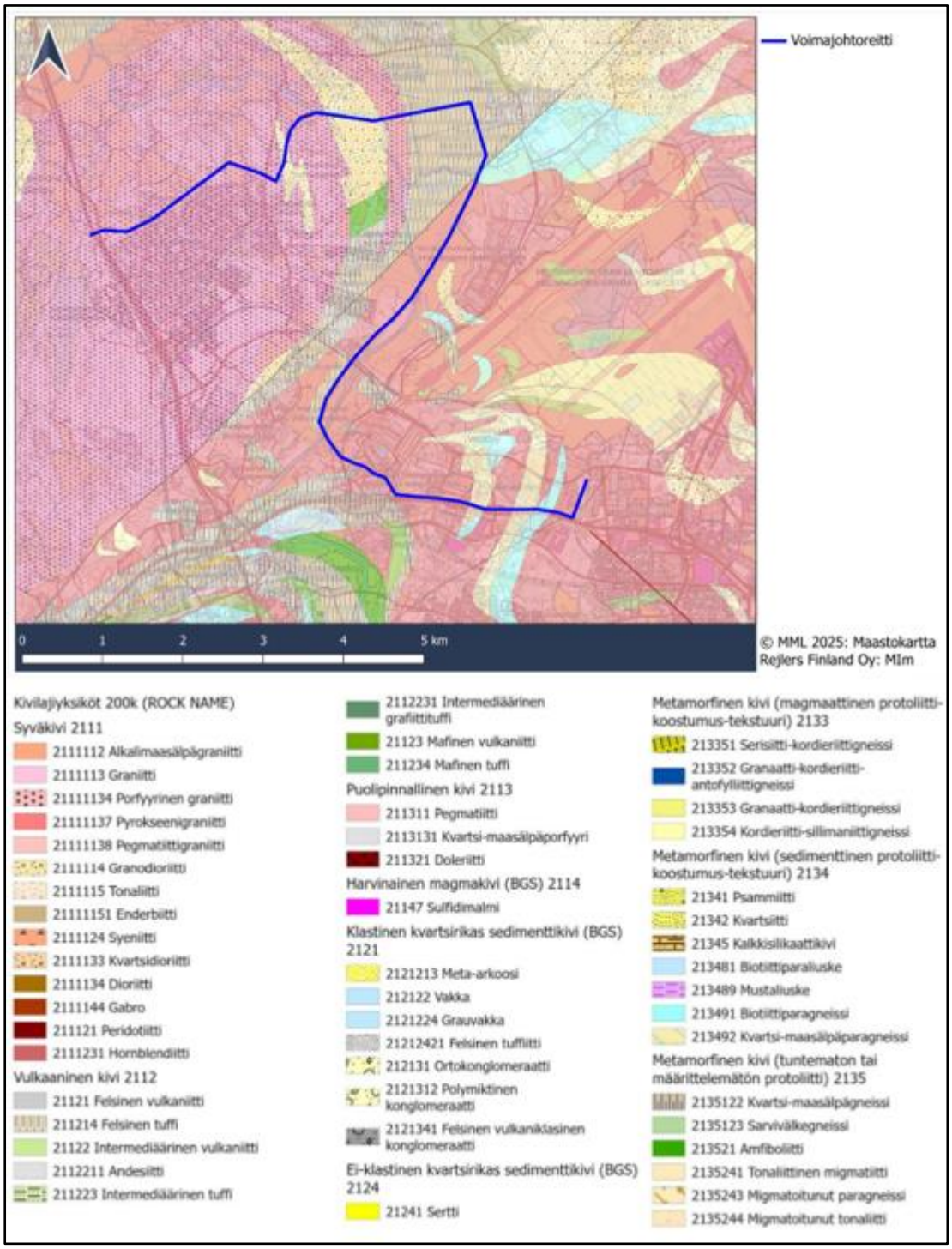
3.6 Maa- ja kallioperä

Maaperä voimajohtoreitillä on pääasiassa kalliomaata ja savea (GTK 2026b). Kehä III:n läheisyydessä linjaus kulkee myös täytemaan kohdalla. Karttaote alueen maaperästä on esitetty ohessa (Kuva 27). Suurimmalla osalla reitin matkasta happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys on pieni tai hyvin pieni (GTK 2026a). Reitin Vantaanjoen ympärillä olevilla pelloilla kulkevalla osuudella happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys on suuri noin 1,6 kilometrin matkalla.



Kuva 27. Maaperä voimajohdon alueella (GTK 2026b).

Voimajohtoreitin kallioperä koostuu pääosin syväkivilajeista ja metamorfisista kivilajeista. Lännessä Keimolan päässä reittiä kallio on pääosin porfyyrista rapakivigraniittia ja graniittia. Seutulassa voimajohdon kääntyessä etelään kallio on kvartsi-maasälpägneissiä. Pohjois-eteläsuunnassa Seutulan peltojen alueella reitin alle jää mikrokliinigraniittia. Idässä Aviapoliksen päässä voimajohtoreitin alla on pieniä alueita kvartsi-maasälpäparagneissiä ja biotiittiparagneissiä. Karttaote alueen kallioperästä on esitetty ohessa (Kuva 28). (GTK 2026b)



Kuva 28. Kallioperä voimajohdon alueella (GTK 2026b).

3.7 Luonnonsuojelualueet

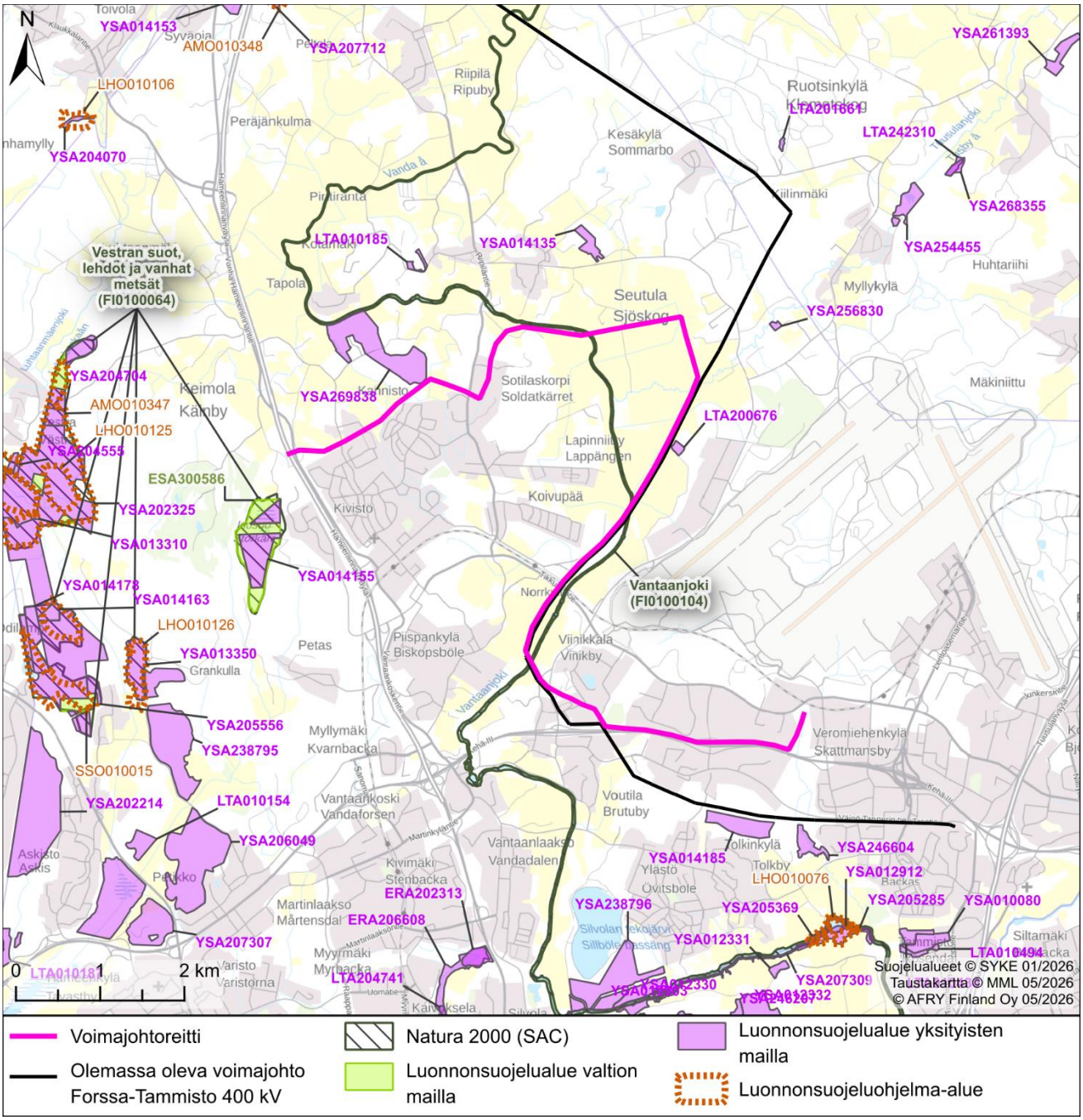
Noin kolmen kilometrin etäisyydellä suunnitellusta voimajohdosta sijaitsevat Natura 2000 -alueet ja luonnonsuojelualueet on esitetty seuraavassa kuvassa ja taulukossa (Kuva 29,Taulukko 3) (SYKE 2026). Luonnonsuojeluun varatut alueet on esitetty kuvassa (Kuva 30)

Suunniteltu voimajohto sijoittuu reitin keskiosan pelloilla Vantaanjoen Natura 2000 -alueen läheisyyteen ja ylittää sen kolmesti. Vantaanjoen Natura -alueeseen (FI0100104, SAC, 146 ha) kuuluu 59 kilometrin pituinen osa Vantaanjoen pääuomaa. Vantaanjoki on liitetty Natura-verkostoon luontodirektiivin mukaisena SAC-alueena, jonka suojeluperusteina ovat luontodirektiivin liitteen II lajit saukko ja vuollejokisimpukka (Lupa- ja valvontavirasto 2026a). Voimajohto päättyy länsipäässä Keimolan sähköasemalle, joka sijaitsee noin 470 metrin päässä Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät -Natura-alueen (FI0100064, SAC, 369 ha) itäisimmästä osa-alueesta. Se on jo pääosin suojeltu Keimolan Isosuon luonnonsuojelualueena (YSA014155) ja Vestran soiden, lehtojen ja vanhojen metsien luonnonsuojelualueena (ESA300586). Natura-alueen seuraavaksi lähin osa-alue ja sen luonnonsuojelualueet sijaitsevat noin 2,5 kilometrin päässä.

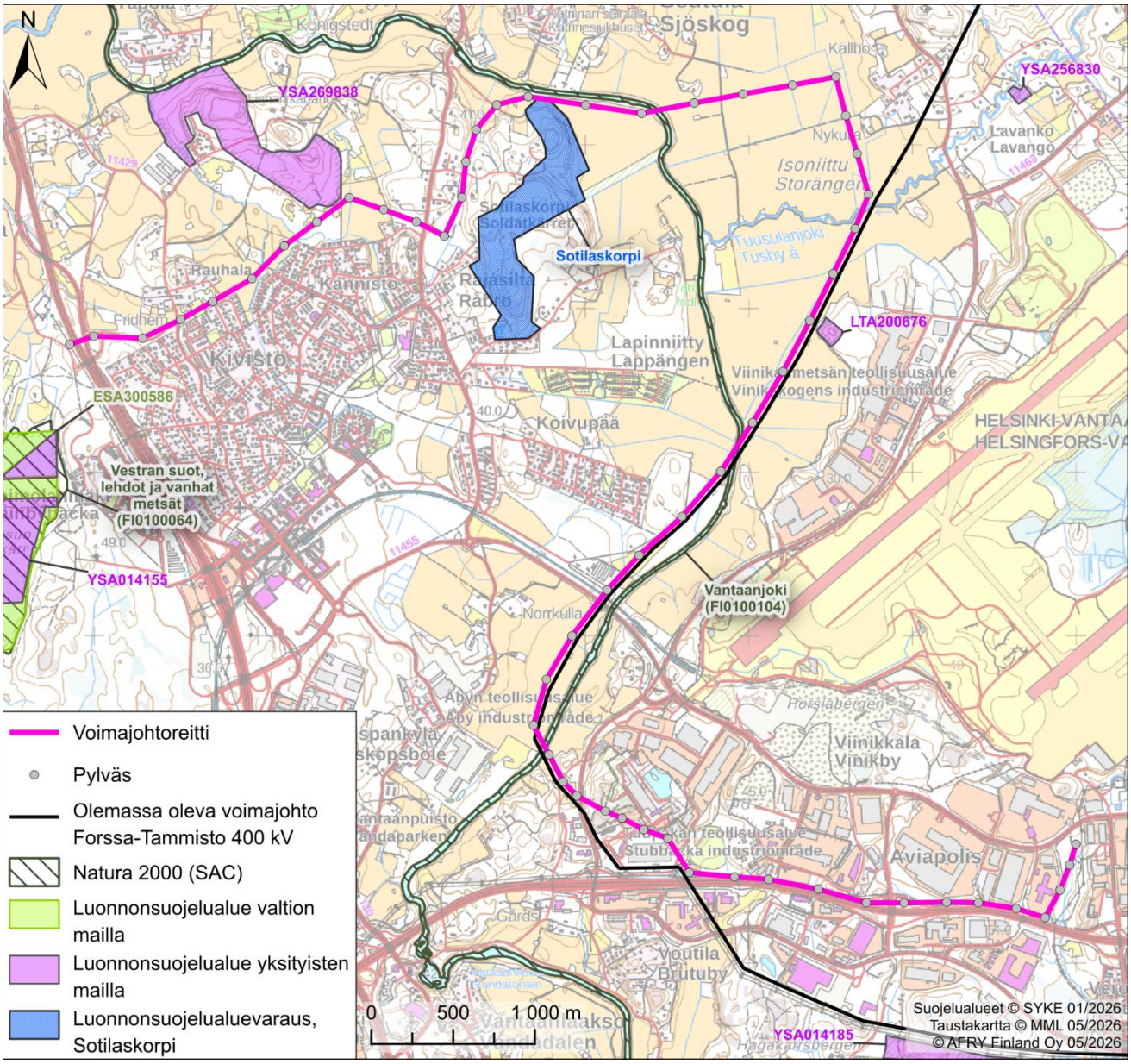
Suunniteltu voimajohto sijoittuu länsiosassa lähelle Linnanmetsän luonnonsuojelualuetta (YSA269838). Voimajohdon keskilinjasta on etäisyyttä luonnonsuojelualueen etelärajaan noin 24 metriä, ja johtoalueen reunavyöhykkeen ulkoreuna jää parin metrin päähän luonnonsuojelualueen rajasta. Voimajohdon sijaintipaikka on Linnanmetsän luonnonsuojelualueen kohdalla pensoittuneella pellolla metsän eteläpuolella. Vantaanjoen itäpuolella voimajohto sijoittuisi pellolle noin 65 metrin päähän metsän reunassa sijaitsevasta Viinikanmetsän jalopuumetsiköstä (LTA200676). Voimajohdon ja jalopuumetsikön välissä sijaitsee nykyinen voimajohto.

Muita alle kilometrin päässä suunnitellusta voimajohdosta sijaitsevia luonnonsuojelualueita ovat Blåbärkärrsbergenin luonnonsuojelualue (YSA014185), Katinmäen luonnonsuojelualue (YSA014135), Krakanpuiston luonnonsuojelualue (YSA246604) ja Åstuga (YSA256830). Muut luonnonsuojelualueet sijaitsevat yli kilometrin päässä. Voimajohtoreitin lähellä ei sijaitse valtakunnallisten luonnon suojeluohjelmien kohteita luonnonsuojelualuiden ulkopuolella eikä Metsähallituksen hallinnassa olevia luonnonsuojeluun varattuja alueita (SYKE 2026).

Johtoreitin länsiosassa sijaitsee välittömästi suunnitellun voimajohdon eteläpuolella sijaitseva Sotilaskorpi (41,9 ha) on osoitettu luonnonsuojelualueeksi Vantaan yleiskaavassa (Vantaan kaupunki 2026b). Sotilaskorven metsäalueelle sijoittuu arvokkaita luontotyyppejä, kääpäkohteita ja lahokaviosammalen ydinalueita (Vantaan kaupunki 2026b). Suunniteltu voimajohtoreitti kulkisi metsän pohjoiskärjen ja Vantaanjoen välistä, niin että noin 0,2 hehtaarin alue sijoittuisi johtoalueelle.



Kuva 29. Suunnitellun voimajohdon reitille ja ympäristöön sijoittuvat Natura 2000 -alueet ja muut luonnonsuojelualueet.



Kuva 30. Suunnitellun voimajohdon reitille ja lähiympäristöön sijoittuvat Natura 2000 -alueet, luonnonsuojelualueet ja luonnonsuojeluun varatut alueet.

Taulukko 3. Suunnitellun voimajohdon ympäristöön sijoittuvat Natura 2000 -alueet ja luonnonsuojelualueet ja luonnonsuojeluun varatut alueet sekä etäisyydet niihin.

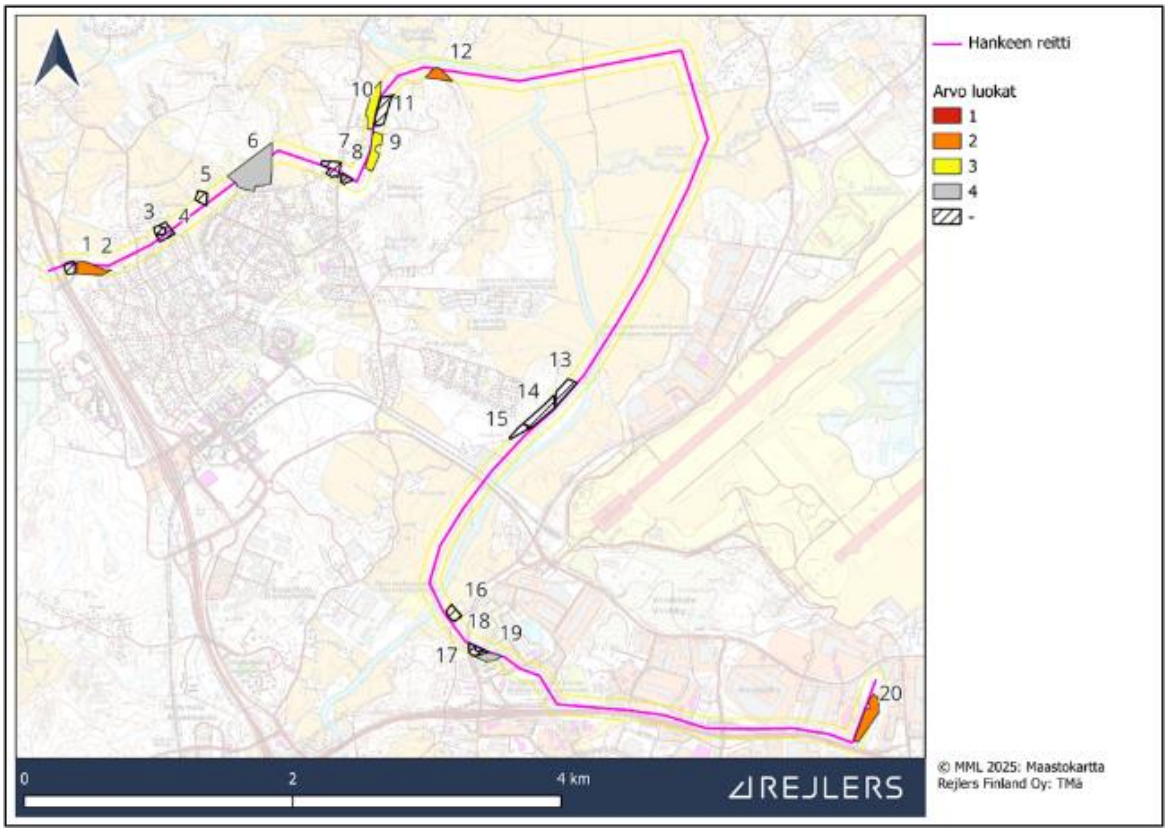
Nimi	Koodi	Tyyppi	Etäisyys ja suunta voimajohdon keskilinjasta
Vantaanjoki	FI0100104	Natura 2000 -alue	voimajohto ylittää kolmesti
Linnametsän luonnonsuojelualue	YSA269838	yksityismaiden luonnonsuojelualue	24 m pohjoiseen
Viinikanmetsän jalopuumetsikkö	LTA200676	suojeltu luontotyyppi	65 m itään
Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät	FI0100064	Natura 2000 -alue	470 m etelään
Keimolan Isosuon luonnonsuojelualue	YSA014155	yksityismaiden luonnonsuojelualue	530 m etelään
Vestran soiden, lehtojen ja vanhojen metsien luonnonsuojelualue	ESA300586	valtion maiden luonnonsuojelualue	530 m etelään
Blåbärkärrsbergenin luonnonsuojelualue	YSA014185	yksityismaiden luonnonsuojelualue	810 m etelään
Katinmäen luonnonsuojelualue	YSA014135	yksityismaiden luonnonsuojelualue	820 m pohjoiseen
Krakanpuiston luonnonsuojelualue	YSA246604	yksityismaiden luonnonsuojelualue	900 m etelään
Åstuga	YSA256830	yksityismaiden luonnonsuojelualue	990 m itään
Seutulan jalopuumetsikkö	LTA010185	suojeltu luontotyyppi	1,2 km luoteeseen
Ruutinkosken pohjoinen luonnonsuojelualue	YSA205369	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,0 km etelään
Ruutinkosken lehdon luonnonsuojelualue	YSA012912	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,0 km etelään
Vantaanjoentörmän luonnonsuojelualue	YSA207309	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,3 km etelään
Gungkärrin pähkinäpensaslehto	LTA201661	suojeltu luontotyyppi	2,3 km koilliseen
Vestran luonnonsuojelualue	YSA202325	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,3 km länteen
Tammiston pohjoinen jalopuumetsä	LTA010430	suojeltu luontotyyppi	2,5 km kaakkoon
Silvolanmetsä	YSA238796	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,5 km etelään
Niskalan arboretum	YSA012331	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,5 km etelään
Vestran metsä	YSA204704	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,6 km länteen
Tammiston lehtomäki	YSA010080	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,7 km kaakkoon
Tammiston eteläinen jalopuumetsä	LTA010494	suojeltu luontotyyppi	2,7 km kaakkoon
Jokilaakson luonnonsuojelualue	YSA254455	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,7 km koilliseen
Pyymosanmetsä	YSA238795	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,8 km lounaaseen
Pyymosan lehdon luonnonsuojelualue	YSA013350	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,8 km lounaaseen
PItkäkosken rinnelehdot	YSA012330	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,9 km etelään
Haltialan aarnialue	YSA012332	yksityismaiden luonnonsuojelualue	2,9 km etelään
Haltialanmetsän luonnonsuojelualue	YSA246207	yksityismaiden luonnonsuojelualue	3,0 km etelään
Pitkäkosken länsiosan luonnonsuojelualue	YSA019903	yksityismaiden luonnonsuojelualue	3,0 km etelään
Mätäoja	ERA202313	erityisesti suojeltavan lajin esiintymispaikka	3,0 km lounaaseen
Herukkapuron lehdon luonnonsuojelualue	YSA013310	yksityismaiden luonnonsuojelualue	3,0 km länteen

3.8 Kasvillisuus ja eläimistö

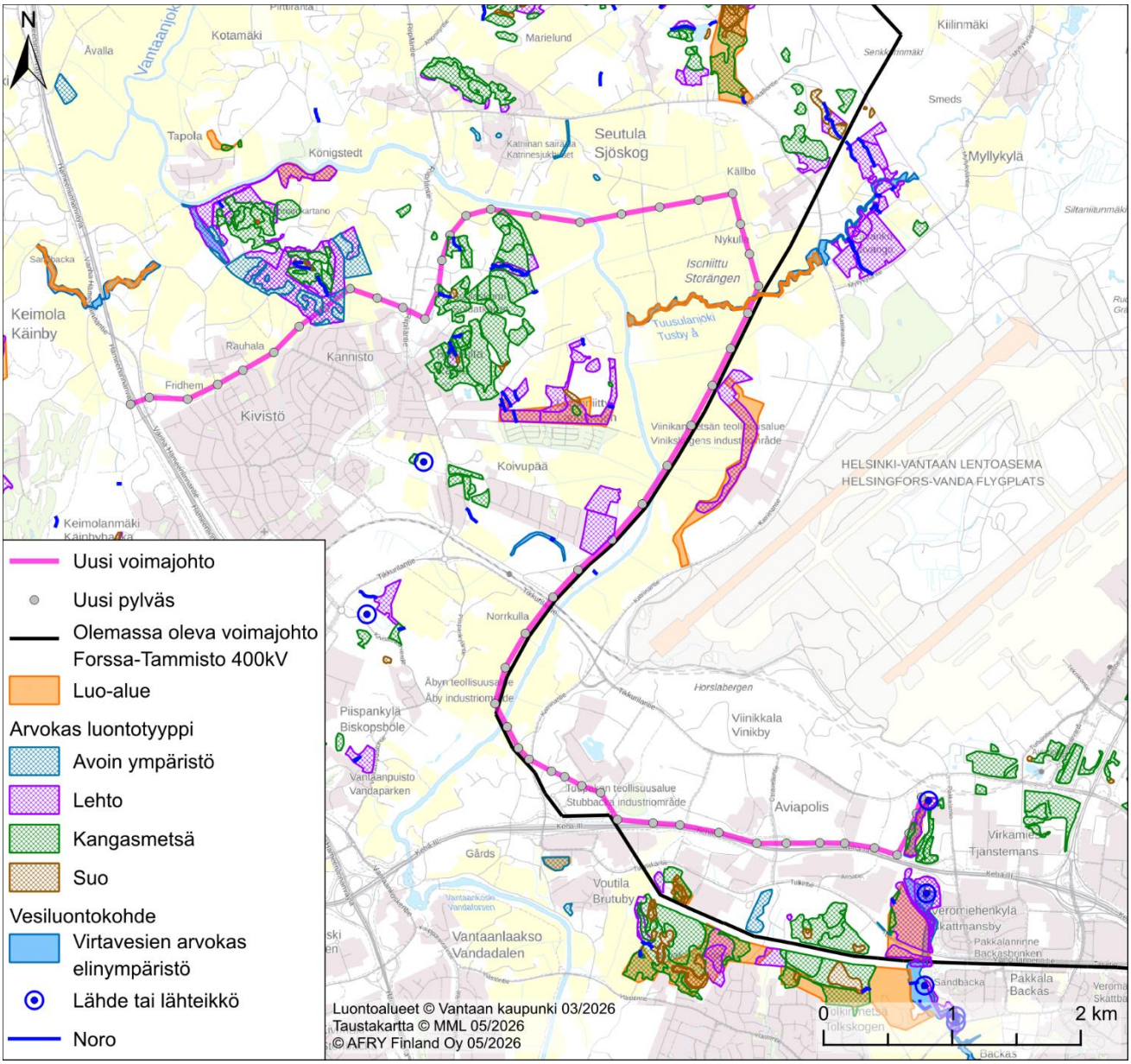
Voimajohdon suunnittelualue sijoittuu Uudenmaan eliömaakuntaan, eteläboreaaliselle Lounaismaan ja Pohjanmaan rannikon metsäkasvillisuusvyöhykkeelle (2a) ja laakiokeitaiden (1a) suokasvillisuusvyöhykkeelle (SYKE 2026). Alueella on rakennettuja ympäristöjä, peltoja ja metsäalueita.

3.8.1 Kasvillisuus ja luontotyypit

Voimajohtohanketta varten tehtiin vuonna 2025 kasvillisuus- ja luontotyyppiselvitys, jossa kartoitettiin luonnonsuojelulailla ja vesilailla suojellut luontotyypit, luontodirektiivin luontotyypit ja uhanalaiset luontotyypit sekä uhanalaiset ja muut huomionarvoiset kasvilajit (Rejlers Oy 2025a). Selvitys kohdistettiin noin 150 metrin leveydelle suunnitellun johtoreitin kohdalle, niihin kohtiin, joissa maastokartoitukset arvioitiin tarpeellisiksi (pellot ja rakennetut alueet jätettiin selvityksen ulkopuolelle). Selvityksessä rajattiin yhteensä 20 luontotyyppikuviota, joista kolme arvioitiin erityisen tärkeiksi arvoluokan 2 kohteiksi (kuviot 2, 12 ja 20) ja neljä monimuotoisuutta turvaaviksi tai tukeviksi arvoluokkien 3 ja 4 kohteiksi (kuviot 6, 9, 10 ja 19) (Kuva 31). Muut kuviot edustivat tavanomaista luontoa tai niiden luonnontila oli heikentynyt. Arvoluokitus on ”Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi” -julkaisun (Mäkelä & Salo 2024) mukainen. Lisäksi kuvassa (Taulukko 5, Kuva 32) on esitetty Vantaan kaupungin kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksissä inventoidut luontotyypit (Vantaan kaupunki 2026b).



Kuva 31. Kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksessä tarkistetut luontotyyppikuviot (1–20). Arvoluokkien 1–4 ulkopuolelle jääneet (vinoviivoitetut) kohteet edustivat tavanomaista luontoa tai niiden luonnontila oli heikentynyt. Lähde: Rejlers Oy 2025a.



Kuva 32. Vantaan kaupungin kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksissä tarkistetut luontotyyppikuviot. Lähde: Vantaan kaupunki 2026b.

Taulukko 4. Kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksessä (Rejlers Oy 2025a) arvoluokkiin 2–4 arvotettujen luontotyyppikuvioiden tiedot ja sijainti suhteessa suunniteltuun voimajohtoon.

Kuvio numero	Tyyppi	Uhanalaisuus-luokka (koko maa/Etelä-Suomi)	Arvo-luokka	Kohteen sijainti suhteessa suunniteltuun voimajohtoon
20	tuoreet keskiravinteiset lehdot ja savimaiden purot ja pikkujoet	VU/VU ja CR/CR	2	sijoittuu välittömästi voimajohdon itäpuolelle
19	kalliometsät	NT/NT	4	voimajohto sijoittuu kohteen alueelle noin 100 metrin matkan
12	tuoreet keskiravinteiset lehdot	VU/VU	2	voimajohto sijoittuu kohteen alueelle noin 60 metrin matkan

Kuvio numero	Tyyppi	Uhanalaisuus-luokka (koko maa/Etelä-Suomi)	Arvo-luokka	Kohteen sijainti suhteessa suunniteltuun voimajohtoon
10	varttuneet havupuuvaltaiset tuoreet kankaat	NT/VU	3	sijoittuu välittömästi voimajohdon länsipuolelle
9	varttuneet havupuuvaltaiset lehtomaiset kankaat	NT/NT	3	sijoittuu välittömästi voimajohdon länsipuolelle
6	muu (metsittynyt pelto)	-	4	voimajohto sijoittuu kohteen alueelle noin 350 metrin matkan.
2	tuoreet keskiravinteiset lehdot ja tuoreet runsasravinteiset lehdot	VU/VU ja EN/EN	2	voimajohto sijoittuu kohteen alueelle noin 100 metrin matkan

Osa edellä mainituista kohteista osa kuuluu Vantaan arvokkaisiin luontotyyppikohteisiin tai virtavesien arvokkaisiin elinympäristöihin (Vantaan kaupunki 2026b). Kohteet on lueteltu seuraavassa taulukossa (Taulukko 5).

Taulukko 5. Vantaan arvokkaat luontotyyppi- ja virtavesikohteet ja niiden kuvaukset (Vantaan kaupunki 2026b) sekä kohdenumerot kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksessä (Rejlers Oy 2025a) ja sijainti suhteessa suunniteltuun voimajohtoon.

Vantaan arvokkaat luontotyyppikohteet ja virtavesien arvokkaat elinympäristöt	Kuvionumero vuoden 2025 luontoselvityksessä	Kohteen sijainti suhteessa suunniteltuun voimajohtoon
Krakanoja sekä Osumapuiston kostea runsasravinteinen lehto, lehtomainen kangas ja lähde. Osa Krakanojan varren lehtokokonaisuutta. Vantaan yleiskaavan luo-alue (Krakanojan latva).	20 (sisältää osan kohteesta)	sijoittuu välittömästi voimajohdon itäpuolelle
Tuore lehto Vantaanjoen länsipuolella Koivupään kohdalla. Lehtipuuvaltaista varttunutta sekametsää entisellä viljelysmaalla. Edustavuus heikko, luonnontilaisuus heikentynyt.	14 (sisältää kohteen itäosan)	sijoittuu välittömästi voimajohdon länsipuolelle
Viinikan jalopuumetsä, tuore lehto, runsaasti isoja lehmuksia, pähkinäpensasta. Vantaan yleiskaavan luo-alue (Viinikanmetsä).	ei kartoitettu maastossa, koska jää vaikutusalueen ulkopuolelle	sijoittuu metsän reunaan noin 50 metriä voimajohdosta itään, voimajohto sijoittuu pellolle nykyisen voimajohdon viereen
Tuusulanjokilaakso. Luontotyyppinä keskisuuret savimaiden joet. Vantaan yleiskaavan luo-alue (Lillån).	ei kartoitettu maastossa, koska vaikutukset eivät juuri muutu	voimajohto ylittää joen pellolla nykyisen voimajohdon vieressä
Varttunut havupuuvaltainen lehtomainen kangas Sotilaskorven metsäalueen pohjoispäässä, kaksi kohdetta. Itäosa kohteessa eri-ikäisrakenteista sekametsää ja runsaasti lahopuuta; edustavuus hyvä, luonnontilaisuus vähän heikentynyt. Länsiosan kohteen edustavuus heikko ja luonnontilaisuus heikentynyt. Metsä jatkuu etelään päin laajalla alueella, jossa useita	12 (sisältää pohjoispään kohteiden pohjoisosat)	voimajohto ylittää kohteen pohjoiskärjen noin 60 metrin matkalla

Vantaan arvokkaat luontotyyppikohteet ja virtavesien arvokkaat elinympäristöt	Kuvionumero vuoden 2025 luontoselvityksessä	Kohteen sijainti suhteessa suunniteltuun voimajohtoon
kohteita. Vantaan yleiskaavan luonnonsuojelualuevaraus (noin 42 ha, ks. luku 4.7)		
Pohjoisempi varttunut havupuuvaltainen lehtomainen kangas ojan varressa Sotilaskorven länsipuolella. Edustavuus heikko, luonnontilaisuus täysin muuttunut. Alueella on savimaahan uurtunut noro, joka saa alkunsa lähteiköstä ja metsittyneiltä pelloilta ja on kaivettu aikoinaan ojaksi.	11 (rajauksissa eroa)	sijoittuu välittömästi voimajohdon itäpuolelle
Eteläisempi varttunut havupuuvaltainen lehtomainen kangas ojan varressa Sotilaskorven länsipuolella. Edustavuus hyvä, luonnontilaisuus vähän heikentynyt. Rinteeseen kohteen alueelle sijoittuu noro. Noro mutkittelee harvennetun metsän läpi kivikossa ja leviää alaosassa laajaksi suistoksi lehtoon.	9 (rajauksissa eroa)	sijoittuu välittömästi voimajohdon itäpuolelle
Kivistön monimuotoisuusseuranta-alueen niityt ja kulttuurilehdot (noin 14 ha). Entisten peltojen niittyjä hoidetaan niittämällä, luontotyyppeinä tuore heinäniitty ja tuore suurruohoniitty. Lehdon puusto vielä nuorta, raita valtapuu, luontotyyppinä tuore lehto.	6 (sisältää osan kohteesta)	voimajohto sijoittuu kohteen alueelle noin 350 metrin matkan

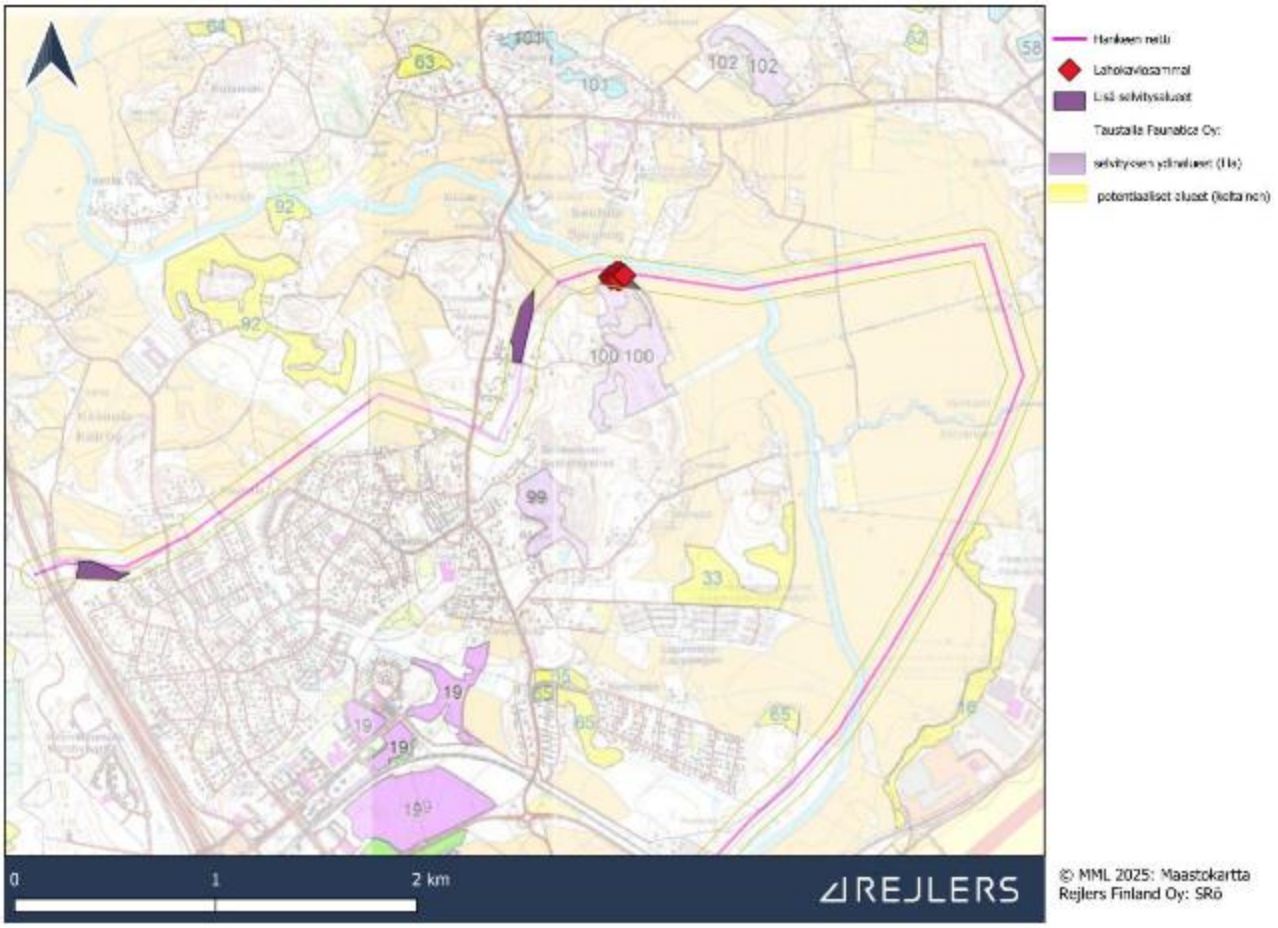
3.8.2 Huomionarvoiset kasvilajit

Vuoden 2025 kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksessä ei havaittu uhanalaisia tai muuten huomionarvoisia putkilokasvilajeja (Rejlers Oy 2025a). Voimajohtoreitiltä tai sen lähellä havaittuja lajeja ovat mm. silmälläpidettäviksi (NT) arvioidut lajit ketoneilikka, kelta-apila, peltosauramo, vankkasara ja saarni sekä vaarantuneiksi (VU) arvioidut lajit keltamatara, ruotsinpihlaja ja vuorijalava (Suomen Lajitietokeskus 2025 ja 2026).

Suunnitellun voimajohtoreitin lähiympäristössä tiedetään esiintyvän uhanalaista lahokaviosammalta (*Buxbaumia viridis*) (Vantaan kaupunki 2026b, Suomen Lajitietokeskus 2026). Lahokaviosammal on koko maassa rauhoitettu kasvilaji ja uhanalainen laji. Viimeisimmässä uhanalaisuusarvioinnissa se arvioitiin erittäin uhanalaiseksi (EN) (Hyvärinen ym. 2019). Lahokaviosammal kasvaa pehmeäksi lahonneilla kookkailla maapuilla ja kannoilla vanhoissa havumetsissä ja lehdoissa (SYKE 2020).

Viime vuosina lahokaviosammalen esiintymiä on opittu kartoittamaan itujyväsryhmien perusteella, ja laji on osoittautunut aikaisemmin tiedettyä yleisemmäksi ja levinneisyysalue laajemmaksi. Vantaan yleiskaavaa varten vuonna 2019 tehdyssä selvityksessä rajattiin yhteensä 107 lahokaviosammalen ydinaluetta (Faunatica Oy 2020). Kaksi selvityksessä rajattua ydinaluetta sijoittuu voimajohtoreitin länsiosan lähelle Sotilaskorven alueelle (Faunatica Oy 2020, Vantaan kaupunki 2026b) (Kuva 33). Lähimmäksi johtoreittiä sijoittuvasta Sotilaskorven metsäalueen pohjoisosasta löytyi lahokaviosammalen itujyväsryhmiä myös

vuonna 2025 (Rejlers Oy 2025a) (Kuva 32, Kuva 33). Sen sijaan kolmella muulla tarkistetulla metsäkuviolla (Kuva 32: kuviot 2, 9 ja 10) ei havaittu lahokaviosammalia (Rejlers Oy 2025b).



Kuva 33. Vuoden 2025 lahokaviosammalhavainnot ja taustalla Faunatica Oy:n (2020) vuoden 2019 lahokaviosammalselvityksen kartta. Kuvaan on merkitty tumman violetilla kaksi metsäkuviota, joihin suositeltiin lisäselvitystä. Lisäselvitys tehtiin kolmen metsäkuvion alueelle (Kuva 32: kuviot 2, 9 ja 10) (Rejlers Oy 2025b). Kuva: Rejlers Oy 2025a.

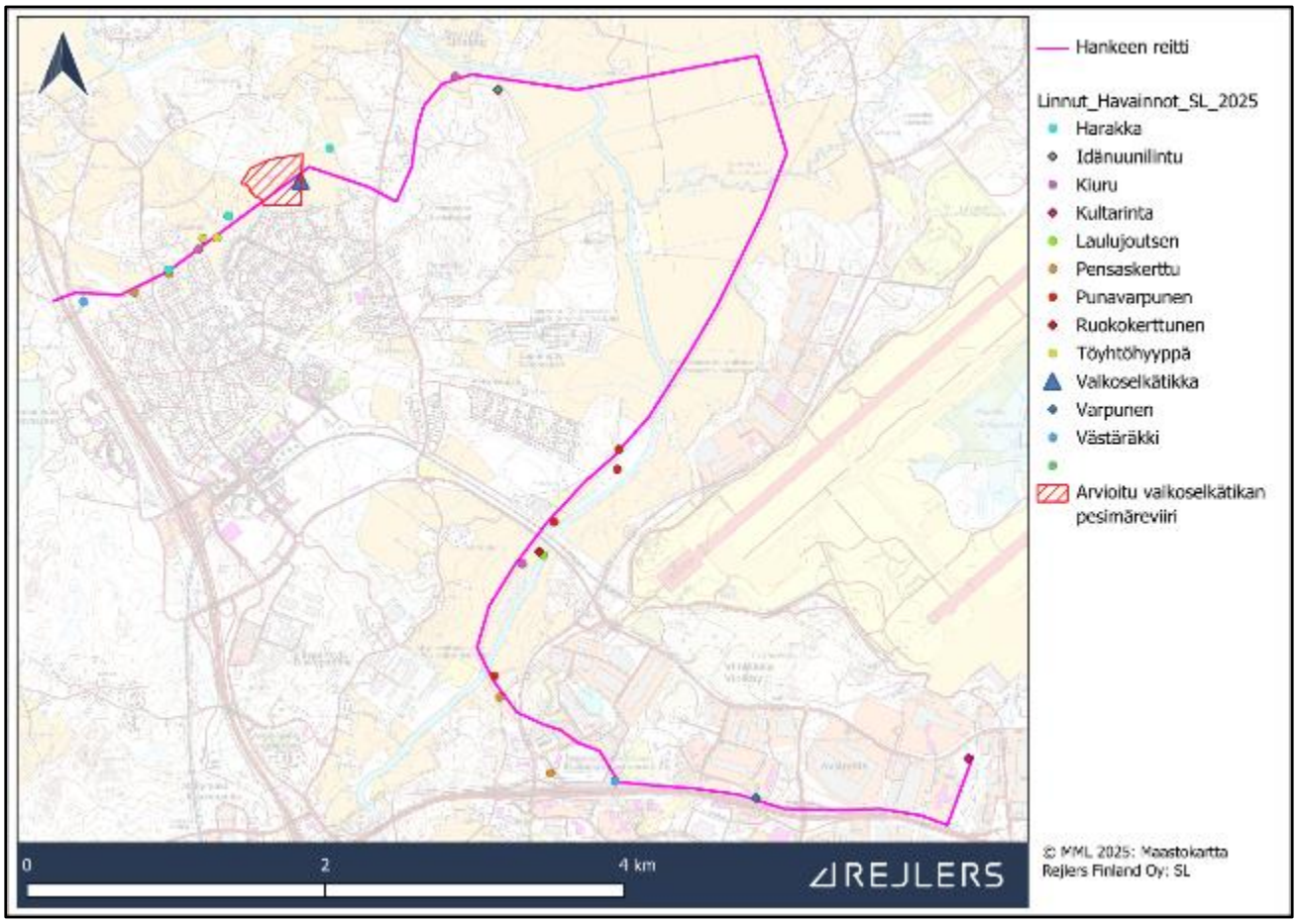
3.8.3 Pesimälinnusto

Suunnitellulle voimajohtoreitille tehtiin vuonna 2025 pesimälinnustoselvitys (Rejlers Oy 2025a). Selvitys tehtiin soveltaen linja- ja kartoituslaskentamenetelmiä, ja siinä keskityttiin huomionarvoisten lajien ja tärkeimpien lintualueiden tunnistamiseen.

Selvityksessä havaittiin yhteensä 57 lintulajia (Taulukko 6). Uhanalaista lintulajeista havaittiin tervapääsky, varpunen, valkoselkätikka ja haarapääsky (Kuva 34, Taulukko 6). Voimajohtoreitin länsiosaan sijoittuu todennäköinen valkoselkätikan pesimäreviiri, sillä alueella havaittiin varoitteleva ja ravintoa kantava naaraslintu. Alueella on entisen pellon puustottuneita osia, joissa valtapuuna on raita (runsaasti lahoja) ja lisäksi kasvaa mäntyä, kuusta, koivua, haapaa ja harmaaleppää (Vantaan kaupunki 2026b). Muiden edellä mainittujen lajien pesimäpaikat eivät sijainneet suunnitellulla voimajohtoreitillä. Silmälläpidettäviä lajeja havaittiin kuusi: kiuru, västäräkki, ruokokerttunen, pensaskerttu, harakka ja punavarpunen (Kuva 34,

Taulukko 6). Muita huomionarvoisia lintulajeja olivat mm. rehevien lehti- ja sekametsien laji kultarinta sekä vanhojen kuusikoiden indikaattorilaji idänuunilintu.

Selvityksen perusteella alueen linnusto on pääosin seudulle tyypillistä kaupunkimetsien ja peltomaiden lajistoa. Paikoitellen esiintyy lehtojen ja lehtomaisten kangasmetsien lajeja. Merkittäviä linnustoarvoja ei havaittu valkoselkätikan pesimäreviiriä lukuun ottamatta.



Kuva 34. Voimajohtoreitillä vuonna 2025 todennäköisesti pesivinä havaitut uhanalaiset, silmälläpidettävät ja muuten huomionarvoiset lintulajit sekä arvioitu valkoselkätikan pesimäreviirin rajaus.

Taulukko 6. Voimajohtoreitillä vuonna 2025 havaitut lintulajit sekä uhanalaisten, EU direktiivin I ja kansainvälisten Suomen erityisvastuulajien lukumäärät. CR=Äärimmäisen uhanalaiset lajit, EN= Erittäin uhanalaiset lajit, VU=Vaarantuneet lajit, NT= Silmälläpidettävät lajit, Dir. I = EU direktiivin yksi lintuliitteen lajit ja eva. =Suomen kansainväliset erityisvastuulajit. Parimäärissä 1 tarkoittaa, että lajia on havaittu joko yksi pari, tai että laji on havaittu, mutta parimäärää ei ole laskettu, koska kyseessä yleinen laji.

CR	EN	VU	NT	Dir. I	eva
0	2	2	6	1	0

Anas platyrhynchos		sinisorsa	gräsand	Mallard	1
Vanellus vanellus		töyhtöhyyppä	tofsvipa	Northern Lapwing	2
Tringa ochropus		metsäviklo	skogssnäppa	Green Sandpiper	1
Larus canus		kalalokki	fiskmås	Common Gull	2
Columba livia	C	kesykyyhky	tamduva	Feral Pigeon	1
Columba palumbus		sepelkyyhky	ringduva	Wood Pigeon	1
Cuculus canorus		käki	gök	Common Cuckoo	1
Apus apus		tervapääsky	tornseglare	Common Swift	3
Dendrocopos major		käpytikka	större hackspett	Great Spotted Woodpecker	1
Dendrocopos leucotos		valkoselkätikka	vitryggig hackspett	White-backed Woodpecker	1
Alauda arvensis		kiuru	sånglärka	Skylark	3
Hirundo rustica		haarapääsky	ladusvala	Barn Swallow	3
Anthus trivialis		metsäkirvinen	trädpiplärka	Tree Pipit	1
Anthus pratensis		niittykirvinen	ängspiplärka	Meadow Pipit	1
Motacilla alba		västäräkki	sädesärla	White Wagtail	2
Troglodytes troglodytes		peukaloinen	gärdsmyg	Wren	1
Prunella modularis		rautiainen	järnsparv	Dunnock	1
Erithacus rubecula		punarinta	rödhake	European Robin	1
Luscinia luscinia		satakieli	näktergal	Thrush Nightingale	1
Oenanthe oenanthe		kivitasku	stenskvätta	Northern Wheatear	1
Turdus merula		mustarastas	koltrast	Blackbird	1
Turdus pilaris		räkättirastas	björktrast	Fieldfare	1
Turdus philomelos		laulurastas	taltrast	Song Thrush	1
Turdus iliacus		punakylkirastas	rödvingetrast	Redwing	1
Hippolais icterina		kultarinta	härmsångare	Icterine Warbler	1
Acrocephalus schoenobaenus		ruokokerttunen	sävsångare	Sedge Warbler	1
Acrocephalus dumetorum		viitakerttunen	busksångare	Blyth's Reed Warbler	1
Sylvia curruca		hernekerttu	ärtsångare	Lesser Whitethroat	1
Sylvia communis		pensaskerttu	törnsångare	Common Whitethroat	5
Sylvia borin		lehtokerttu	trädgårdssångare	Garden Warbler	1
Sylvia atricapilla		mustapääkerttu	svarthätta	Blackcap	1
Phylloscopus trochiloides		idänuunilintu	lundsångare	Greenish Warbler	1
Phylloscopus sibilatrix		sirittäjä	grönsångare	Wood Warbler	1
Phylloscopus collybita		tiltaltti	gransångare	Common Chiffchaff	1
Phylloscopus trochilus		pajulintu	lövsångare	Willow Warbler	1
Regulus regulus		hippiäinen	kungsfågel	Goldcrest	1
Muscicapa striata		harmaasieppo	grå flugsnappare	Spotted Flycatcher	1
Ficedula hypoleuca		kirjosieppo	svartvit flugsnappare	Pied Flycatcher	1
Aegithalos caudatus		pyrstötiainen	stjärtmes	Long-tailed Tit	1

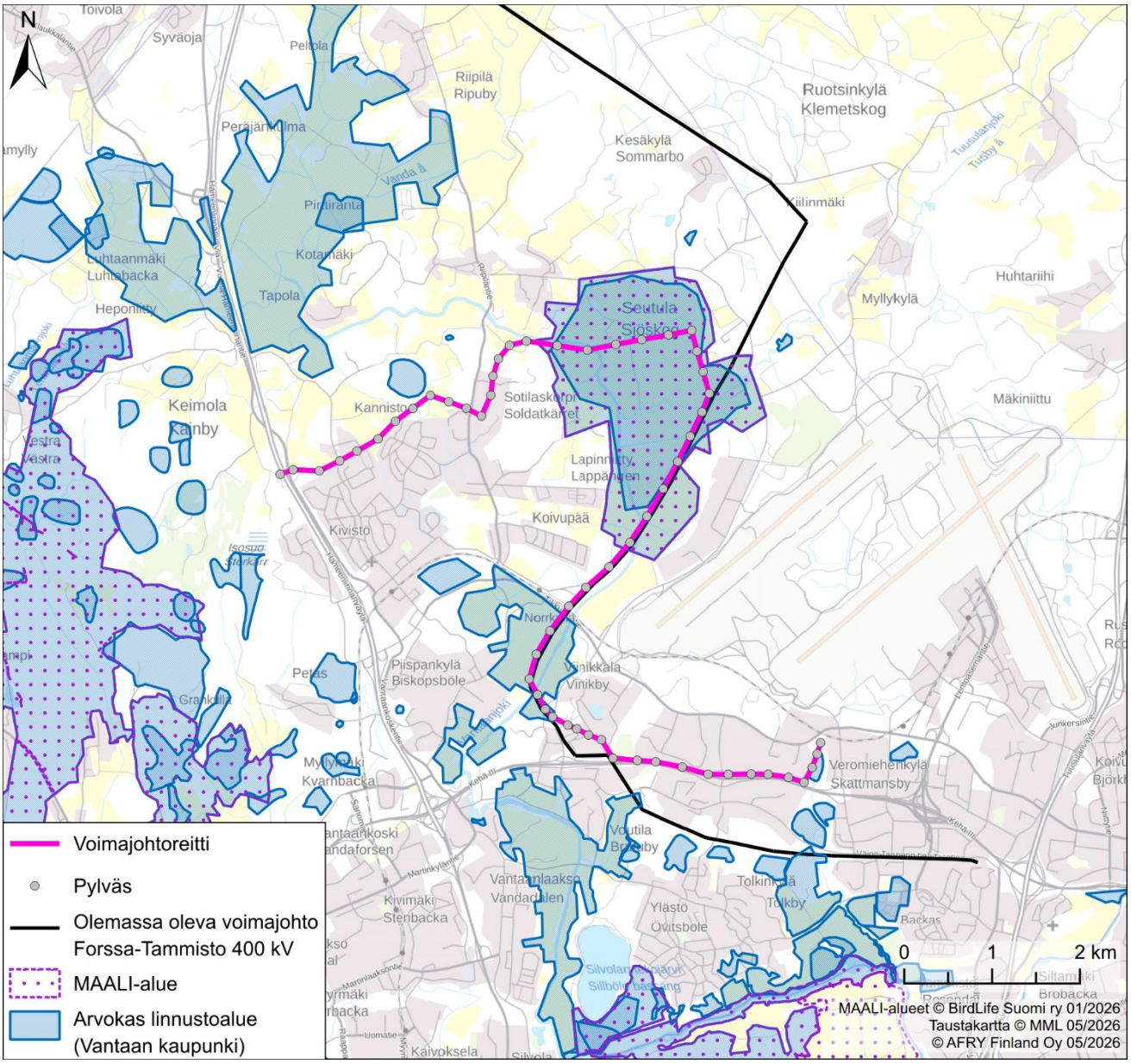
Cyanistes caeruleus	sinitiainen	blåmes	Blue Tit	1
Parus major	talitiainen	talgoxe	Great Tit	1
Periparus ater	kuusitiainen	svartmes	Coal Tit	1
Certhia familiaris	puukiipijä	trädkrypare	Eurasian Treecreeper	1
Pica pica	harakka	skata	Common Magpie	3
Corvus monedula	naakka	kaja	Jackdaw	1
Corvus corone cornix	varis	kråka	Hooded Crow	1
Corvus corax	korppi	korp	Raven	1
Sturnus vulgaris	kottarainen	stare	Common Starling	1
Passer domesticus	varpunen	gråsparv	House Sparrow	1
Passer montanus	pikkuvarpunen	pilfink	Tree Sparrow	1
Fringilla coelebs	peippo	bofink	Chaffinch	1
Carduelis carduelis	tikli	steglits	Goldfinch	1
Carduelis spinus	vihervarpunen	grönsiska	Siskin	1
Carduelis cannabina	hemppo	hämpling	Linnet	1
Carpodacus erythrinus	punavarpunen	rosenfink	Common Rosefinch	4
Pyrrhula pyrrhula	punatulkku	domherre	Bullfinch	1
Emberiza citrinella	keltasirkku	gulsparv	Yellowhammer	1

3.8.4 Tärkeät lintualueet

Suunniteltua voimajohtoa lähimmäksi sijoittuvat Suomen kansallisesti tärkeät FINIBA-lintualueet ovat Tuusulanjärvi (210228) ja Nuuksio (210215) (BirdLife Suomi ry 2026a). Niihin on etäisyyttä noin 8–10 kilometriä.

Suunniteltu voimajohto sijoittuu Seutulan peltojen maakunnallisesti tärkeälle lintualueelle (MAALI) noin 4,5 kilometrin matkan (Kuva 35) (Tringa ry 2019). Kauemmaksi voimajohdosta sijoittuvia MAALI-alueita ovat Petikon-Vestran seutu vajaan kahden kilometrin päässä länsipuolella ja Haltialan metsät noin kahden kilometrin päässä eteläpuolella.

Seutulan peltoja kuvattiin MAALI-julkaisussa vuonna 2010 merkittäväksi keväiseksi levähdysalueeksi töyhtöhyypälle (470–700 yksilöä), ja tärkeäksi pesimäalueeksi peltosirkulle (15–30 paria) (Ellermaa 2010). Peltosirkun mainittiin jo silloin vähentyneen Suomessa hyvin vähälukuiseksi, eikä Seutulan pelloillakaan ole tehty pesintään viittaavia havaintoja vuoden 2013 jälkeen. Myös kuovi kuuluu alueen keskeiseen pesimälinnustoon (3–6 paria). Vuonna 2018 tehdyssä muutonaikaisten kerääntymisalueiden selvityksessä Seutulan pellot mainitaan yhdeksi tärkeimmistä töyhtöhyypän keväisistä levähdysalueista Uudellamaalla (350–400 yksilöä) (Aintila & Ellermaa 2018). Vantaan kaupungin (2026) arvokkaan lintualueen tiedoissa alueen pesimälajistoon mainitaan kuuluvan viiriäinen, ruisrääkkä, haarapääsky, kiuru, keltavästäräkki, pensassirkkalintu, ruokokerttunen, pensaskerttu, pikkulepinkäinen ja punavarpunen.



Kuva 35. Hankkeen sijoittuminen maakunnallisesti tärkeälle Seutulan peltojen MAALI-lintualueelle. Kartalla osoitettu lisäksi Vantaan kaupungin luokittelemat arvokkaat lintualueet.

Voimajohtohanketta varten tehtiin erillinen muuttolintuihin kohdistuvien vaikutusten arviointi työpöytätarkasteluna (Sitowise Oy 2026). Työssä hyödynnettiin Tiira- havaintojärjestelmän lintuhavaintoja vuosilta 2015–2025 sekä Suomen Lajitietokeskukseen (2025) tallennetut lintuhavainnot sekä hankkeessa aikaisemmin tehtyjä linnustoselvityksiä. Seutulan peltojen MAALI-alue on raportoitu merkittäväksi keväiseksi levähdysalueeksi töyhtöhyypälle (päiväkohtaisesti enimmillään 350 yksilöä) sekä tärkeäksi pesimäalueeksi peltosirkulle (15–30 paria). Peltosirkusta ei ole kuitenkaan havaittu pesintään viittaavia havaintoja vuoden 2013 jälkeen. Kuovi kuuluu myös alueen keskeiseen pesimälinnustoon (3–6 paria). Vantaanjoella on penkkoineen merkitystä lisäksi pensaikkoja kosteikkolajistolle, esimerkiksi satakielelle ja viitakerttuselle (Tringa ry 2023).

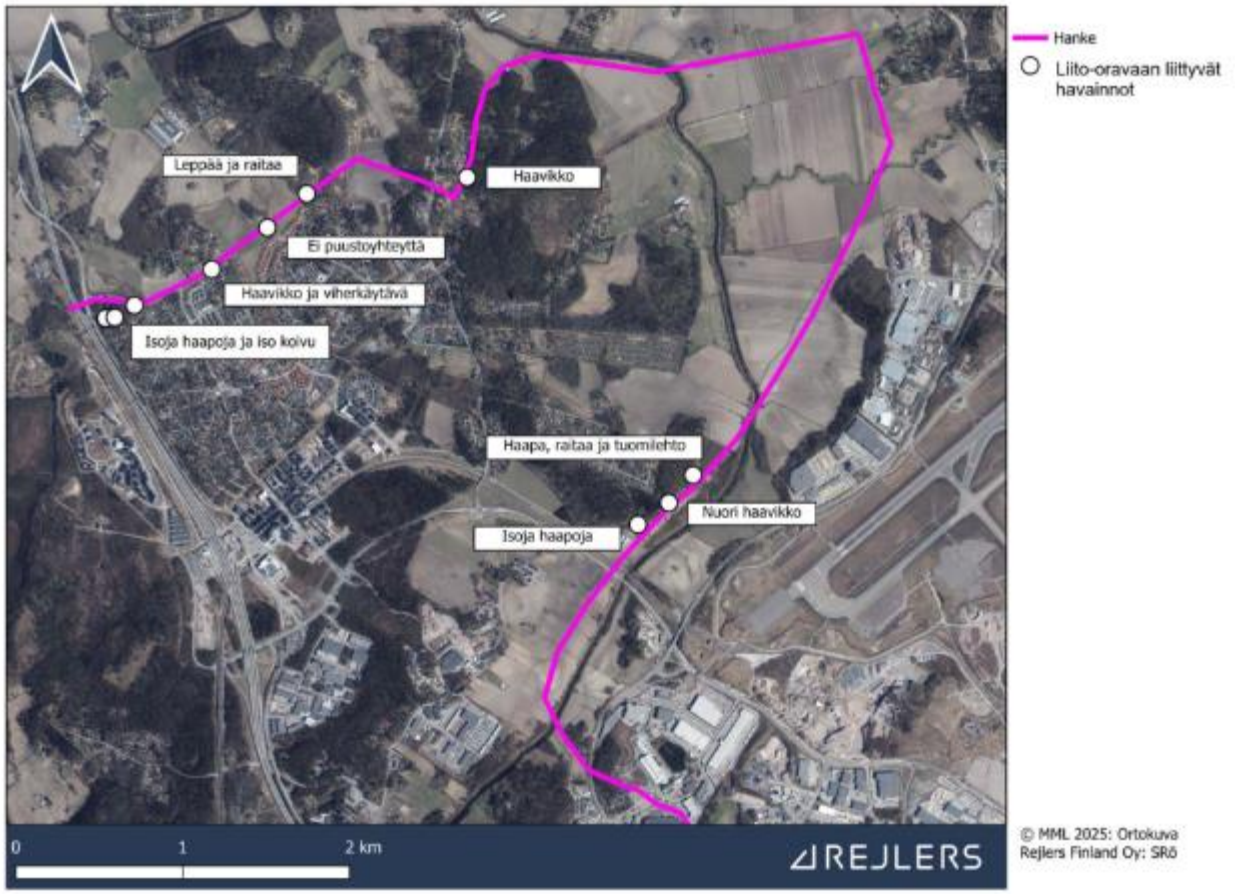
Useiden lintulajien päämuuttoreiteistä vain valkoposkihanhen päämuuttoreitit sijoittuvat riittävästi sisämaahan, jolloin reitti ylittää Seutulan pellot. Kevätmuuton aikana tundrahanhen ja kuikkalintujen ja syysmuuton aikana piekanan ja mehiläishaukan muuttorintamat ja tiivistymät kulkevat voimajohtohankkeen ja samalla koko pääkaupunkiseudun itä- ja länsipuolelta. Huomionarvoisia lajeja alueella ovat muun muassa valkoposki-, tundra- ja metsähanhi sekä maakotka.

Vantaan kaupungin (2026) aineistossa mainitaan arvokkaina linnustoalueina Seutulan peltojen lisäksi voimajohtoreitin itäosasta Krakanojan varren Osumapuisto ja Vantaanlaakson ja Piispankylän pellot sekä voimajohtoreitin länsiosasta Kivistön haukkametsä, joka sijoittuu Linnanmetsän luonnonsuojelualueelle.

3.8.5 Liito-orava

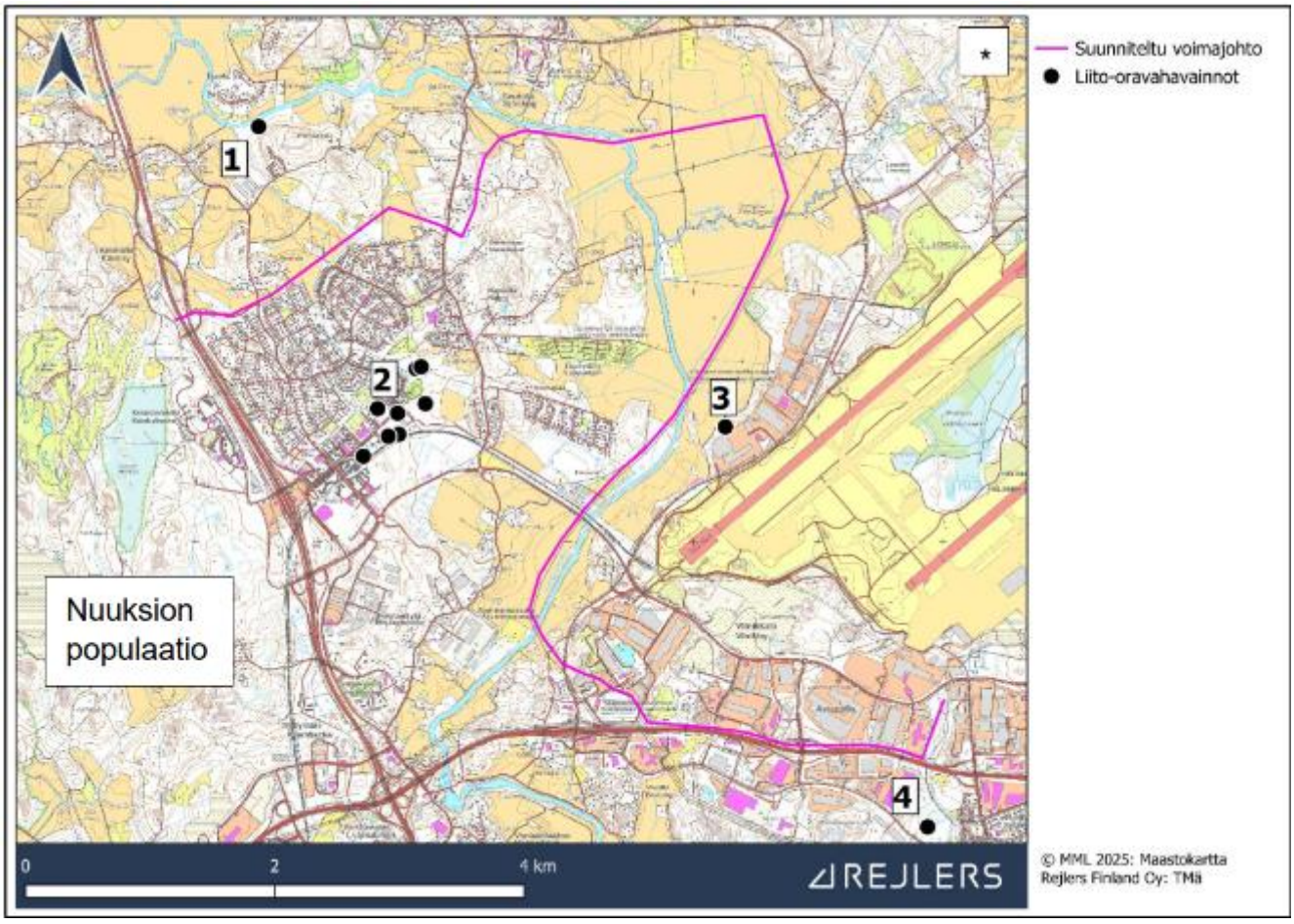
Suunnitellulle voimajohtoreitille ja sen lähiympäristöön tehtiin liito-oravaselvitys 8.4.2025 (liite 2, Rejlers Finland Oy 2025a). Selvityksessä etsittiin puiden alta liito-oravan ulostepapanoita sekä kerättiin tietoa kolopuista, metsän iästä ja puulajisuhteista sekä kiinnitettiin huomiota mahdollisiin kulkuyhteyksiin. Selvityksessä ei havaittu liito-oravan papanoita eikä liito-oravalle pesäpaikoiksi sopivia kolopuita tai risupesiä. Alueelle sijoittuu muutamia metsiköitä, joissa on joitakin liito-oravalle sopivan elinympäristön piirteitä (Kuva 36).

Liito-oravan tyypillisintä elinympäristöä ovat vanhat ja varttuneet kuusivaltaiset sekametsät, joissa on sopivia pesäpaikkoja sekä ravintopuiksi sopivia lehtipuita (Nieminen & Ahola 2017). Liito-oravan pesä on usein haavassa vanhassa tikankolossa, mutta voi olla myös vanhassa oravanpesässä, pöntössä tai joskus rakennuksessakin. Liito-orava on uhanalainen laji ja kuuluu luontodirektiivin liitteen IV (a) lajeihin, eli sen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulailla (78 §) kielletty. Viimeisimmässä uhanalaisuusarvioinnissa liito-orava arvioitiin vaarantuneeksi (VU) lajiksi (Hyvärinen ym. 2019).



Kuva 36. Vuoden 2025 liito-oravaselvityksessä todetut metsiköt, joissa on liito-oravalle sopivan elinympäristön piirteitä. Kuva: Rejlers Oy 2025a.

Suunnittelualueen ympäristöön sijoittuvat aikaisemmat liito-oravahavainnot on kuvattu erillisessä raportissa, jossa on arvioitu hankkeen vaikutukset liito-oraviin ja niiden liikkumisyhteyksiin (Rejlers Finland Oy 2025c). Lajista on tiedossa aikaisempia havaintoja neljältä alueelta suunnitellun voimajohdon lähiympäristössä (Suomen Lajitietokeskus 2025) (Kuva 37). Vain yhdessä kohteessa (kohteessa 2) arvioitiin olevan tällä hetkellä elinvoimainen osapopulaatio, ja muiden kohteiden havainnot ovat yksittäisiä ja yhtä lukuun ottamatta yli 15 vuotta vanhoja. Länsipuolelta Nuuksiosta on tiedossa runsaasti havaintoja, ja se tarjoaa liito-oraville melko yhtenäisiä laajoja elinympäristöjä (Kuva 37). Myös lehtokentän pohjoispuolella on havaittu liito-oravia vuosina 2007–2013. Vantaalle on tehty vuonna 2022 liito-oravan suojelusuunnitelma, jossa on tunnistettu lajille sopivat elinympäristöt ja kulkuyhteydet (Ramboll Finland Oy 2022, Vantaan kaupunki 2026b). Suunniteltu voimajohto ei sijoitu elinympäristöjen alueelle, mutta risteää kolmen liito-oravayhteyden kanssa (Kuva 39, luvussa 4.8.3).



Kohde 1: Liito-oravahavainto vuodelta 2004
Kohde 2: Liito-oravahavainto vuosilta 2003–2025
Kohde 3: Liito-oravahavainto vuodelta 2010
Kohde 4: Liito-oravahavainto vuodelta 2024
Nuuksion populaatio: Tältä kohdalta länteen päin lajihavaintoja on huomattavan paljon
* Lajista on havaintoja vuosilta 2007–2013 lentokentän pohjoispuolelta

Kuva 37. Liito-oravahavainnot suunnitellun voimajohdon ympäristössä. Kuva: Rejlers Finland Oy 2025c.

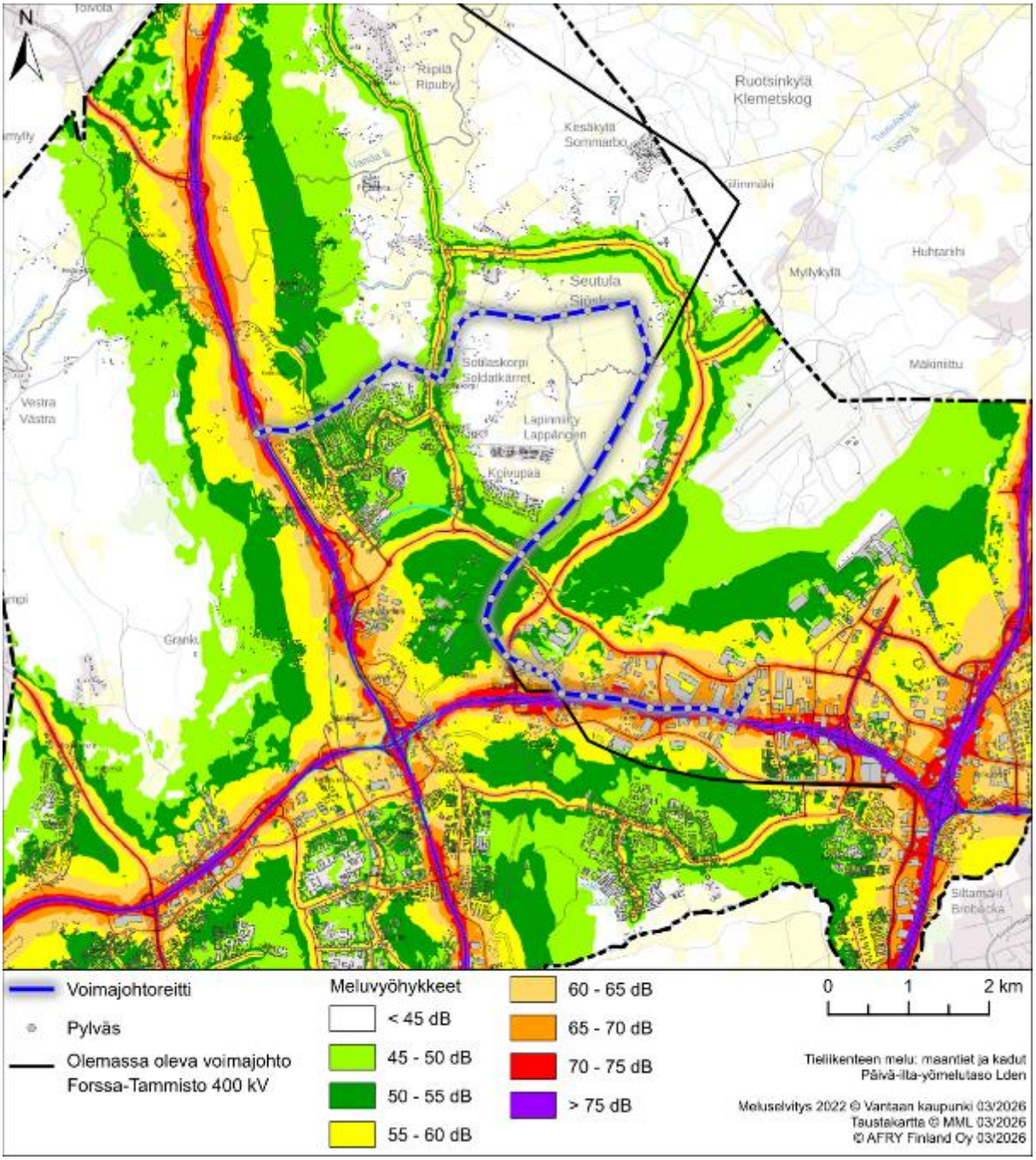
3.8.6 Muut eläinlajit

Suunnitellun voimajohdon kohdalle sijoittuu yksi arvokas hyönteiskohde: Kivistön perhosalue (Vantaan kaupunki 2026b). Kohde on mainittu jo edellä arvokkaissa luontotyyppikohteissa (Taulukko 5, Kivistön monimuotoisuusseuranta-alue). Ei ole tiedossa, että suunnittelualueelle sijoittuisi lepakoille tärkeitä alueita (Vantaan kaupunki 2026b).

3.9 Melu ja tärinä

Reitin alueella suurimmat olemassa olevat melun lähteet ovat Helsinki-Vantaan lentokenttä ja Hämeenlinnan väylä. Maanteiden ja katujen sekä lentokentän melua on selvitetty erikseen Vantaan kaupungin toimesta (Vantaan kaupunki 2022). Yhteismeluarviota ei alueella ole tehty. Oheisella kartalla (Kuva 38) on esitettynä maanteiden ja katujen melutasot reitin varrella. Maanteiden läheisyydessä melutasot ovat korkeampia. Seutulan pelloille liikenteen melu ei

ulotu. Aviapoliksen ja Seutulan alue on lentomelualuetta. Suunnitellun voimajohdon alueella ei ole merkittäviä tärinälähteitä.



Kuva 38. Maanteiden ja katujen liikenteen melu reitin alueella, päivä-ilta-yömelutaso. Lisäksi voimajohdon suunniteltu reitti esitetty kartalla. (Vantaan kaupunki 2022)

3.10 Päästöt ja ilmanlaatu

Pääkaupunkiseudulla ilmanlaatu on yleensä melko hyvä, mutta etenkin vilkkaasti liikennöityjen katujen ja teiden läheisyydessä hiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet kohoavat ajoittain haitallisen korkeiksi. Ilmanlaatua heikentävät pääkaupunkiseudulla erityisesti katujen kulumisesta ja hiekoituksesta aiheutuvat hengitettävät hiukkaset, pakokaasupäästöt sekä

päästöt tulisijojen käytöstä ja energiantuotannosta. Voimajohtolinjan läheisyydessä ei ole merkittävä ilmapäästölähteitä kuten teollisuutta, mutta ilmanlaatua heikentävät Kehä III:n ajoneuvoliikenne sekä lentokentän lentoliikenne.

4 Vaikutusten arviointi

Hankkeen merkittävimmiksi vaikutuksiksi arvioidaan vaikutukset muuttolinnustoon, luontotyyppeihin sekä maisemaan ja ihmisten kokemaan viihtyvyyteen. Lisäksi kohtalaisia vaikutuksia arvioidaan kohdistuvan Krakanojaan, joka on luokiteltu puroksi.

4.1 Maankäyttö

Hanke sijoittuu pääosin Vantaan **yleiskaavassa** osoitettuun johtokäytävään. Seutulan peltojen kohdalla voimajohtolinjausta on siirretty etäämmälle asutuksesta saadun asukaspalautteen perusteella yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa. Esitetty linjaus on Vantaan kaupungin mukaan edelleen yleiskaavan mukainen. Yleiskaavassa uusien voimajohtojen on lähtökohtaisesti oletettu rakentuvan ilmajohtoina, jollaisena tätä voimajohtoa suunnitellaan.

Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleis- tai asemakaavan alueella, mutta se on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa niitä. Lainvoimaisessa maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050) on osoitettu Keimola-Ruotsinkylä välillä 110 tai 400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus. Hanke ei ole ristiriidassa maakuntakaavoituksen kanssa. Hanke toteuttaa Uusimaa-kaavan tavoitteita edistää ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta kestäviä vihreitä energiaratkaisuja. Kyseisen runkoyhteyden avulla pystytään pitkälti vastaamaan Vantaan kaupungin alueella vihreän siirtymän aiheuttamaan huipputehon kasvuun tulevien vuosien aikana ja täyttämään siten verkonhaltijalle säädetty liittämisvelvoite uusille asiakkaille riittävän nopealla aikataululla.

Voimajohdon reittiä ei ole osoitettu asemakaavoissa.

Kivistö 2 -asemakaava asuinpaikkoineen on saanut lainvoiman 31.3.1999 eli sen jälkeen, kun 110 kV voimajohtoreitti on osoitettu Vantaan yleiskaavassa ensimmäisen kerran (vuonna 1983). Voimajohdon reitti on ollut maankäytön suunnitelmissa näin ollen tiedossa jo pitkään ja Kivistön alueen on katsottu soveltuvan vakituiseen asumiseen läheisestä voimajohtoreitti-merkinnästä huolimatta. Kivistö 2 asemakaavan alueella on reitin kohdalla lähivirkistysalue (VL) -merkintä (Kuva 15). Alueella on Miekkapuisto niminen viheralue. Erityisiä kaavamääräyksiä tai rakentamisrajoituksia ei em. merkinnälle ole kaavassa annettu. Nyt suunniteltu Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohto ei ole ristiriidassa maankäytön kanssa Kivistön alueella.

Voimajohtoreitti muuttaa alueen maankäyttöä ja rajoittaa tulevaisuuden maankäyttöä reitin välittömässä läheisyydessä. Nämä muutokset voidaan kuitenkin huomioida alueiden maankäytössä ja kaavoituksessa, eikä hankkeen arvioida olevan ristiriidassa asemakaavojen merkintöjen suhteen. Voimajohto kulkee osan matkasta nykyisen 400 kV:n voimajohdon

rinnalla, jossa sen maankäyttövaikutus on vähäisempi nykyisen voimajohdon jo rajoittaessa maankäyttöä.

Kokonaisuudessaan hankkeen vaikutukset kaavoitukseen ja maankäyttöön arvioidaan vähäisiksi tai paikoitellen korkeintaan kohtalaisiksi, kun huomioidaan jo tehdyt muutokset reittiin sekä reitin sijoittuminen osan kokonaismatkastaan (4,6 km) nykyisen 400 kV voimajohdon rinnalle.

4.2 Ihmisten elinolot, viihtyvyys sekä terveys

Voimajohdon vaikutukset ihmisten elinoloille ja viihtyvyydelle liittyvät rakentamisen aikaisiin häiriöihin ja voimajohdon näkymiseen maisemassa toiminnan aikana.

Häiriövaikutuksia lähiympäristöön aiheutuu rakentamisvaiheessa perustusten rakentamisesta sekä pylväiden ja johtimien asentamisesta aiheutuvasta melusta sekä lisääntyneestä työmaaliikenteestä alueella. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat kuitenkin yksittäisessä voimajohtoreitin kohdassa lyhytaikaisia ja paikallisia, koska rakennustyömaa siirtyy koko ajan edemmäs reitillä. Toiminnan aikana häiriötä aiheutuu harvakseltaan, kun johtoaukeaa pidetään puuttomana.

Voimajohdon viihtyvyysvaikutukset liittyvät voimajohdon maisemavaikutuksiin kauko- ja lähimaisemassa. Viihtyvyyshaittaa voi aiheutua etenkin Kivistön ja Rauhalan alueiden asukkaille, joiden pihapiirin läheisyyteen voimajohto sijoittuu. Näillä alueilla voi syntyä suoria näkymiä voimajohtoalueelle ja sen läpi, koska johtoaukean alueelta joudutaan poistamaan puusto säännöllisesti. On kuitenkin syytä Kivistön asuinalueen kohdalla ottaa huomioon se, että voimajohtoreitti on ollut yleiskaavoissa suunnitelmana hyvin kauan, joten muutos maisemassa tulevaisuudessa on ollut tiedossa tai vähintään tieto on ollut asukkaiden saatavilla.

Reitin varrella asuinrakennukset sijoittuvat yli 40 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta, joka vastaa STUK:n suositusta (Säteilyturvakeskus 2026). Hankkeessa rakennettava voimajohto ei aiheuta sosiaali- ja terveysministeriön asetuksen (STMA 1045/2018) suositusarvoja ylittävää magneettikenttää (liite 1), eikä siten terveysvaikutuksia.

Koronailmiön aiheuttama ääni ei ylitä melun ohjearvoja, mutta ääni voidaan kokea voimajohdon välittömässä läheisyydessä häiritsevänä. Äänihäiriöt vaimenevat huomattavan nopeasti etäännyttäessä voimajohdosta. Koronailmiö on ajoittainen ja sääolosuhteisiin sidonnainen.

Johtoaukealla tai sen läheisyydessä ei saa harjoittaa sellaista toimintaa, josta saattaa koitua vaaraa voimajohdon käytölle ja kunnossa pysymiselle. Johtoaukealle ja sen välittömään läheisyyteen ei saa ilman erityistä lupaa rakentaa rakennuksia eikä sijoittaa rakennuksia tai muita yli kaksi metriä korkeita rakenteita tai laitteita. Tämä vaikuttaa osaltaan mm. peltokiinteistöjen käyttömahdollisuuksiin johtoalueella. Koko voimajohtoreitillä käytetään

pylväitä, joiden pohjapinta-ala on pieni, mikä vähentää vaikutuksia viljelytoimintaan. Voimajohdon alla olevaa johtoaukean aluetta saa viljellä jatkossakin.

Johtoalueelle haetaan lunastus koko pituudelle. Lunastuksesta maksetaan kertakorvaus.

Voimajohdon maisemavaikutukset on käsitelty maisemakappaleessa 4.3 .

Voimajohdon alueella voi liikkua vapaasti huomioiden yleiset voimajohtoja koskevat turvallisuusmääräykset, eikä sen toiminnalla ole vaikutusta alueiden virkistyskäyttöön. Rakentamisen aikana pääsyä rakentamisalueille rajoitetaan. Tämä on kuitenkin väliaikaista. Reitin varrelle sijoittuvien virkistyskäyttöalueiden, kuten reitin keskiosuudella sijaitsevan Viinikan jalopuumetsikön, itäisen osuuden puistojen, Ratasillanpuiston ja Tiesillanpuiston sekä Tuupakan golfin harjoitusalueen osalta hankkeella on vaikutuksia virkistyskäyttöön maisemallisten muutosten kautta, mutta hanke ei estä näiden alueiden käyttöä jatkossakin virkistykseen.

Ihmisten elinoloihin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan kohtalaisiksi Kivistön ja Rauhalan asuinalueilla, missä uuden 110 kV voimajohdon vaikutusalueelle sijoittuu runsaasti asutusta. Uuden voimajohdon rakentamisen aiheuttamaa muutosta ympäristössä lieventää kuitenkin se, että nyt suunniteltu voimajohtoreitti on ollut alueen yleiskaavoissa jo hyvin pitkään, ennen kuin alue on asemakaavoitettu vakituiseen asumiseen ja näin ollen tieto mahdollisesti tulevaisuudessa rakennettavasta 110 kV voimajohdosta hyvin lähelle asutusta on ollut myös asukkaiden saatavilla.

Muulla osalla reittiä ihmisten elinoloihin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, kun huomioidaan jo tehdyt muutokset reittiin viranomaisen pyynnöstä sekä reitin sijoittuminen osan kokonaismatkastaan (4,6 km) nykyisen 400 kV voimajohdon rinnalle.

4.3 Maisema- ja kulttuuriympäristö

Voimajohtojen maisemavaikutukset koostuvat maiseman rakenteen, luonteen ja laadun muutoksista. Vaikutukset ovat kokemuksellisia muutoksia maisemassa, luonnonalueilla sekä kulttuuriympäristössä. Voimajohdot koetaan usein häiritsevinä alueilla, jotka eivät ole jo voimakkaasti rakennettuja. Huomattavimmat maisemavaikutukset syntyvät avoimilla alueilla, kuten arvokkaissa kulttuurimaisemissa, vesistöjen läheisyydessä ja ylityksissä sekä laajoilla avoimilla alueilla, kuten pelloilla. Avoimilla alueilla voimajohdon näkymäalue on laaja, ja voimajohdon aikaansaamia maisemavaikutuksia muodostuu sekä lähi- että kaukomaisemassa. Voimajohdon näkyvyys korostuu etenkin silloin, jos sillä ei ole lainkaan metsäreunan luomaa taustaa.

Voimajohdon maisemavaikutukset vaihtelevat reittiosuuksittain ympäristön luonteen mukaan. Avoimilla peltoalueilla voimajohto erottuu selvästi maisemassa ja muodostaa uuden, lineaarisen rakenteen muuten tasaisessa ja avoimessa ympäristössä. Tällaisilla alueilla voimajohdon visuaalinen vaikutus on paikallisesti merkittävä erityisesti lähiympäristössä, jossa näkymät ovat avoimia ja johtorakenne hallitsee maisemaa. Rakennetummilla alueilla

voimajohdon maisemallinen vaikutus on vähäisempi, sillä voimajohto sulautuu osaksi jo rakennettua kaupunkikuvaa ja maisemallinen muutos on näin vähäisempi kuin rakentamattomilla alueilla.

Maisemavaikutukset arvioidaan suuriksi reitin länsi- ja pohjoisosissa Kivistön ja Rauhalan asuinalueilla, missä voimajohto sijoittuu uutena johtona alueille, joilla on maisemallista arvoa ja tiheää asutusta hyvin lähellä reittiä. Reitin länsiosassa suunniteltu voimajohto kulkee uutena johtona Kanniston, Kivistön ja Rauhalan asuinalueiden välittömässä tuntumassa. Omakotitalovaltaisten asuinalueiden reunoilla olevilla pelloilla kulkiessaan voimajohdolle aukeaa suorat näkymälinjat asuinalueiden reunimmaisilta omakotitaloilta. Voimajohdon maisemavaikutusta asutukselle voimistaa edelleen se, että monet asuinalueen reunimmaisten omakotitalojen pihoista ovat hyvin avaria, eikä pihapiireissä ole välttämättä puita tai muuta kasvillisuutta, joka peittäisi voimajohdon näkymisen.

Suunniteltu voimajohto kulkee noin 8,5 kilometrin matkan Vantaanjokilaakson viljelymaiseman valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Arvokkaalle maisema-alueelle sijoittuvasta reitin osasta noin reilu neljä kilometriä voimajohto sijoittuu nykyisen Forssa-Tammisto 400 kV voimajohdon viereen ja yhteensä noin 4,2 km matkalta uuteen johtokäytävään.

Suunniteltu uusi 110 kV voimajohto tuo nykyisen 400 kV voimajohdon rinnalle uuden teknisen elementin, mutta maisemaa hallitsee jo entuudestaan 400 kV voimajohto. Lisäksi suunnitellun uuden voimajohdon pylväät ovat hieman nykyisen voimajohdon pylväitä matalampia, jolloin uusi voimajohto ei erotu maisemasta nykyistä voimajohtoa korkeampana rakenteena. Uusi voimajohtoreitti sijoittuu noin reilun neljän kilometrin matkalta arvokkaalle maisema-alueelle, jossa ei ennestään ole voimajohtoja tai muita kookkaita ihmisen luomia rakenteita. **Tällä reitin reilun neljän kilometrin osuudella Vantaanjokilaakson viljelymaisemaan kohdistuvat maisemavaikutukset arvioidaan suuriksi.** Suunniteltu voimajohto tuo viljelyalueelle uuden maisemasta selvästi erottuvan elementin, joka näkyy alueella kulkeville teille ja alueen asuinrakennuksille. Asuinrakennusten pihapiirien kasvillisuus voi osittain peittää voimajohdon näkymisen. Esimerkiksi Seutulassa sijaitsevalle Katrinebergin kartanolle voimajohdon ei arvioida näkyvän huomattavasti kartanon pihapiirin puuston peittävän vaikutuksen takia. Voimajohdon kielteisiä maisemavaikutuksia lieventää osittain se, että kyseessä on laaja maiseman arvoalue, ja voimajohto sijoittuu vain osaan tätä maisema-aluetta.

Reitin lähin RKY-kohde (Suuri rantatie Vantaanjoen varrella) sijoittuu noin reilun kilometrin päähän voimajohdosta, eikä voimajohdosta aiheudu vaikutusta kyseiselle kohteelle.

Maisemavaikutukset arvioidaan vähäiseksi reitin itä- ja eteläosissa Kehä III:n rakennetulla ja osin teollisella alueella. Reitin itä- ja eteläpään teollisuus- ja toimitilavaltainen alue soveltuu maiseman kannalta hyvin voimajohdon sijainniksi.

Maisemaselvitys on esitetty liitteessä 5.

4.4 Arkeologinen kulttuuriperintö

Voimajohtoreitti kulkee yhden kiinteän muinaisjäännöksen kohdalta ja toisen kiinteän muinaisjäännöksen aluerajauksen kohdalta. Pylväät eivät sijoitu suoraan arkeologisten kohderajausten alueille. Tehdyn tarkkuusinventoinnin mukaan pylväiden kohdalla ei havaittu kiinteää muinaisjäännöstä tai muutakaan arkeologisesti suojeltavaa jäännöstä. **Rakentamisella tai voimajohdon toiminnalla ei näin ollen arvioida olevan vaikutusta arkeologiseen kulttuuriperintöön.**

Mikäli rakennustöiden yhteydessä havaitaan muinaisjäännöksiä tai vastaavaa, pysäytetään kaivuu ja asiasta ollaan yhteydessä Museovirastoon.

4.5 Pintavedet

Voimajohdon vaikutukset vesistöihin ovat pääasiassa rakentamisen aikaisia. Uuden johtoalueen raivaaminen, kasvillisuuden poisto ja johtopylväiden sekä rakennusaikaisten teiden kaivutyöt voivat aiheuttaa valumien äärevöitymistä, joka voi lisätä kiintoaine- ja ravinnehuuhtoumaa ojiin ja vesistöihin. Vaikutukset ovat kuitenkin paikallisia ja uudelleen kasvittumisen myötä eroosion vaikutus vähentyy. Eroosiota voidaan ehkäistä huolehtimalla, ettei vesistöjen läheistä maapeitettä sitovaa rantapuustoa ja kasvillisuutta poisteta tarpeettomasti sekä sijoittamalla voimajohdon pylväspaikat mahdollisimman kauas vesistöistä. Voimajohto ei vaikuta pysyvästi valuma-alueisiin tai veden virtauksiin ja mahdolliset rakentamisenaikaiset vaikutukset ovat paikallisia ja lyhytaikaisia.

Tuusulanjoen etelä- ja pohjoispuolella sijaitsee pylväspaikkoja Isoniitun peltoaukealla alueella, jossa happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys on suuri. Rakentamisen kaivu- ja maansiirtotyöt happamilla sulfaattimailla voivat kiintoaine- ja ravinnekuormituksen lisäksi aiheuttaa happamia valumavesiä ja metallikuormitusta. Tätä voidaan kuitenkin estää kiinnittämällä rakennusaikana huomiota sulfaattimaiden esiintymiseen sekä maamassojen asianmukaiseen käsittelyyn ja säilytykseen happamien sulfaattimaiden rakennushankkeisiin kootun kansallisen oppaan ohjeistusten mukaisesti (Ympäristöministeriö 2022).

Voimajohtoreitin rakentamisella ja etenkään käytöllä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta reitin kanssa risteävien vesimuodostumien, Vantaanjoen ja Tuusulanjoen ekologisen luokittelun osamuuttujiin eikä näin ollen kokonaisuutena vesimuodostumien ekologiseen tilaan. **Hanke ei muuta Vantaanjoen tai Tuusulanjoen pintaveden ekologista tilaa. Voimajohtoreitin rakentamisen ei näin ollen myöskään arvioida estävän alueen vesienhoitosuunnitelman tavoitteiden mukaista vesimuodostuvan hyvän tilan saavuttamista** (Mäntykoski ym. 2022). Hallittaessa mahdollisten happamien sulfaattimaiden esiintymistä asianmukaisesti (Ympäristöministeriö 2022), **ei myöskään vesimuodostumien kemialliseen tilaan arvioida muodostuvan vaikutuksia.**

Krakanojan läheisyydessä rakennettaessa on riski lievän kiintoaine- ja ravinnekuormituksen vaikutuksista purohabitaattiin. Koska kyseinen kohde on taimenpuro, kiintoaine- ja ravinnekuorman hallinta on tärkeää, ettei kalakannan elinolosuhteita heikennetä. Lähimmät

pylväspaikat ja etenkin johtoaukea sijoittuvat lähelle purouomaa. Kasvillisuuden ja puiden poistossa rakentamisen aikana tullaan säilyttämään maapeitettä sitovaa kasvustoa. Kaivutyöt tullaan tekemään mahdollisimman vähäisen virtaaman aikana ja tarvittaessa huomioiden taimenen kutuaika sekä mätimunien kuoriutumisaika. Taimenpuroissa mahdolliset kaivut tehdään heinä-syyskuun aikana, kun kalanpoikaset ovat jo sen verran isoja, että voivat uida samentumista karkuun eikä kutuaika ole vielä alkanut. Lisäksi työmaavesien mukana tulevaa mahdollista kiintoainekuormitusta ehkäistään tarvittaessa laskeutusaltailla. Työmaalla noudatetaan pääkaupunkiseudun työmaavesiohjetta (HSY 2025), jonka ohjeistuksia noudattamalla minimoidaan vesistövaikutukset. **Vaikutukset Krakanojan vesiluontoon ja kalastoon arvioidaan kohtalaiseksi,** sillä uoman rantapuusto pitää poistaa noin 100 metrin matkalta ja tämä vaikuttaa varjostusolosuhteisiin ja edelleen taimenen poikasvaiheisiin niitä heikentävästi. Puro on nykyisin luonnontilaltaan vain hieman heikentynyt ja hankkeen rakentamisessa varmistetaan, ettei luonnontila nykyisestä heikenny.

Pärehöylänojaan, Rajasillanojaan ja Linnanojaan, jotka on luokiteltu puroiksi, kohdistuu rakentamisen aikana kiintoainevalumaa, mutta vaikutus on lyhytaikainen. Lisäksi puuston poisto voimajohtoaukean alueelta vaikuttaa purojen varjostusolosuhteisiin. Pärehöylänoja ja Linnanoja on luokiteltu rakennetun ympäristön kaupunkipuroiksi, eikä hankkeen arvioida heikentävän niiden luokittelua sillä voimajohto vaikuttaa uomaan vain lyhyellä matkalla reitin ylittäessä uoma kohtisuoraan. Pärehöylänojasta ei arvioida aiheutuvan merkittävää kiintoainevalumaa työn aikana Vantaanjokeen asti.

Rajasillanoja on luokiteltu luonnonympäristön kaupunkipuroksi. Se on vesilain tarkoittama puro, jonka luontoarvon luokka on II. Uoma luonnontilaisen kaltainen, kunnostettu tai vähäisesti muokattu. Voimajohdon johtoaukea sijoittuu uoman alueelle noin 700 metrin matkalla ja lisäksi 2 voimajohtopylvästä sijoittuu alle 10 metrin etäisyydelle uomasta. Hankkeen arvioidaan muuttavan puroympäristöä puuston raivauksen ja hankkeen rakenteiden vuoksi voimajohtoaukean ja pylväspaikkojen alueella luonnonympäristöstä rakennetuksi ja siten muuttavan purouoman luonnontilaa. Tarvittaessa haetaan vesilain (587/2011) poikkeamislupaa.

Voimajohdon pylväspaikkojen rakentamisessa sekä puuston raivauksessa otetaan näiden pienvesien herkkyys huomioon ja suunnitellaan työnaikaiset toimet siten, että työnaikainen kiintoainevalunta ja häiriö kohteille minimoidaan sekä varmistetaan luonnontilaisuuden säilyminen mahdollisimman pitkälti nykyisen kaltaisena. Lisäksi ennen rakentamista tehtävissä maastotutkimuksissa ja kairauksissa huomioidaan, etteivät purojen vesistöolosuhteet, uoma tai vedenlaatu muutu.

Sotilaskorven kohdalla olevaan eteläisempään noroon kohdistuu vähäisiä vaikutuksia, koska voimajohtolinjan reunavyöhykkeet ulottuvat noron länsipäähän asti ja täältä alueelta poistetaan suuret puut (> 20 m). Tämä voi muuttaa noron pienilmastoa. Suunnittelun tarkentuessa varmistetaan, että noron suojavyöhykkeelle jätetään riittävissä määrin puustoa kasvamaan ja näin minimoidaan kielteiset vaikutukset. **Edellä mainitut haittojen ehkäisykeinot huomioiden noron luonnontila ei hankkeen myötä vaarannu.** Työnaikaisen kiintoaineen kuormituksen eri arvioida kohdistuvan uomaan, sillä virtaus on voimajohdolle päin.

Sotilaskorven pohjoisempaan noroon ei kohdistu suoria vaikutuksia, koska etäisyyttä on riittävästi. Tässäkin kohteessa tullaan huomioimaan riittävä puuston säilyttäminen reunavyöhykkeellä, **jolla turvataan noron pysyminen luonnontilaisena**. Työnaikaisen kiintoaineen kuormituksen eri arvioida kohdistuvan uomaan, sillä virtaus on voimajohdolle päin.

Normaalissa tilanteessa voimajohdon käyttö ei aiheuta kuormitusta pintavesiin. Toiminnanaikaisilla huoltotöillä tai kasvuston raivauksella ei arvioida olevan vaikutuksia pintavesiin tai vesieliöstölle, poislukien Krakanojan latvaosat ja kaksi noroa Sotilaskorven alueella sekä Pärehöylänoja sekä Rajasillanoja. Suunnittelun tarkentuessa varmistetaan, että Krakanojan puron latvaosien ja norojen suojavyöhykkeille jätetään riittävissä määrin puustoa kasvamaan raivausten yhteydessä ja näin minimoidaan kielteiset vaikutukset ja ne jäävät pieniksi.

Happamista sulfaattimaista ei myöskään arvioida aiheutuvan vaikutuksia vesistöihin toiminnan aikana, kun sulfidipitoiset maa-ainekset huomioidaan ja käsitellään sekä sijoitetaan asianmukaisesti rakentamisen aikana.

4.6 Pohjavedet ja maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikaiset vaikutukset pohjavesiin ja maa- ja kallioperään arvioidaan vähäisiksi. Todennäköisesti maamassoja joudutaan vaihtamaan pylväiden alueilla. Uusien voimajohtopylväiden perustukset kaivetaan noin 1,5–2 metrin syvyyteen. Tarvittaessa asennustöiden yhteydessä voidaan käyttää paalutusta tai massanvaihtoa riittävän stabiilin perustuksen varmistamiseksi. Voimajohtopylväiden asentamisesta maaperään aiheutuvat vaikutukset jäävät hyvin paikallisiksi ja kohdistuvat pylväspaikkojen lähiympäristöön ja pääasiassa pintamaakerroksiin. Voimajohdon toiminnalla ei ole vaikutusta pohjavesiin maa- tai kallioperään.

4.7 Luonnonsuojelualueet

Suunniteltu voimajohto sijoittuu reitin keskiosan pelloilla Vantaanjoen Natura 2000 -alueen läheisyyteen ja ylittää sen kolmesti. Kaikki ylityskohdat ovat pelloilla, joissa jokea reunustaa vain kapea puusto-/pensaikkokaistale. Noin 30–60 metrin päähän jokiuomasta on suunniteltu sijoittuvan kuusi pylväspaikkaa. Rakentamisvaiheessa joen läheisyydessä liikutaan koneilla, mutta jokiuomaan tai sen reunoihin ei ole tarpeen koskea. Rakentamisaika on suhteellisen lyhytkestoinen ja pelloilla liikkuvat maatalouskoneet aiheuttavat vastaavan tyyppisiä vaikutuksia (kuten melua ja tilapäistä häiriötä eläimille). **Voimajohdon rakentamisella ja käytöllä ei arvioida olevan merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Natura-alueeseen eikä sen suojelun perusteena oleviin lajeihin.** Hankkeen vaikutukset eivät ulotu muille Natura-alueille. Luonnonsuojelulain (35 §) mukaista Natura-arviointia ei pidetä hankkeessa tarpeellisena.

Suunniteltu voimajohto sijoittuu länsiosassa lähelle Linnanmetsän luonnonsuojelualuetta (YSA269838). Voimajohdon keskilinjasta on etäisyyttä luonnonsuojelualueen etelärajaan noin

24 metriä ja johtoaukean reunasta noin 12 metriä. Reunavyöhykkeen ulkoreuna jää parin metrin päähän luonnonsuojelualueen rajasta. Nykytilanteessa alueella on puustottunutta entistä peltoa ja niittylaikkuja. Voimajohdon rakentamisella ei ole välittömiä vaikutuksia luonnonsuojelualueeseen. Avoimena pidettävän johtoaukean reunoille tulee reunavaikutusta, kun valaistus- ja pienilmasto-olosuhteet muuttuvat, ja se voi aiheuttaa muutoksia lajistossa. Johtoaukean reunavyöhyke raivataan luonnonsuojelualueen kohdalla valikoivasti, eli siinä säilytetään puustoa ja pensaita. Näin ollen reunavaikutuksen ei arvioida ulottuvan merkittävästi luonnonsuojelualueelle. Alueella on jo nyt niittyjä, jotka pidetään avoimina niittämällä (ks. luku 3.8.1), joten avoimen alueen lisääntyminen voi olla hyväksi niittylajistolle. Alueelle on suunniteltu sijoittuvan yksi pylväspaikka noin 100 metrin päähän luonnonsuojelualueen etelärajasta.

Vantaanjoen itäpuolella voimajohto sijoittuisi pellolle noin 65 metrin päähän metsän reunassa sijaitsevasta Viinikanmetsän jalopuumetsiköstä (LTA200676). Voimajohdon ja jalopuumetsikön välissä sijaitsee nykyinen voimajohto. Voimajohdon rakentamisella tai käytöllä ei ole vaikutuksia Viinikanmetsän jalopuumetsikköön eikä muihin kauempana sijaitseviin luonnonsuojelualueisiin.

Suunniteltu voimajohtoreitti sivuaa Sotilaskorven aluetta (41,9 ha), joka on osoitettu Vantaan yleiskaavassa luonnonsuojelualueeksi. Suunniteltu voimajohtoreitti kulkisi metsän pohjoiskärjen ja Vantaanjoen välistä, niin että noin 0,2 hehtaarin alue metsästä sijoittuisi johtoalueelle ja noin 0,1 hehtaarin alue johtoaukealle. Joen takia johtoa ei voida sijoittaa täysin metsän ulkopuolelle. Rakentaminen hävittää vain hyvin pienen osan metsästä. Sotilaskorven pohjoiskärjen metsä on varttunutta havupuuvaltaista lehtomaista kangasta (Vantaan kaupunki 2026b) tai tuoretta keskiravinteista lehtoa (Rejlers Oy 2025a), ja siellä on havaittu lahopuilla kasvavaa uhanalaista lahokaviosammalta. Edellä mainittuja luontotyyppejä ja lahokaviosammalta esiintyy myös Sotilaskorven metsän muissa osissa. Voimajohdon ei arvioida heikentävän merkittävästi metsän luonnonsuojeluarvoja.

4.8 Kasvillisuus ja eläimistö

4.8.1 Kasvillisuus, luontotyypit ja kasvilajit

Voimajohtohankkeilla on eniten vaikutuksia kasvillisuuteen ja luontotyyppeihin rakentamisvaiheessa, kun puustoa ja muuta kasvillisuutta on tarpeen raivata rakentamisalueilta ja siellä liikutaan työkoneilla. Pylväspaikkojen kohdalta nykyinen kasvillisuus häviää kokonaan, kun pylväille tehdään perustukset. Muualla johtoalueella poistetaan puusto ja isot pensaat johtoaukean (ja tarvittaessa osittain tai kokonaan myös reunavyöhykkeiden) kohdalta. Kenttä- ja pohjakerroksen kasvillisuutta ei ole tarpeen poistaa, mutta se saattaa vaurioitua ja kulua jonkun verran rakentamisaikana. Herkimpiä vaurioitumaan ovat hyvin karut ja toisaalta hyvin rehevät tai kosteat kasvupaikat kuten kalliot, lehdot, suot ja vesistöjen rannat. **Hankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset kasvillisuuteen arvioidaan kohtalaisiksi.**

Suunniteltu rakentaminen hävittää osan lahokaviosammalen esiintymästä Sotilaskorven metsäalueen pohjoispäässä, mutta lahokaviosammalta kasvaa lahopuilla muuallakin Sotilaskorven alueella. **Lahokaviosammaleeseen kohdistuvat vaikutukset arvioidaan vähäisiksi.** Kielteistä vaikutusta voidaan lieventää siirtämällä johtoaukealle jääviä lahopuita metsän puolelle ja jättämällä johtoalueelta kaadettavia puita sinne lahopuiksi. Lahokaviosammal on uhanalainen laji ja rauhoitettu kasvilaji. Sen hävittämiselle ja siirrolle tulee tarvittaessa hakea luonnonsuojelulain (83 §) mukainen poikkeamislupa. Suunnitellulle johtoreitille ei sijoitu muita tiedossa olevia uhanalaisten tai rauhoitettujen kasvilajien kasvupaikkoja.

Taulukko 7. Suunnitellun voimajohdon rakentamisen vaikutukset ja niiden merkittävyys luontoselvityksessä todettuihin ja arvotettuihin luontotyyppikohteisiin (Rejlers Oy 2025a) ja Vantaan kaupungin (2026b) arvokkaisiin luontotyyppikohteisiin. Vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa on sovellettu Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi -julkaisun (Mäkelä & Salo 2024) kriteerejä. ”Kuvion numero”: katso kartta (Kuva 32).

Luonto-tyypin kuvion numero	Luontotyyppi	Arvo-luokka	Vantaan kaupungin arvokas luontotyyppi (kyllä/ei)	Vaikutukset
20	Tuoreet keskiravinteiset lehdot ja savimaiden purot ja pikkujoet	2	Kyllä, Krakanoja ja Tuulensuunpuiston lehto, lehtomainen kangas ja lähde, Vantaan yleiskaavan luo-alue	Kohteen länsiosa sijoittuu johtoalueelle, ja johtoalue ulottuu noin 100 metrin matkalla uomaan asti. Lähde sijoittuu noin 60 metrin päähän. Neljä pylväspaikkaa sijoittuu kohteen lähelle. **Suuri kielteinen vaikutus.**
19	Kalliometsät	4	Ei	Kohteen pohjoisosa sijoittuu johtoalueelle. Yksi pylväspaikka sijoittuu kohteen alueelle. **Vähäinen kielteinen vaikutus.**
14	Tuore runsasravinteinen lehti entisellä pellolla	-	Kyllä, edustavuus heikko	Kohteen itäreuna sijoittuu voimajohdon johtoalueelle. Yksi pylväspaikka sijoittuu kohteen rajalle. **Vähäinen kielteinen vaikutus.**
-	Viinikan jalopuumetsä	-	Kyllä, osin luonnonsuojelualue, Vantaan yleiskaavan luo-alue	**Ei vaikutusta.** Voimajohto sijoittuu pellolle lähimmillään noin 50 metrin päähän.
-	Tuusulanjokilaakso	-	Kyllä	Voimajohto ylittää joen nykyisen voimajohdon vieressä. Kaksi pylväspaikkaa sijoittuu 30–50 metrin päähän joesta. **Vähäinen kielteinen vaikutus.**
12	Tuoreet keskiravinteiset lehdot, lahokaviosammalen esiintymä	2	Kyllä, Sotilaskorven metsä, Vantaan yleiskaavan luonnonsuojelualuevaraus	Kohteen pohjoiskärki sijoittuu johtoalueelle. Ei pylväspaikkaa. **Kohtalainen kielteinen vaikutus** (vaikutukset luonnonsuojelualuevaraukseen on käsitelty luvussa 4.7).
11	Varttuneet havupuuvaltaiset tuoreet kankaat	-	Kyllä, edustavuus heikko	Kohteen länsireuna sijoittuu johtoalueelle. Yksi pylväspaikka sijoittuu kohteen rajalle. Noro jää

Luonto-tyypin kuvion numero	Luontotyyppi	Arvo-luokka	Vantaan kaupungin arvokas luontotyyppi (kyllä/ei)	Vaikutukset
				johtoalueen ulkopuolelle. **Vähäinen kielteinen vaikutus.**
10	Varttuneet havupuuvaltaiset tuoreet kankaat	3	Ei	Kohteen itäreuna sijoittuu johtoalueelle. Yksi pylväspaikka sijoittuu kohteen rajalle. **Vähäinen kielteinen vaikutus.**
9	Varttuneet havupuuvaltaiset lehtomaiset kankaat	3	Kyllä, alueelle sijoittuu lisäksi noro	Kohteen länsireuna sijoittuu johtoalueelle. Yksi pylväspaikka sijoittuu kohteen rajalle. Noro jää johtoalueen ulkopuolelle, mutta puuston poisto sen alapuolelta voi aiheuttaa reunavaikutusta. **Vähäinen kielteinen vaikutus.**
6	Muu (metsittynyt pelto)	(4) 2	Kyllä, Kivistön monimuotoisuusseuranta-alueen niityt ja kulttuurilehdot, niityt edustavat uhanalaisia luontotyyppejä, joten arvoluokka nostettiin arvoluokkaan 2	Voimajohto sijoittuu alueelle noin 350 metrin matkan. Yksi pylväspaikka sijoittuu kohteen keskiosaan puustoiseen kohtaan (ei niitylle). **Kohtalainen kielteinen vaikutus.**
2	Tuoreet keskiravinteiset lehdot ja tuoreet runsasravinteiset lehdot	2	Ei	Kohteen pohjoisosa jää johtoalueelle. Ei pylväspaikkaa. **Kohtalainen kielteinen vaikutus.**

Rakentamisen jälkeen uusien johtoaukeiden kasvillisuus kehittyy ajan mittaan metsäisillä osuuksilla samantyyppiseksi kuin se on nykyisillä johtoaukeilla. Kasvilajisto vaihtelee kasvupaikan olosuhteiden mukaan, mutta monesti pensaat ja ruohot runsastuvat ja metsävarvut taantuvat. Käytön aikana johtoaukea raivataan ajoittain, mikä pitää kasvillisuuden matalana. Myös johtoaukean reunoilla kasvillisuus voi muuttua jonkin verran reunavaikutuksen (mm. valon lisääntymisen) takia. **Hankkeen käytön aikaiset vaikutukset kasvillisuuteen arvioidaan vähäisiksi.**

Suunnitellun voimajohtoreitti sijoittuu suurelta osin pelloille ja rakennetuille alueille, ja metsäisiä osuuksia on kohtalaisen vähän: 13,5 ha, noin 20 % johtoaukean kokonaispinta-alasta. Niistäkin suurin osa on pieniä metsiköitä ja puustokaistaleita. Laajempaa metsäistä aluetta johtoreitti sivuaa vain Sotilaskorven alueella johtoreitin länsiosassa. Suunnitellun voimajohdon rakentaminen vaikuttaa kielteisesti muutamiin luontoselvityksessä (Rejlers Oy 2025a) ja Vantaan kaupungin (2026b) aineistossa mainittuihin arvokkaisiin luontotyyppikohteisiin. Suoria vaikutuksia kohdistuu kaikissa kohteissa vain pieneen osaan niiden pinta-alasta, ja lisäksi reunavaikutus lisääntyy reuna-alueilla.

Tiedot kohteista sekä vaikutuksista ja niiden merkittävyydestä on koottu seuraavaan taulukkoon (Taulukko 7). Vaikutusten merkittävyyttä on arvioitu suhteessa kohteen

herkkyyteen ja muutoksen suuruuteen Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi -julkaisun (Mäkelä & Salo 2024) mukaisesti. **Suuri vaikutus arvioidaan kohdistuvan Krakanojan alueeseen ja kohtalainen vaikutus Sotilaskorven metsän pohjoispäähän, Kivistön niittyjen ja kulttuurilehtojen alueeseen sekä pieneen lehtoon lähellä johtoreitin länsipäätä (kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksen kohteet 20, 12, 6 ja 2)**. Kaikissa kohteissa voidaan lieventää vaikutuksia pitämällä rakentamisaikana työalue mahdollisimman kapeana ja raivaamalla reunavyöhyke valikoivasti, eli poistamalla tai latvomalla vain ne puut, jotka ovat vaaraksi sähköturvallisuudelle.

4.8.2 Linnusto

Yleistä hankkeen linnustovaikutuksista

Lintujen elinympäristöt muuttuvat, kun johtoaukealta raivataan puusto ja pystytetään voimajohdon rakenteet. Yhtenäisten metsäalueita vaativiin ja suosiviin lajeihin tämä voi heijastua elinympäristöjen kaventumisena ja menettämisenä. Nuorissa, pirstaleisissa talousmetsissä ja kaupunkimetsissä esiintyvä lintulajisto on kuitenkin tyypillisesti elinympäristövaatimuksiltaan monenlaisille alueille sopeutuvaa, eivätkä parimäärät ole erityisen korkeita. Voimajohdon rakentaminen aiheuttaa lisäksi tilapäistä häiriötä rakennusvaiheessa. Puuston raivauksen ja rakentamisen kielteisiä vaikutuksia lintuihin voidaan lieventää ajoittamalla ne lintujen pesimäkauden ulkopuolelle.

Suunnitellun voimajohtoreitin kohdalla on pääasiassa peltoja, rakennettua kaupunkiympäristöä ja pieniä puustoisia alueita. Pesimälinnuston kartoituksessa todettu ainoa linnustollaan huomionarvoinen kohde oli uhanalaisen valkoselkätikan mahdollinen pesimäreviiri johtoreitin länsiosassa välittömästi Linnanmetsän luonnonsuojelualueen eteläpuolella. Alueella kasvaa entisen pellon nuorta lehtipuustoa, josta osa on tarpeen raivata pois, mutta pääosa säilyy. Valkoselkätikan esiintyminen alueella on edelleen mahdollista voimajohdosta huolimatta.

Voimajohtojen johtimet aiheuttavat linnuille törmäysriskin ja pylväät sähköiskujen riskin. Eri lintulajeilla on erilainen riski törmäyksiin ja sähköiskuihin. Törmäysten riskiä kasvattavat muun muassa linnun isokokoisuus, suuri massa suhteessa siipien pinta-alaan, nopea ja suoraviivainen lentotapa sekä taipumus liikkua parvissa (BirdLife Suomi ry 2026b). Myös lentely ruokailu- ja yöpymispaikkojen välillä kasvattaa törmäysriskiä, sillä tällöin linnut lentävät tyypillisesti matalalla ja usein hämärän aikaan. Nuoret linnut ovat erityisen alttiita törmäyksille. Suomessa esiintyvistä linnuista riski törmätä johtimiin on suhteellisesti korkein sorsa- ja kanalinnuilla, kuikka-, uikku-, haikara- ja petolinnuilla sekä kohtalainen kahlaajilla, pöllöillä ja kehrääjillä (BirdLife Suomi ry 2026b). Ilmajohtoihin liittyy aina törmäysriski, jota ei voida kokonaan poistaa.

Sähköiskuille ovat altteimpia osittain samat lajiryhmät kuin törmäyksille (BirdLife Suomi ry 2026b). Niihin kuuluvat etenkin pitkäkaulaiset ja -jalkaiset haikarat, kurjet ja joutsenet sekä suurimmat petolinnut, pöllöt ja varikset, jotka hyvin usein tähystävät saalista, lepäilevät tai pesivät sähköpylväillä. Petolinnuilla sähköiskut jakeluverkolla ovat vielä merkittävämpi kuolinsyy kuin törmäykset sähköjohtoihin.

Vaikutukset lintualuealueisiin

Voimajohtohankkeen vaikutuksista Seutulan peltojen MAALI-alueen muuttolinnustoon on tehty erillinen vaikutusten arviointi (liite 3, Sitowise Oy 2026). Tarkastelun kohteena olivat mahdolliset törmäys-, este- ja häiriövaikutukset. Arviointi perustui yleiseen tietoon lajien käyttäytymisestä, muuton suuntautumisesta ja alueen merkityksestä muuttoreittien kannalta. Arvioinnissa käytettiin lähtötietoina Seutulan pelloilta kirjattuja muuttaja- ja lepäilijähavaintoja (Suomen Lajitietokeskus 2025 ja Tringa ry 2025) sekä alueelle hanketta varten keväällä 2026 AFRY Finland Oy:n toimesta tehdyn lepäilijälaskennan tuloksia siltä osin, kuin ne olivat jo käytettävissä. Huomionarvoisten lintulajien havaintotiedot on esitetty vaikutusten arvioinnin raportissa kartoilla ja taulukoissa.

Havaintotietojen perusteella Seutulan peltojen alue on merkityksellinen levähdysalue valkoposkihanhelle ja töyhtöhyypälle. Lisäksi alueella on kohtalainen merkitys levähdysalueena kuoville ja kapustarinnalle. Alue voi olla myös yksittäisille petolinnuille arvokas ruokailualue. Petolintujen määrät ovat kuitenkin niin pieniä, ettei hankkeella arvioida olevan vaikutuksia petolintulajeihin. Arviointiraporttiin sisältyy lajikohtainen arviointi siitä, mitä vaikutuksia hankkeella voi olla vaikutuksille alttiimpiin lintulajeihin.

Kokonaisuutena hankkeen vaikutukset Seutulan pelloilla lepäilevään muuttolinnustoon arvioidaan vähäisiksi tai korkeintaan kohtalaisiksi erityisesti törmäysriskin sekä linnustollisesti tärkeän MAALI-alueen luonteen muutoksen kautta. Lepäileviin muuttolintuihin kohdistuvat vaikutukset ovat luonteeltaan sellaisia, ettei törmäysmääriä voida ennustaa tarkasti. Saatavilla olevat suomalaiset selvitykset eivät kuitenkaan tue näkemystä, jonka mukaan yksittäiset törmäyskuolemat tai lisääntynyt häiriö voisivat aiheuttaa lintulajien populaatiokoon pienentymistä. Hanke ei myöskään aiheuta estevaikutusta, joka pidentäisi lintujen lentomatkaa tai lisäisi niiden energiankulutusta ja siten edelleen vaikuttaisi yksilöiden elossa säilyvyyteen ja pesimämenestykseen.

Vuosittain voimajohtoihin törmäävien lintujen määrä Seutulan peltojen MAALI-alueella jää todennäköisesti enintään muutamiin yksilöihin. Yöllä läpimuuttavat linnut lentävät niin korkealla, ettei niillä ole merkittävää riskiä törmätä voimajohtoihin. Muut kuolevuustekijät huomioiden Seutulan peltojen MAALI-alueen voimajohdoilla ei parhaan tietämyksen perusteella voida katsoa olevan merkittävää populaatiotason vaikutusta yhteenkään lajiin, vaikka muutamia yksilöitä silloin tällöin törmäisikin johtimiin. Nykyisellä tai suunnitellulla voimajohdolla ei siten ole merkittävää vaikutusta minkään MAALI-alueella tavattavan lajin suotuisan suojelun tasoon.

Johtimien näkyvyyttä parannetaan asentamalla niihin lintuspiraaleja tai -palloja, ja suurille petolinnuille asennetaan istumapuomeja.

Vantaan arvokkaista linnustoalueista voimajohtoreitille sijoittuvat Seutulan peltojen lisäksi Osumapuisto ja Vantaanjokilaakson ja Piispankylän pellot, joihin arvioidaan kohdistuvan vähäinen vaikutus. Osumapuistossa häviää osa metsäalueesta, mutta alueelle jää linnustolle soveltuvaa lehtoa. Vantaanjokilaakson ja Piispankylän peltojen alueella uusi voimajohto sijoittuu nykyisen voimajohdon viereen, eikä alue ole yhtä merkittävä kuin Seutulan peltojen

maalialue. Kivistön haukkametsä jää suunnitellun voimajohdon ulkopuolelle noin 200 metrin päähän, eikä siihen arvioida kohdistuvan vaikutuksia.

Taulukko 8. Suunnitellun voimajohdon vaikutukset ja niiden merkittävyys lintukohteisiin ja -alueisiin. Kohteiden sijainti on esitetty luvussa 3.8.4 olevassa kartalla (Kuva 35). Vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa on sovellettu Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi -julkaisun (Mäkelä & Salo 2024) kriteerejä.

Linnuston arvokohde tai alue	Tyyppi	Arvo-luokka	Vaikutukset
Mahdollinen valkoselkätikan reviiri	Uhanalainen lintulaji ja lintudirektiivin liitteen I lintulaji	2	**Kohtalainen vaikutus.**
Seutulan peltojen MAALI-lintualue	Maakunnallisesti tärkeä lintualue, Vantaan arvokas linnustoalue	2	**Vähäinen tai kohtalainen vaikutus**
Osumapuisto	Vantaan arvokas linnustoalue	3	**Vähäinen vaikutus**
Vantaanlaakson ja Piispankylän pellot	Vantaan arvokas linnustoalue	3	**Vähäinen vaikutus.**
Kivistön haukkametsä	Vantaan arvokas linnustoalue	3	**Ei vaikutusta**

4.8.3 Liito-orava

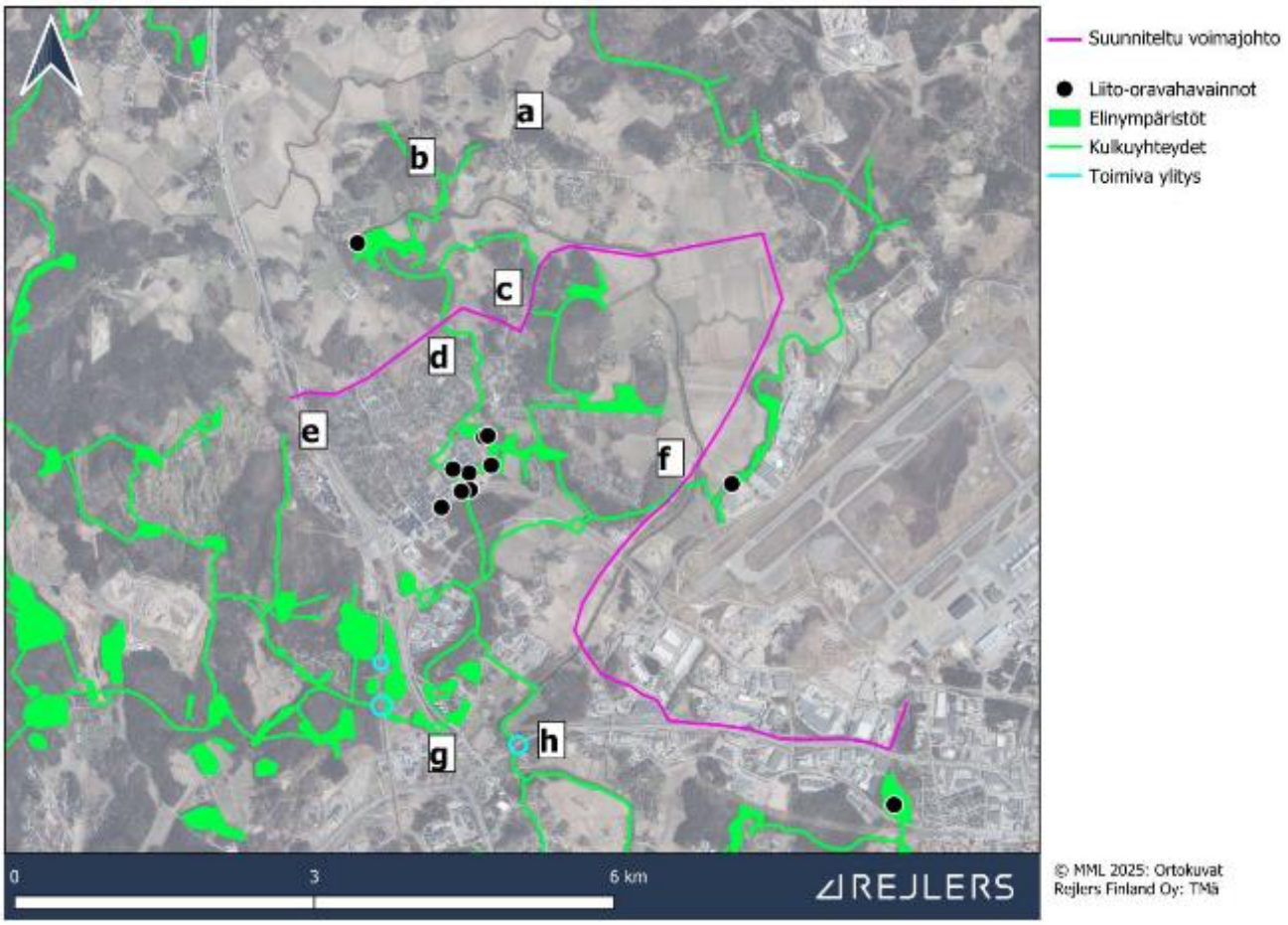
Voimajohdon vaikutuksista liito-oraviin ja niiden liikkumisyhteyksiin on tehty erillinen tarkastelu (liite 2, Rejlers Finland Oy 2025c) (Kuva 39). Voimajohtoreitille tehdyssä liito-oravaselvityksessä ei havaittu merkkejä liito-oravista, eikä reitiltä tai sen lähiympäristöstä ole tiedossa aikaisempia havaintoja lajista. Myös kaikki Vantaalle tehdyssä liito-oravan suojelusuunnitelmassa (Ramboll Finland Oy 2022, Vantaan kaupunki 2026) tunnistetut ensisijaisesti huomioitavat elinympäristöt sijoittuvat johtoreitin ulkopuolelle (Kuva 39). **Hankkeella ei siten arvioida olevan välittömiä vaikutuksia liito-oravien tunnettuihin elinpiireihin.**

Suunniteltu voimajohto risteää kolmen suojelusuunnitelmassa tunnistetun liito-oravayhteyden kanssa (Kuva 39). Puuston poistaminen voimajohdon kohdalta voi heikentää yhteyksiä, sillä liito-oravat liikkuvat liitämällä puusta toiseen. Pisimmät liito-oravilla mitatut liidot ovat jopa yli 80 metrisiä (Ahopelto ym. 2021). Liitomatkojen pituuteen vaikuttavat muun muassa lähtöpuun korkeus, pinnanmuodot sekä muut ympäristömuuttujat ja yksilölliset erot. Yleensä liito-oravat pystyvät ylittämään liitämällä noin 50 metriä leveän avoimen alueen, jos sen molemmilla puolilla on täysimittaista puustoa.

Suunnitellun voimajohdon ja liito-oravien kulkuyhteyden itäisin risteyskohta (Kuva 39, kohde f) sijoittuu Vantaanjoen lähelle länsipuolelle, ja siinä uusi voimajohto sijoittuu nykyisen Forssa-Tammisto 400 kV voimajohdon viereen (Kuva 40). Johtoaukea levenee 42 metristä 63,5 metriin ja johtoalue 62 metristä 83,5 metriin. Liito-oravien kulkuyhteys ei ole joen, peltojen ja nykyisen voimajohdon takia kovin hyvä nykytilanteessa, ja uusi voimajohto heikentää sitä. Vaikutusta lievennetään poistamalla reunavyöhykkeiltä vain voimajohdolle vaaraa aiheuttavat puut tai vain lyhentämällä niitä sekä säilyttämällä johtoaukealla pensaita.

Suunnitellun voimajohdon ja liito-oravien kulkuyhteyden kaksi läntistä risteyskohtaa (kuvassa kohteet c ja d) sijoittuvat johto-osuudelle, jossa voimajohto tulee uuteen maastokäytävään (Kuva 41). Johtoaukean leveys on 25 metriä ja johtoalueen leveys 45 metriä eli liito-oravat pystyvät todennäköisesti ylittämään sen. Itäisempi yhteys on Lapintien etelä- ja pohjoispuolilla noin 500 metrin matkalla samansuuntainen kuin suunniteltu voimajohto. Nykytilanteessa metsäkaistale on kapeimmillaan kahdessa kohdassa asuinrakennusten välissä noin 90 metriä leveä, ja voimajohdon rakentaminen kaventaa sitä. Ilmakuvatarkastelun perusteella alue on metsäinen myös asuinrakennusten ympäristössä molemmin puolin, niin että liito-oraville säilyy kulkuyhteyksiä. Yhteys voinee sijaita myös voimajohtoon nähden kohtisuorassa ekologisen runkoyhteyden kohdalla (ks. luku 4.9 Kuva 42). Läntisemmässä risteyskohdassa Linnametsän luonnonsuojelualueen eteläpuolella voimajohto risteää kulkuyhteyden kanssa kohtisuoraan. Alueen puusto on nuorta (ks. luontotyyppikohteen 6 kuvaus luvussa 3.8.1), mutta yhteyden arvioidaan säilyvän.

Hankkeen arvioidaan aiheuttavan välillisesti vähäisiä vaikutuksia liito-oravalle puuston poiston ja kulkuyhteyksien heikentymisen myötä, mutta haittoja voidaan ehkäistä pitämällä puuston poisto mahdollisimman vähäisenä ja pyrkimällä sen sijaan puuston lyhentämisellä varmistamaan voimajohdon käytön turvallisuus.



a) Kulkuyhteyttä ei ole tunnistettu. Alueella on peltojen pirstomaa pienten metsäkuvioiden saarekkeita.
b) Peltojen rajaama metsien niemeke. Alueelta on pitkät yhteydet muille elinpiireille. Yksittäisiä lajille soveltuvia pienialaisia metsäkuvioita on tunnistettu.
c) Heikkenevä yhteys kohteiden 1 ja 2 välillä. Tällä kohtaa uutta johtoaukeaa tulisi 25 m.
d) Heikkenevä yhteys kohteiden 1 ja 2 välillä. Tällä kohtaa uutta johtoaukeaa tulisi 25 m.
e) Mahdollisesti toimiva ylityskohta (Tunnistettu maastossa, Rejlers 2025). On mahdollista, että laji voi liikkua Tampereen moottoritien länsipuolelta kohteelle 2 asuinalueen läpi ja toisinpäin.
f) Heikkenevä yhteys kohteiden 2 ja 3 välillä. Kohteen 3 kautta lentokentän pohjoispuolelle on tunnistettu yhteys, mutta viimeaikaisia havaintoja tai tärkeitä elinympäristöjä muutamaa lajille soveltuvaksi tunnistettua elinympäristöä lukuun ottamatta ei ole. Yhteys on pitkä ja paikoin heikentynyt. Tällä kohdalla voimajohtoaukea levenisi olemassa olevasta 42 m metristä 63,5 metriin (eli +21,5 m).
g) Tunnistettu kulkuyhteys Tampereen moottoritien itä- ja länsipuolen välillä.
h) Tunnistettu kulkuyhteys kohteen 2 ja 4 välillä. Ei heikentyvä.

Kuva 39. Ensisijaisesti huomioitavat liito-oraville soveltuvat elinympäristöt ja liito-oravien kulkuyhteydet suunnitellun voimajohdon kohdalla ja ympäristössä (Ramboll Finland Oy 2022, Vantaan kaupunki 2026) sekä tiedossa olevat havainnot (Suomen Lajitietokeskus 2025) ja liito-oravavaikutustenarvioinnissa (Rejlers Oy 2025c) tarkastellut kulkuyhteydet (a–h). Kuva: Rejlers Oy 2025c.

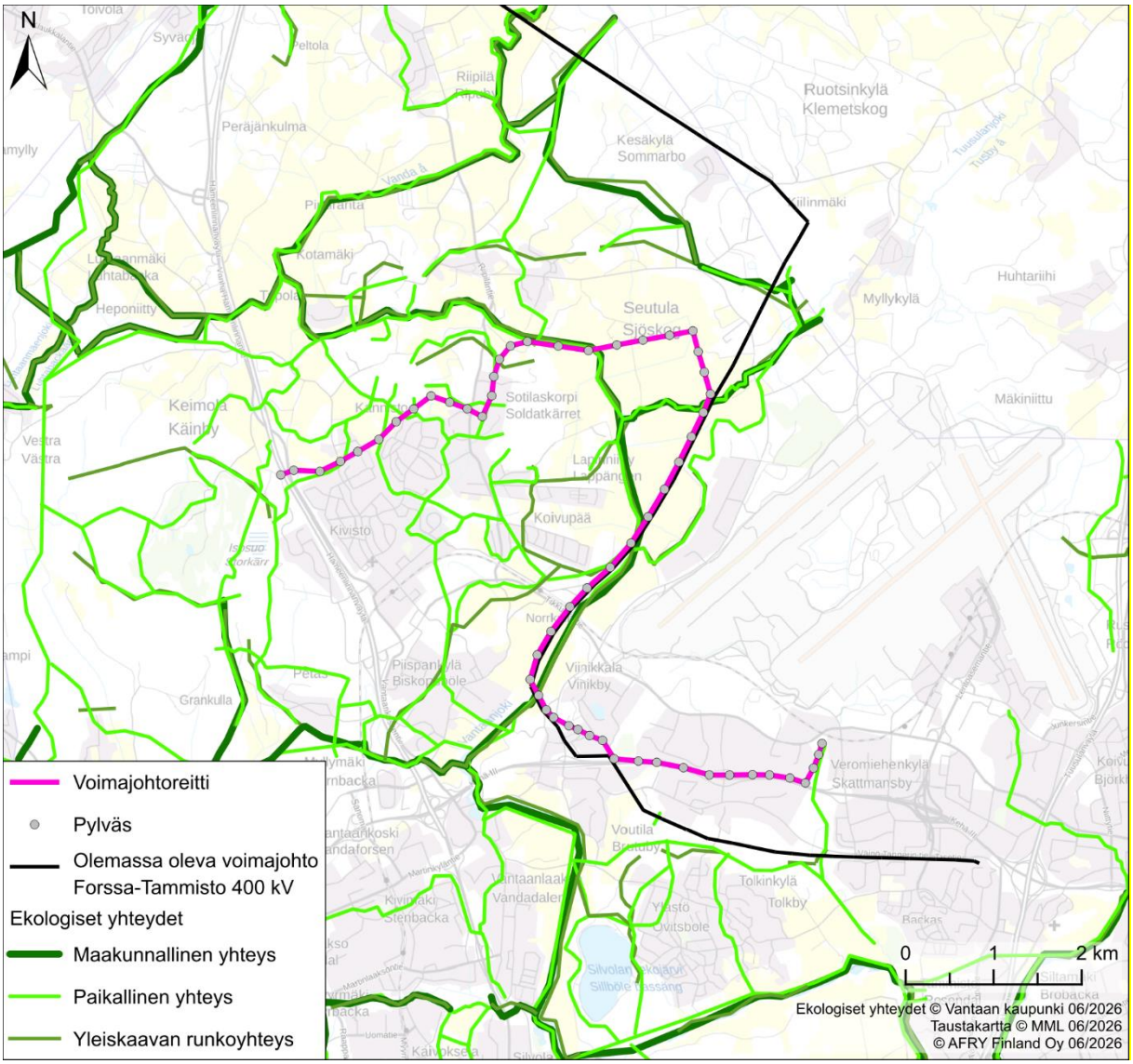
Kuva 40. Liito-oravayhteyksien tarkastelu edellisen kuvan kohdassa f. Kuva: Rejlers Oy 2025c.

Kuva 41. Liito-oravayhteyksien tarkastelu edellisen kuvan kohdissa c ja d. Kuva: Rejlers Oy 2025c.

4.9 Ekologiset yhteydet

Uudenmaan maakuntakaavassa on osoitettu viheryhteystarve, jonka kanssa suunniteltu voimajohto risteää Vantaanjoen kohdalla. **Hanke ei merkittävästi heikennä viheryhteyttä alueella. Lajien liikkuminen on edelleen mahdollista.**

Vantaan kaupungin ekologiseen verkostoon kuuluu metsäisenä kehitettäviä ekologisia runkoyhteyksiä sekä niitä pienempiä metsäisenä tai puustoisena kehitettäviä ekologisia yhteyksiä (Vantaan kaupunki 2026b). Yksi ensin mainittu yhteys sijoittuu voimajohtoreitin länsiosaan Lapintien pohjoispuolelle (Kuva 42) samalle alueelle kuin edellä luvussa 4.8.3 tarkasteltu liito-oravayhteys. Suunnitellun voimajohdon johtoaukean leveys on tällä kohdalla 25 metriä ja johtoalueen leveys 45 metriä. **Hanke ei heikennä merkittävästi ekologista yhteyttä. Myös liito-oravien liikkuminen avoimen alueen yli on edelleen mahdollista.**



Kuva 42. Vantaan kaupungin alueen ekologiset yhteydet. (Vantaan kaupunki 2026b)

4.10 Liikenne, melu ja tärinä

Lisääntyvää liikennettä, sekä liikenteestä ja työkoneista aiheutuvaa melua ja tärinää syntyy vain rakentamisvaiheessa. Melua voi ulottua paikallisesti lähimmille asuintaloille ja rakennuksien pihoille voimajohdon rakennustyömaalta mm. liikenteestä ja mahdollisesta paalutuksesta. Vaikutus on paikallinen ja väliaikainen työmaan edetessä reittiä pitkin ja kohdistuu päiväaikaan.

Työmaille voidaan joutua rakentamaan väliaikaiset työmaatiet, jotka voivat lisätä raskasta liikennettä lähialueen kaduilla hetkellisesti. Lisäys ei vaikuta merkittävästi liikenneturvallisuuteen ja työmaateiden käytössä huomioidaan läheinen asutus.

Toiminnan aikana joudutaan voimajohtolinjaa huoltamaan ja poistamaan puustoa. Näistä aiheutuu hyvin vähäistä liikenteen kasvua lähikaduille, ja johtoalueen puun poistosta aiheutuu lyhytaikaista melua. Näistä voi aiheutua satunnaista vähäistä viihtyvyyshaittaa voimajohdon läheisyydessä asuville asukkaille. Puuston poisto toteutetaan huomioiden läheinen asutus ja varmistaen asukkaiden turvallisuus työn aikana.

4.11 Ilmanlaatu

Rakentamisen aikana aiheutuu pakokaasupäästöjä ja mahdollisesti satunnaista maaperän pölyämistä, jotka voivat vaikuttaa ilman laatuun. Nämä vaikutukset ovat vähäisiä ja paikallisia. Mikäli maaperä on hyvin kuivaa, voidaan mm. kuormia kastella pölyämisen vähentämiseksi. Voimajohdon toiminnasta ei aiheudu päästöjä ilmaan.

4.12 Yhteisvaikutukset muiden tiedossa olevien hankkeiden kanssa

Voimajohdon välittömään läheisyyteen ei ole tiedossa muita teollisia hankkeita.

Työpaikka-, palvelu- ja asuinrakentamista on vireillä asemakaavoituksessa Katrinebergin alueelle ja Kiilan alueelle Katriinantien varteen. Alueet ovat lähimmillään suunnitellun voimajohdon välittömässä läheisyydessä, joten niistä ja nyt suunnitellusta 110 kV voimajohdosta arvioidaan aiheutuvan yhteisvaikutuksia rakennetun ympäristön lisääntyessä maisemassa.

Myös Rauhalanlaakson puolella on käynnissä uuden alueen asemakaavoitustyö (021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko), jossa huomioidaan voimajohdon sijainti asutuksen läheisyydessä.

Fingrid Oy suunnittelee Ruotsinkylään eli tämän voimajohtohankkeen koillispuolelle/pohjoispuolelle kantaverkon sähköasemaa, jonka avulla pääkaupunkiseudulle saadaan siirrettyä suurempia määriä sähköä. Suunnitteilla olevalta Aviapolis-Keimola voimajohtoyhteydeltä tehdään tulevaisuudessa voimajohtoyhteydet Ruotsinkylän asemaan.

Edellä mainittujen hankkeiden ei arvioida aiheuttavan tämän hankkeen kanssa yhdessä merkittäviä yhteisvaikutuksia.

4.13 Vaikutusten ja haittojen lieventäminen

Voimajohdon suunnittelussa on pyritty kielteisten vaikutusten ja haittojen vähentämiseen jo suunnitteluvaiheessa teknisten ratkaisuiden sekä reittimuutosten kautta. Vaikutusten ja haittojen lieventämisen keinoja on kuvattu aiemmin tässä asiakirjassa ja vaikutusten arviointi on esitetty nämä keinot huomioiden. Keskeiset vaikutusten ja haittojen lieventämisen tavat on tiivistetty seuraavassa ja niitä tarkennetaan vielä suunnittelun edetessä sekä pohditaan edelleen muitakin keinoja, joilla vaikutuksia ja haittoja saataisi tässä asiakirjassa esitettyä pienemmiksi.

Hankkeen tarkemmassa suunnittelussa otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan lähialueiden asukkaiden palaute. Pylväspaikkojen yksityiskohtaisessa sijoittelussa kuullaan maanomistajaa. Rakentamisen haitallisia meluvaikutuksia voidaan lieventää meluavimpien työvaiheiden ajoittamisella asutukselle mahdollisimman edullisiin ajankohtiin. Meluavista toimenpiteistä tiedotetaan ennen niiden alkamista.

Hankkeen ensimmäinen asukastilaisuus pidettiin 5.3.2026, johon kutsuttiin reitin varrella olevien asuintalojen asukkaita. Tilaisuudessa kerrottiin taustaa reitin linjauksen valinnalle ja uuden voimajohtolinjan tarpeesta. Lisäksi keskusteltiin maakaapeloinnista, luonto- ja ympäristövaikutuksista. Tämän lisäksi yhtiö on pitänyt pienemmän keskustelutilaisuuden asukkaiden muodostaman ryhmän kanssa 4.6.2026, jossa käytiin keskustelua voimajohtoreitin linjauksesta ja kommentoitiin asukkaiden ehdottamia linjausvaihtoehtoja.

Toinen asukastilaisuus on suunnitteilla syksylle 2026. Tilaisuudessa esitellään hankkeen aikataulua, teknisen suunnittelun edistymistä ja saadun palautteen huomioimista sekä ympäristöselvityksiä. Aikaa varataan myös keskusteluun. Hankkeen edetessä pidetään säännöllisesti asukastilaisuuksia ja pienryhmätilaisuuksia.

Kiilan ja Seutulan peltojen kohdalla reittiä on muokattu, jotta se on saatu yhteensovitettua suunnitellun maankäytön kanssa. Rauhalan ja Kivistön välisellä alueella voimajohto on sijoitettu niin, että STUKin magneettisen säteilyn suositus arvot alittuvat eli voimajohdon keskilinja on noin 40 metrin päässä asuinrakennuksista.

Lintujen törmäysriskiä on vähennetty valitsemalla pylvästyypiksi peltoalueella ns. Y-pylväs, jossa johtimia on neljän tason sijasta vain kahdessa tasossa. Tällöin myös pylväsrakenteen kokonaiskorkeus laskee. Johtimien näkyvyyttä parannetaan asentamalla niihin lintuspiraaleja tai -palloja ja suurille petolinnuille asennetaan istumapuomeja.

Liito-oravan liikkumisen helpottamiseksi voidaan jättää noin 10 metriä korkeaa puustoa voimajohtoaukealle sen kulkureitille kohdassa d (Kuva 41). Puustollinen kaistale olisi riittävän leveä (useamman puun levyinen) ja tiheähkö. Kaistaleen sijainti määritellään seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Liito-oravaan kohdistuva vaikutusarviointi on tehty ilman tätä lievennyskeinoa.

Maatalouden harjoittamiseen kohdistuvia vaikutuksia on vähennetty valitsemalla yksijalkainen teräsristikkopylväs, jonka tilantarve ja siten vaikutus on huomattavasti pienempi kuin yleisesti käytössä olevan kaksijalkaisen ja kahteen suuntaan harustetun pylväsratkaisun.

Rakentamisen aikaisia vaikutuksia **maanpintaan ja kasvustoon** (kasvillisuus ja puusto) ja edelleen **vesistöihin** voidaan ehkäistä minimoimalla maanpinnan muokkausta ja puuston poistoa herkillä vesistöjen reunavyöhykkeillä. Tämä huomioidaan erityisesti herkkien pienvesien kuten norojen ja puron lähellä sekä lähteen lähellä. Rakentamisen aika ajoitetaan Krakanojan läheisyydessä mm. taimenen kannalta vähiten haitalliseen ajankohtaan heinä-syyskuuhun. Kaivutyöt tullaan tekemään mahdollisimman vähäisen virtaaman aikana ja tarvittaessa huomioiden taimenen mätimunien kuoriutumisaika.

Voimajohdon tarkemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa tullaan ottamaan huomioon **arvokkaat luontotyypit** ja huolehditaan, että ne ovat kaikkien rakentamiseen osallistuvien tahojen (urakoitsijat, aliurakoitsijat) tiedossa.

Puuston poiston minimoimisella voidaan myös vähentää **maisemavaikutuksia**. Rakentamisen aikaisia maisemaan ja viihtyisyyteen kohdistuvia häiriöitä voidaan vähentää pitämällä rakentamisalueet mahdollisimman siisteinä ja rajaamalla työmaa-alue näkyvyyttä rajaavin aidoin sekä kiinnittämällä huomiota työmaavalaistuksen suuntaamiseen asuin- ja virkistysalueilta pois.

Rakentamisen aikaisten kuljetusten määrää voidaan vähentää hyödyntämällä kaivumassoja mahdollisimman paljon hankkeen rakentamisessa ja lähialueen rakentamiskohteissa, joissa maa-aineksia voidaan hyödyntää.

Kaikki työkoneet ja polttoaineita käyttävät laitteet tarkastetaan ennen työskentelyä ja niiden kuntoa seurataan jatkuvasti. Urakoitsijan saatavilla on oltava koko rakennustyön ajan helposti käyttöönotettava öljyn ja polttoaineen poistamiseen ja imeyttämiseen soveltuva riittävä kalusto. Töiden valmistuttua työalueet sekä väliaikaiset työmaatiet ennallistetaan vastaamaan mahdollisimman hyvin alkuperäisiä olosuhteita. Rakentamisesta maastoon syntyneet muut vauriot maisemoidaan.

5 Johtopäätökset

YVA-lain 3 §:n 2 momentin mukaan arviointimenettelyä sovelletaan yksittäistapauksessa sellaiseen hankkeeseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, yhteisvaikutukset huomioon ottaen, hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia. Arviossa tulee 3 §:n 3 momentin mukaisesti ottaa huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne. Hankkeen vaikutuksia lieventävät toimenpiteet otetaan huomioon vaikutusten merkittävyyttä arvioitaessa. Kun kyseessä on YVA-lain hankeluettelon mukainen hanke, tulee YVA-menettelyn tarvetta yksittäistapauksessa arvioida erityisesti suhteessa hankeluettelon mukaiseen hankkeeseen.

Aviapolis-Keimola voimajohtohanke alittaa hankeluettelon kokorajan molempien hankeluettelossa mainittujen kriteerien osalta. Hanke on nimellisjännitteeltään hankeluettelon 220 kV:n voimajohtoa pienempi. Voimajohto on myös kokonaispituudeltaan alle hankeluettelon mukaisen pituuden ja sijoittuu osaksi jo olemassa olevan johtolinjan yhteyteen.

Voimajohto sijoittuu itäisellä reittiosuudella noin 3,5 km matkalta vahvasti ihmisen muuttamaan rakennettuun ympäristöön mm. Kehä III:n tuntumaan, missä on vain muutama asunto. Noin 7,5 km matkalla reitti sijoittuu viljellylle Seutulan peltoalueelle, missä on jo nykyisin 400 kV voimajohto noin 4,6 km matkalla, eikä asutusta ole välittömässä läheisyydessä.

Reitin läntisin osuus sijoittuu noin 2,7 km matkalta tiiviin asutuksen välittömään läheisyyteen. Ihmisten elinoloihin kohdistuvat viihtyvyysvaikutukset arvioidaan kohtalaisiksi Kivistön ja Rauhalan asuinalueilla, missä uuden 110 kV voimajohdon keskilinjasta alle 100 metrin etäisyydelle sijoittuu runsaasti asutusta. Suoria ihmisiin kohdistuvia terveysvaikutuksia ei arvioida aiheutuvan. Vaikutukset liittyvät viihtyvyys, maisema- ja mahdolliseen ajoittaiseen koronameluhaittaan. Hankkeen aiheuttamaa muutosta ympäristössä lieventää kuitenkin se, että nyt suunniteltu voimajohtoreitti on ollut alueen yleiskaavoissa jo pitkään. Näin ollen tieto mahdollisesti tulevaisuudessa rakennettavasta 110 kV voimajohdosta lähelle asutusta on ollut myös asukkaiden saatavilla mm. vuoden 2021 yleiskaavoituksen yhteydessä. Yleiskaavoituksen prosessin yhteydessä on pidetty yleisölle keskustelutilaisuuksia ja kaava on ollut julkisesti nähtävillä. Asukkailla on ollut mahdollisuus vaikuttaa yleiskaavaan merkittyyn voimajohdon linjaukseen yleiskaavoituksen aikana. Voimajohdon reittiä on mukautettu Vantaan yleiskaavan 2020 valmistelussa asutuksen sekä luontoarvojen yhteensovittamisen takaamiseksi ja lisäksi tämän hankkeen yhteydessä on siirretty reittiä etäämmäksi asutuksesta yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa niillä kohdin, missä se on katsottu mahdolliseksi huomioiden alueen muu maankäyttö.

Voimajohto soveltuu yleis- ja asemakaavoissa osoitettuun sekä nykyiseen maankäyttöön. Yhteensovittaminen Rauhalanlaakson asemaakaavan kanssa on jo tehty Vantaan kaupungin kanssa reitin suunnitteluvaiheessa. Yleiskaavassa uusien voimajohtojen on lähtökohtaisesti oletettu rakentuvan ilmajohtoina, jollaisena tätä voimajohtoa suunnitellaan.

Hankeen arvioidaan aiheuttavan suuren vaikutuksen maisemaan Vantaanjokilaakson viljelymaiseman valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle sijoittuvalla reitin osalla noin neljän kilometrin matkalla, jossa ei ennestään ole voimajohtoja tai muita kookkaita ihmisen luomia rakenteita. Lisäksi maisemavaikutukset arvioidaan suuriksi reitin länsi- ja pohjoisosissa Kivistön ja Rauhalan asuinalueilla, missä voimajohto sijoittuu uutena johtona alueille, joilla on maisemallista arvoa ja tiheää asutusta hyvin lähellä reittiä.

Luonnonympäristön osalta suuri vaikutus arvioidaan kohdistuvan arvoluokan 2 Krakanojan luontotyyppiin. Lisäksi kohtalainen vaikutus arvioidaan kohdistuvan arvoluokan 2 luontotyyppeihin: Sotilaskorven metsän pohjoispäähän, missä on myös lahokaviosammalta, sekä Kivistön niittyjen ja kulttuurilehtojen alueeseen ja pieneen lehtoon lähellä johtoreitin länsipäätä.

Voimajohdolla arvioidaan olevan vähäinen tai korkeintaan kohtalainen vaikutus maakunnallisesti tärkeälle Seutulan peltojen MAALI-lintualueelle erityisesti muuttolinnustoon kohdistuvien törmäysriskien vuoksi.

Hankkeella ei ole laajamittaista tai alueellisesti merkittävää vaikutusta luonnonympäristön rakenteeseen tai ekologiseen kokonaisuuteen. Vaikka hanke on pituudeltaan reilu 14 km, sen vaikutusalue on suhteellisen kapea ja lineaarinen, eikä se muodosta pinta-alallisesti laajaa tai yhtenäistä muutosaluetta. Vaikutukset kohdistuvat pääosin alueille, jotka ovat jo pitkälti rakentamisen myötä muuttuneita tai muusta ihmisen aiheuttamasta toiminnasta johtuen pirstoutuneita.

Vaikka reitin varrella sijaitsee yksittäisiä luontoarvoiltaan arvokkaita kohteita, vaikutukset näihin kohteisiin ovat paikallisia, rajattuja ja toteutuvat jo melko vahvasti ihmisvaikutteisessa ympäristössä, eivätkä elinympäristöt häviä hankkeen myötä kokonaan vaan osittain. Voimajohdon rakentamisen aikainen reunavyöhykkeen puuston poisto ja maanpinnan häiriöt ovat osin palautuvia prosesseja, ja herkillä alueilla puustoa pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon. Voimajohdon huoltamisen aikana voidaan lisäksi minimoida puuston poisto ja karsiminen herkillä alueilla.

Voimajohtojen vaikutusmekanismit ovat hyvin tunnettuja ja ennustettavia, eivätkä ne sisällä erityistä epävarmuutta tai riskiä vaikutusten laajentumisesta hankkeen elinkaaren aikana. Johto ei aiheuta merkittävää estevaikutusta lajien liikkumiselle tai katkaise ekologisia yhteyksiä laajalla tasolla. Hanke ei estä alueella asumista, virkistysalueiden käyttöä tai muutakaan maankäyttöä.

Hankkeesta ei aiheudu merkittäviä yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden kanssa. Hankkeella saavutetaan tulevaisuudessa Fingridin Ruotsinkylän sähköaseman kautta pääkaupunkiseudun sähkönsiirron kannalta olennainen yhteys, joka mahdollistaa elinkeinoelämän ja liikenteen sähköistymistä.

Kokonaisuutena tarkastellen voimajohtohankkeen vaikutusten arvioidaan pysyvän suhteellisen paikallisina, kun huomioidaan hankkeessa tässä esitetyt haittojen lievennyskeinot. Hankkeesta ei sijaintialueen ominaispiirteet ja hankkeen luonne huomioon ottaen todennäköisesti aiheudu kokonaisuudessaan laadultaan tai laajuudeltaan sellaisia merkittäviä ympäristövaikutuksia, että hanke rinnastuisi hankeluettelon mukaiseen YVA-menettelyä edellyttävään hankkeeseen. Hanke ei poikkea vaikutusten laadulta tai laajuudeltaan sellaisista 110 kV voimajohtohankkeista, joiden ei vakiintuneen tulkinnan mukaan ole katsottu edellyttävän YVA-menettelyä yksittäistapauksessa. Lisäksi hankkeen jatkosuunnittelussa lunastuslain mukaisessa menettelyssä on mahdollista tarvittaessa tarkentaa vaikutustenarviointia. YVA-menettelyn ei arvioida tuottavan merkittävää lisätietoa hankkeen suunnitteluun tai viranomaisten päätöksentekoon. Hankkeessa sitoudutaan riittävään alueen asukkaiden ja muiden sidosryhmien tiedottamiseen, sekä saatu palaute huomioidaan hankkeen suunnittelussa mahdollisuuksien mukaan.

6 Lähdeluettelo

Ahopelto, L., Lundgrén, L., Kostiainen, A., Peltola, K., Laita, A., Mäkelä, A., Väänänen, M., Perätie, T. & Ruohomäki, A. 2021. Liito-oravan huomioiminen kaupunkisuunnittelussa - Hyvien käytäntöjen opas. https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Muut/Liito_orava_kaupunkisuunnittelussa.pdf.

Aintila, A. & Ellermaa, M. 2018. Maakunnallisesti tärkeät lintujen muutonaikaiset kerääntymäalueet Uudellamaalla. Tringa 1/2018: 8–30.

BirdLife Suomi ry 2026a. Kansainvälisesti tärkeät lintualueet ja Suomen tärkeät lintualueet https://www.birdlife.fi/suojelu/alueet/iba/ ja https://www.birdlife.fi/suojelu/alueet/finiba/. 24.2.2026

BirdLife Suomi ry 2026b. Lintujen sähkölinjatörmäykset ja niiden ehkäiseminen. https://www.birdlife.fi/suojelu/oma-ymparistomme/lintujen-sahkolinjatormaykset/ (26.2.2026)

Ellermaa, M. 2010. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Tringa 4/2010–1/2011: 140–174.

Faunatica Oy 2020. Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. Faunatican raportteja 1/2020. 59 s.

Fingdir 2026. Turvallisuus**.** [https://www.fingrid.fi/kantaverkko/turvallisuus/usein-kysyttya/] (20.2.2026)

Fingrid 2024c. Liiku ja työskentele turvallisesti Fingridin sähköasemilla. [https://www.fingrid.fi/globalassets/dokumentit/fi/kantaverkko/turvallisuus/liiku-ja-tyoskentele-turvallisesti-sahkoasemilla-low.pdf] (20.2.2026)

Fingrid 2021. Voimajohdot. [https://www.fingrid.fi/kantaverkko/kunnossapito/voimajohdot/johtoalue/]

Fingrid 2021b. Järvilinjan vahvistaminen Vaalasta Joroisille: 400 + 110 kilovoltin voimajohtohanke. Ympäristövaikutusten arviointiselostus 2021. 333 s. [https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/Jarvilinja_400_110_kV_voimajohtohankkeen_YVAselostus.pdf] (20.2.2026)

GTK (Geologian tutkimuskeskus) 2026a. Happamat sulfaattimaat. [https://gtkdata.gtk.fi/hasu/] (26.2.2026)

GTK (Geologian tutkimuskeskus) 2026b. Maankamara-tietopalvelu. [https://gtkdata.gtk.fi/maankamara/index.html] (26.2.2026)

HSY 2025. Pääkaupunkiseudun työmaavesiohje. [https://julkaisu.hsy.fi/paakaupunkiseudun-tyomaavesiohje/2.html]

Hyvärinen, E., Juslén, A., Kemppainen, E., Uddström, A. & Liukko, U.-M. (toim.) 2019. Suomen lajien uhanalaisuus – Punainen kirja 2019. Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus. Helsinki. 704 s.

Lehtiniemi, T. & Toivanen, T. 2023. Lintujen päämuuttoreitit Suomessa - Päivitys 2023. Birdlife Suomi ry.

Lupa- ja valvontavirasto 2026. Vantaanjoki. https://www.ymparisto.fi/fi/luonto-vesistot-ja-meri/luonnon-monimuotoisuus/suojelu-ennallistaminen-ja-luonnonhoito/natura-2000-alueet/vantaanjoki. 23.2.2026

Museovirasto 2026. Kulttuuriympäristön paikkatietoaineistot. [https://www.museovirasto.fi/fi/palvelut-ja-ohjeet/tietojarjestelmat/kulttuuriympariston-tietojarjestelmat/kulttuuriympaeristoen-paikkatietoaineistot] (20.2.2026)

Mäntykoski, A. (toim.), Nylander, E., Ahokas, T., Olin, S. ja Vähä-Vahe, A. Närhi M.-A. 2022. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Raportteja 17/2022. Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma vuosille 2022–2027, Osa 1., Vesienhoitoaluekohtaiset tiedot s. 170. [https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-398-012-9]

Nieminen, M. & Ahola, A. (toim.) 2017. Euroopan unionin luontodirektiivin liitteen IV lajien (pl. lepakot) esittelyt. – Suomen ympäristö 1/2017: 1–278.

Purohelmi 2026. Suomen ympäristökeskuksen karttapalvelu. Arviot pienten virtavesien luonnontilan muuttuneisuudesta https://www.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html?webmap=837702248ed343498cd4ace9988a8f72&extent=15.9073,60.787,43.4411,67.3714. (23.2.2026)

Ramboll Finland Oy 2022. Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma.

Rejlers Finland Oy 2025a. Aviapolis – Keimola 100 kV voimajohto. Ympäristöselvitys Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Rejlers Finland Oy 2025b. Lahokaviosammalselvitys. Erillinen lisäselvitys. Aviapolis-Keimola 110kV voimajohtohanke. Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Rejlers Finland Oy 2025c. Liito-orava. Vaikutusten arviointi. Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohanke. Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Rejlers Finland Oy 2025d. Muuttolinnusto. Vaikutusten arviointi. Aviapolis-Keimola 110 kV voimajohtohanke. Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Sitowise Oy 2026. Aviapolis-Keimolan 110 kV voimajohtohankkeen vaikutukset Seutulan pellot MAALI-alueeseen

Suomen Lajitietokeskus 2025 ja 2026. Ympäristöselvitystä varten aineistopyynnöillä 3.3.2025 ja 4.6.2025 saadut lajihavainnot sekä julkiset lajihavainnot. https://laji.fi/. 23.2.2026

Suomen ympäristökeskus SYKE 2022. Lahokaviosammal. Syken lajiesittelyt. https://www.ymparisto.fi/fi/luonto-vesistot-ja-meri/luonnon-monimuotoisuus/lajien-monimuotoisuus/luontodirektiivin-lajit/luontodirektiivin-lajiesittelyt. Päivitetty 30.11.2022

Suomen ympäristökeskus SYKE 2026. Ympäristöhallinnon Avoin tieto 2026. Vesienhoidon tietojärjestelmä, 3. Suunnittelukausi. [http://www.syke.fi/avointieto] (20.2.2026)

Säteilyturvakeskus (STUK) n.d. (no date) Sähköverkot synnyttävät sähkö- ja magneettikenttiä. [https://stuk.fi/sahkoverkot-ja-voimajohdot] (24.2.2026)

Tringa ry 2025. Tiira-havaintojärjestelmän aineisto Seutulan MAALI-alueelta vuosilta 2015-2025.

Tringa ry 2019. MAALI-rajaukset. https://www.birdlife.fi/suojelu/alueet/maali/yhdistysten-maali-raportit/.

Vantaan kaupunki 2026a. Vantaan kaavakartat. [https://kartta.vantaa.fi/?setlanguage=fi#] (20.2.2026)

Vantaan kaupunki 2026b. Vantaan karttapalvelu. https://kartta.vantaa.fi.

Vantaan kaupunki 2026c. Vantaan yleiskaava 2020. [https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-rakentaminen/kaavoitus/yleiskaavoitus/vantaan-yleiskaava-2020] (20.2.2026)

Vantaan kaupunki 2025. Vantaan kaupungin ympäristökeskus. Sähköpostitiedonanto. 13.11.2025, Aviapolis-Keimola: reitti; Kommenttipyyntö kautta koskien Aviapolis-Keimola voimalinjaa. Kangas, A.

Vantaan kaupunki 2023. Katrinebergin kulttuuriympäristöselvitys. 40 s. [https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1023341-1045037-030800%20Kulttuuriymp%C3%A4rist%C3%B6selvitys%2018.4.2023.pdf] (20.2.2026)

Vantaan kaupunki 2022. Vantaan kaupungin EU:n ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys. 46 s. [https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Ymp%C3%A4rist%C3%B6meludirektiivin%20mukainen%20Vantaan%20meluselvitys%202022_1.pdf] (26.2.2026)

Vantaan kaupunki 2020. Vantaan Yleiskaavan 2020 (YK0048) selostus (päivitetty selostus 11.1.2023). [https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/yleikaavan-selostus-11012023-voimaantulo_0.pdf] (2.2.2026)

Uudenmaan Liitto 2026. Uusimaa-kaava 2050. [https://uudenmaanliitto.fi/kaavoitus-ja-liikenne/maakuntakaavat/uusimaa-kaava-2050/] (20.2.2026)

Ympäristöministeriö 2022. Autiola, M., Suonperä, E., Suvanto, S., Napari, M., Ny-lund, M., Kupiainen, V., Vienonen, S., Forsman, J., Suikkanen, T. (Ramboll Finland), Auri, J., Boman, A., Mattbäck, S. (GTK). Happamien sulfaattimaiden kansallinen opas rakennushankkeisiin. Opas happamien sulfaattimaiden huomioimiseen ja vaikutusten hallintaan. Ympäristöministeriön julkaisuja 2022:3, ISBN pdf: 978-952-361-222-8. Saatavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163782

Ympäristöministeriö 1993. Maisemanhoito, Maisema-aluetyöryhmän mietintö I. [https://helda.helsinki.fi/items/6675faaf-c530-4bc2-8da8-b83e3668cd3c] (25.2.2026)

18 Vantaan kaupungin lausunto Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta / TeA

VD/5107/03.00.00/2026

TeA/JN/LMu/AKa

Ympäristöministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö ovat pyytäneet Vantaan kaupungilta lausuntoa luonnoksesta Suomen kansalliseksi ennallistamissuunnitelmaksi. Lausunto tulee toimittaa ympäristöministeriöön 27.8.2026 mennessä.

Lausuntopyynnön asiakirjat ja lisätiedot löytyvät hankkeen sivulta https://ym.fi/hankesivu?tunnus=YM055:00/2024

Asetus luonnon ennallistamisesta on osa EU:n biodiversiteettistrategiaa, jonka tavoitteena on pysäyttää luontokato ja kääntää luonnon monimuotoisuuden kehitys myönteiseksi vuoteen 2030 mennessä. EU-maat hyväksyivät strategian vuonna 2020. Jäsenmaa laatii kansallisen ennallistamissuunnitelman, jonka luonnos jätetään komissiolle 1.9.2026. Kansallisen ennallistamissuunnitelman laatimisesta Suomessa vastaa valtioneuvosto ympäristöministeriön johdolla.

Vantaan kaupungin toimintaan liittyy merkittävimmin EU:n ennallistamisasetuksen (EU) 2024/1991 artikla 8, jonka tavoitteilla lisätään kaupunkivihreää ja latvuspeittoa kaupunkimaisilla alueilla. Vantaan kaupunki lausuu artiklasta 8.

Ennallistamissuunnitelmassa on määritelty kaupunkiekosysteemialueet. Latvuspeiton ja kaupunkivihreän määrää seurataan jatkossa kaupunkiekosysteemialueilla. Lausunnossaan Vantaan kaupunki kiittää, että kunnat saivat vaikuttaa kaupunkiekosysteemialueiden rajaukseen. Kilometrin ruuduista muodostuva alue on kuitenkin niin yleispiirteinen, että siihen sisältyy työpaikka-alueita, maatalousalueita tai metsiä, joilla kasvavan latvuspeiton tavoite on erityisen vaikea.

Vantaan kaupunki toteaa, että nykyiseen verrattua latvuspeiton ja kaupunkivihreän prosentuaalista kasvua ei tulisi tavoitella, vaan tulisi tavoitella kaupunkivihreää ja latvuspeittoa siten, että lopputulos on paikkaan sopiva ja tukee ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä. Latvuspeiton tavoiteprosentin koko kaupunkiekosysteemialueella pitäisi asettua sellaiseksi, että se esimerkiksi mahdollistaa työpaikka-alueilla noin 10 % latvuspeiton ja asuinalueilla jopa 30 %. Kunnissa voitaisiin tältä pohjalta asettaa erilaiset latvuspeittotavoitteet eri käyttötarkoituksiin varatuille alueille yleiskaavan maankäyttövarauksen mukaisesti.

Vantaan kaupunki vaatii, että jos nykyisestä kasvavaa latvuspeittoa ja kaupunkivihreää tullaan edellyttämään vuodesta 2031 eteenpäin kaupunkiekosysteemialueella, kunnille esitetään selkeästi, millaisia velvoitteita kunnille tästä seuraa.

Vantaan kaupunki toteaa, että konkreettisesti kaupunkiympäristöjä viherryttävät toimenpiteet nro 15–18 ovat hyviä ja tukevat Vantaan nykyisiä käytäntöjä. Muun muassa vihertehokkuusvaatimukset ovat Vantaalla käytössä. Edellytyksiä luovat toimenpiteet nro 19–22 ovat erityisen tärkeitä. Ohjauskeinojen ja rahoitusmallien kehittäminen on keskeistä, jotta kunnilla olisi keinoja ja resursseja vaikuttaa kaupunkivihreään. Toimenpide 20 Kaupunkivihreän rahoituspolku ja kannusteet on keskeinen. Myös yksityisille tahoille olisi luotava kannusteita latvuspeiton ja kaupunkivihreän lisäämiseen. Toimenpide 22 Selvitetään viherympäristötavoitteiden liittämistä valtion ja kaupunkien kaupunkikehittämisen sopimusvälineisiin on erittäin kannatettava.

Vantaan kaupunki esittää, että artiklan 8 vaikutuksia tulisi arvioida laajemmin siten, että tunnistetaan kasvavan latvuspeiton ja kaupunkivihreän vaikutukset kaupunkirakenteen mahdollisiin kehityssuuntiin, ja miten se vaikuttaa mm. yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja sitä kautta moneen muuhun asiaan. Vaikutusten arvioinnissa olisi tunnistettava, millaisia suunnitteluratkaisuja latvuspeiton ja kaupunkivihreän lisääminen edellyttää erilaisissa ympäristöissä.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 2 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa ympäristöministeriölle ja maa- ja metsätalousministeriölle liitteen mukainen lausunto.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto kansallisesta ennallistamissuunnitelmasta
- Lausuntopyyntö Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta
- Kansallisen ennallistamissuunnitelman luonnoksen yhteenveto

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka, puh. 050 302 9396,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Ympäristöministeriö
kirjaamo.ym@gov.fi

Viite: VN/25123/2024

Vantaan kaupungin lausunto Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta

Ympäristöministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö pyytävät lausuntoja luonnoksesta Suomen kansalliseksi ennallistamissuunnitelmaksi. Asetus luonnon ennallistamisesta on osa EU:n biodiversiteettistrategiaa, jonka tavoitteena on pysäyttää luontokato ja kääntää luonnon monimuotoisuuden kehitys myönteiseksi vuoteen 2030 mennessä. EU-maat hyväksyivät strategian vuonna 2020. Jäsenmaa laatii kansallisen ennallistamissuunnitelman, jonka luonnos jätetään komissiolle 1.9.2026.

Vantaan kaupungin toimintaan liittyy merkittävimmin EU:n ennallistamisasetuksen (EU) 2024/1991 artikla 8, jonka tavoitteilla lisätään kaupunkivihreää ja latvuspeittoa kaupunkimaisilla alueilla. Vantaan kaupunki lausuu artiklasta 8.

Ennallistamissuunnitelmassa on määritelty kaupunkiekosysteemialueet eli UCC (Urban Centres and Clusters) -alueet. Latvuspeiton ja kaupunkivihreän määrää seurataan jatkossa kaupunkiekosysteemialueilla. UCC tarkoittaa kuntien taajamamaisia osia, joissa 50 % kunnan asukkaista asuu joko kaupunkikeskuksessa (UC) tai kaupunkiklusterissa (C). UCC-alueet on muodostettu ruuduista, joiden sivu on kilometrin mittainen. Lähialue tarkoittaa UCC:n ulkorajan viereisiä alueita. Kaupungit saivat itse määritellä UCC-alueeseen lisäksi mukaan otettavia lähialueen ruutuja. Vantaan esityksessä kaupunkiekosysteemialue muodostuu alkuperäisen laskennan mukaisista ruuduista ja joistain lisäruuduista. Kaupunkiekosysteemialueeseen otettiin mukaan sellaisia lähialueen ruutuja, joissa on mahdollista kasvattaa latvuspeittoa tai kaupunkivihreää. Tällaisia alueita on mm. Aviapoliksen keskustassa ja yleiskaavan mukaisesti nykyisille pelloille rakentuvilla asuinalueilla.

Vuoteen 2030 saakka kaupunkiekosysteemialueiden kaupunkivihreän ja latvuspeiton kansallisessa kokonaispinta-alassa ei saa tapahtua nettohävikkiä

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

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

Toimiala
Matkapuhelin
Y-tunnus 01246109
ID 3427658

vuoteen 2024 verrattuna. Tarkastelun ulkopuolelle jäävät kuitenkin ne kaupunkiekosysteemialueet, joissa kaupunkivihreä ylittää 45 % ja latvuspeitto 10 %. Suomessa ei nettohävikkiä -tavoitetta ei sovelleta, sillä raja-arvot ylittyvät kaikissa artiklakunnissa.

Vuodesta 2031 alkaen on kuitenkin tavoiteltava kaupunkivihreän kansallisen kokonaispinta-alan ja kunkin kaupunkiekosysteemialueen latvuspeiton kasvavia kehityssuuntia. Jäsenvaltio määrittelee kasvun tavoitetasot eli tyydyttävät tasot. Komissio toimittaa ohjauskehyksen määrittelylle vuoden 2028 loppuun mennessä. Tasot mitataan joka kuudes (6.) vuosi 2031 alkaen, kunnes tyydyttävät tasot on saavutettu. Tavoitetasoja ei siis ole vielä määritelty, mutta joka tapauksessa latvuspeittoa ja kaupunkivihreää pitää lisätä.

Suomen ympäristökeskuksen selvityksessä Kaupunkivihreän ja latvuspeiton tyydyttävistä tasoista" laskettiin UCC-alueiden latvuspeiton ja kaupunkivihreän määrää. CLCplus Backbone -aineistolla, joka on EU:n Copernicus-ohjelman tarkan resoluution uusi maanpeiteaineisto, mitattuna Vantaan UCC-alueella on kaupunkivihreää vuonna 2023 56 % ja latvuspeittoa 26 %. Tässä laskelmassa eivät ole mukana lähialueelta lisätyt ruudut. (Selvitys: Selvitys kaupunkivihreän ja latvuspeiton tyydyttävistä tasoista)

Vantaan ehdottamalta kaupunkiekosysteemialueelta on laskettu latvuspeittävyys HSY:n maanpeiteaineiston pohjalta. Latvuspeitto oli vuonna 2020 33 %, 2022 27 % ja 2024 26 %.

Kommentti kaupunkiekosysteemialueen rajauksesta

Vantaa kiittää, että kunnat saivat vaikuttaa kaupunkiekosysteemialueiden rajaukseen. Kilometrin ruuduista muodostuva alue on kuitenkin niin yleispiirteinen, että siihen sisältyy työpaikka-alueita, maatalousalueita tai metsiä, joilla kasvavan latvuspeiton tavoite on erityisen vaikea.

Yleiset kommentit

Ennallistamissuunnitelman artikla 8:ssa tavoitellaan tärkeitä asioita.

Kaupunkivihreä ja latvuspeitto parantavat asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia, lisäävät kaupunkien viihtyisyyttä, suojaavat ilmastonmuutoksen vaikutuksilta ja tukevat luonnon monimuotoisuutta.

Vantaan näkökulmasta artiklan 8 ongelma on latvuspeiton kasvavan kehityssuunnan edellyttäminen vuodesta 2031 eteenpäin kaupunkiekosysteemialueella. Kaupunkivihreän osalta seurataan kansallista kokonaispinta-alaa, jolloin eri tavoin kehittyvät alueet voivat kenties täydentää toisiaan.

Latvuspeiton ja kaupunkivihreän kasvu nykyiseen verrattuna Vantaan kaupunkiekosysteemialueella on vaikea tavoite. Vantaalla on laadittu jo kaksi koko kaupungin yleiskaavaa, joiden mukaan kaupunki kasvaa pääsääntöisesti tiivistymällä ja täydentymällä. Vantaan latvuspeiton kehitys vuosina 2020–2024 kuvastaa, miten latvuspeiton käy, kun kaupunki tiivistyy. Sekä latvuspeitto että kaupunkivihreä vähenevät, koska lähtökohta on hyvin vehreä.

Yleiskaavan rakentamisaluevarauksia on puustoisilla alueilla. Kaupunkirakenne muodostuu kokonaisuutena, eikä toimivaa ja taloudellista kaupunkirakennetta saada aikaan, jos kaikki puustoiset alueet rajataan rakentamisen ulkopuolelle. Metsään rakennettaessa poistuu niin paljon latvuspeittoa, että esimerkiksi pelloille rakennettavien asuinalueiden tai pienialaisten asumiseen muuttuvien entisten työpaikka-alueiden puustoistutukset eivät korvaa kaikkea poistuvaa latvuspeittoa.

Yksityisillä mailla kaupungilla on rajallisesti keinoja vaikuttaa latvuspeiton ja kaupunkivihreän kehitykseen. Joissain kaupunginosissa, kuten Tikkurilassa, suuri osa kasvillisuudesta on pihoilla.

Suurin osa Vantaan maatalousalueista on yleiskaavalla suojeltua arvokasta kulttuurimaisemaa. Suojelu perustuu valtakunnallisiin ja maakunnallisiin arvoihin. Historiallisen viljelymaiseman kulttuurihistoriallista ja maisemakuvallista arvoa on maiseman avoimuus, jonka metsittäminen tuhoaisi. Viljelymaalla on merkitystä ruokaturvan näkökulmasta. Avoimen maiseman ekologista arvoa ovat linnustoalueet ja niittyverkostot. Näitä osuu kaupunkiekosysteemialueelle jonkin verran. Näille alueille puuston lisääminen ei ole tavoiteltavaa.

Vantaan kaupunki toteaa, että nykyiseen verrattua latvuspeiton ja kaupunkivihreän prosentuaalista kasvua ei tulisi tavoitella, vaan tulisi tavoitella kaupunkivihreää ja latvuspeittoa siten, että lopputulos on paikkaan sopiva ja tukee ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä. Latvuspeiton tavoiteprosentin koko kaupunkiekosysteemialueella pitäisi asettua sellaiseksi, että se esimerkiksi mahdollistaa työpaikka-alueilla noin 10 % latvuspeiton ja asuinalueilla jopa 30 %. Kunnissa voitaisiin tältä pohjalta asettaa erilaiset latvuspeittotavoitteet eri käyttötarkoituksiin varatuille alueille yleiskaavan maankäyttövarauksen mukaisesti.

Vantaan kaupunki vaatii, että jos nykyisestä kasvavaa latvuspeittoa ja kaupunkivihreää tullaan edellyttämään vuodesta 2031 eteenpäin kaupunkiekosysteemialueella, kunnille esitetään selkeästi, millaisia velvoitteita kunnille tästä seuraa.

Kommentit toimenpiteistä

Konkreettisesti kaupunkiympäristöjä viherryttävät toimenpiteet nro 15–18 ovat hyviä ja tukevat Vantaan nykyisiä käytäntöjä. Muun muassa vihertehokkuusvaatimukset ovat Vantaalla käytössä. Toimenpide nro 18 Kaupunkivihreän kytkeytyneisyyden lisääminen tukee erinomaisesti Vantaalla pitkäjänteisesti asian hyväksi tehtyä työtä. Myös toimenpiteessä 15 Katu- ja liikenneympäristöjen puuston lisääminen on mukana yhtenäisten viherjatkumoiden muodostaminen kaupunkiympäristöön. Toimenpiteessä ehdotetaan uudistamaan katutilan tilajakoa, mikä onkin edellytys vihreän lisäämiselle katutilaan.

Edellytyksiä luovat toimenpiteet nro 19–22 ovat erityisen tärkeitä. Ohjauskeinojen ja rahoitusmallien kehittäminen on keskeistä, jotta kunnilla olisi keinoja ja resursseja vaikuttaa kaupunkivihreään. Toimenpide 20 Kaupunkivihreän rahoituspolku ja kannusteet on keskeinen. Myös yksityisille tahoille olisi luotava kannusteita latvuspeiton ja kaupunkivihreän lisäämiseen. Toimenpide 22 Selvitetään viherympäristötavoitteiden liittämistä valtion ja kaupunkien kaupunkikehittämisen sopimusvälineisiin on erittäin kannatettava.

Kommentit vaikutusten arvioinnista

Artiklan 8 vaikutuksia tulisi arvioida laajemmin siten, että tunnistetaan kasvavan latvuspeiton ja kaupunkivihreän vaikutukset kaupunkirakenteen mahdollisiin kehityssuuntiin, ja miten se vaikuttaa mm. yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja sitä kautta moneen muuhun asiaan. Vaikutusten arvioinnissa olisi tunnistettava, millaisia suunnitteluratkaisuja latvuspeiton ja kaupunkivihreän lisääminen edellyttää erilaisissa ympäristöissä.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

Ympäristöministeriö

Lausuntopyyntö

02.07.2026 VN/25123/2024-YM-313

Lausuntopyyntö Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta

Johdanto

Ennallistamisuunnitelmaluonnoksen virkaversio lausunnoille
Ympäristöministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö pyytävät lausuntoja luonnoksesta Suomen kansalliseksi ennallistamissuunnitelmaksi.
TaustaPääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on linjattu, että Suomi vastaa luontopolitiikallaan kansainvälisiin sitoumuksiin. Hallitus turvaa luontopääoman säilymisen osana vastuullista talouspolitiikkaa ja tavoittelee luonnon monimuotoisuuden heikkenemisen pysäyttämistä. Hallitus asettaa kansalliset tavoitteet siten, että ne ovat yhteensovitettavissa yhteiskunnan muiden tarpeiden kanssa. Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti luonnon monimuotoisuuden turvaamisessa on otettava aina huomioon myös vaikutukset sosiaaliseen ja taloudelliseen toimintaan.

Suomalainen maaseutu, maatalous ja metsät turvaavat kansalaisten hyvinvointia ja ovat koko yhteiskunnan peruspilareita. Hallitusohjelman mukaisesti jatketaan kestävyyden eri ulottuvuudet yhteensovittavaa metsätaloutta, joka huomioi ihmiset, talouden ja ympäristön yhteiskunnan kehittyessä. Toimet luonnon monimuotoisuuden parantamiseksi ovat osa kestävää metsänhoitoa. Metsäalan kilpailukykyisestä ja metsänomistajille kannustavasta toimintaympäristöstä pidetään huolta. Metsien käyttöä ei rajoiteta. Metsien suojelun on perustuttava maanomistajan vapaaehtoisuuteen.

Turvepeltoja käytetään jatkossakin huoltovarmuuden ja ruokaturvan varmistamiseksi. Ruoantuotanto on maatalouden tärkein tehtävä ja huoltovarmuuden perusta, minkä tulee näkyä myös maataloustukien kohdentamisessa. Hyödynnetään turvepeltojen päästövähennyspotentiaali osana kustannustehokkaita toimia ruoantuotannon omavaraisuutta vaarantamatta ja maatalouden kannattavuutta heikentämättä.
Kansallinen ennallistamissuunnitelmaEuroopan parlamentin ja neuvoston asetus luonnon ennallistamisesta (EU) 2024/1991 julkaistiin 29.7.2024 ja se astui voimaan 18.8.2024. EU:n ennallistamisasetus toimeenpanee EU:n biodiversiteettistrategiaa ja pyrkii osaltaan pysäyttämään luontokadon etenemisen.

Asetuksen toimeenpanoa varten jäsenmaat laativat kansalliset ennallistamissuunnitelmat ja toteuttavat tarvittavat esiselvitykset ja vaikutusarviot niiden ennallistamistoimenpiteiden määrittämiseksi, jotka ovat tarpeen asetuksen 4–13 artiklassa säädettyjen ennallistamistavoitteiden saavuttamiseksi sekä unionin yleisten tavoitteiden saavuttamisen edistämiseksi ottaen huomioon uusin tieteellinen näyttö. Ennallistamissuunnitelmassa tulee tunnistaa synergiat muun muassa ilmastonmuutoksen hillitsemisen ja siihen sopeutumisen kanssa sekä olemassa olevan linkittyvän lainsäädännön toimeenpanon kanssa. Suunnitelmassa pitää myös tunnistaa asetuksen tavoitteiden kannalta ristiriitaiset

kannustimet.

Kansallinen ennallistamissuunnitelma on tiekartta EU:n ennallistamisasetuksen toimeenpanoon. Suunnitelman ensimmäinen luonnosversio on toimitettava EU:n komissiolle syyskuun 1. päivään mennessä sitä varten erityisesti suunnitellulla lomakepohjilla. Siinä määritellään, millä keinoilla asetuksen tavoitteet saavutetaan vuoteen 2030, 2040 ja 2050 mennessä. Suunnitelma on strateginen ja vaiheittain tarkentuva kokonaisuus, jossa jäsenvaltioille jää liikkumavaraa valita kustannustehokkaimmat ja kansallisiin olosuhteisiin soveltuvat ratkaisut.

Komissioon lähetettävä suunnitelma on siis vasta ensimmäinen luonnos kansallisesta ennallistamissuunnitelmasta. Sen perusteella käynnistyvät keskustelut EU-komission kanssa suunnitelman tavoitteista, toimenpiteistä ja rahoituksesta. Suunnitelma tullaan vielä päivittämään mm. komission palautteen perusteella ennen lopullisen version toimittamista komissiolle syyskuuhun 2027 mennessä eli seuraavan hallituskauden alussa.

Metsäisten luontotyyppien tulkinta ja rajaukset määrittyvät valmisteluvaiheessa muodostettavien linjausten pohjalta ennen ennallistamissuunnitelmaluonnoksen toimittamista komissiolle.

Suomelle tärkeiden tavoitteiden saavuttaminen edellyttää neuvotteluja komission kanssa mm. kansallisten joustojen käytöstä, pinta-aloista ja tulkinnoista sekä vapaaehtoisen suojelun rahoituksesta.
Hallituksen ja eduskunnan rooliKansallisen ennallistamissuunnitelmanlaatimisesta Suomessa vastaa valtioneuvosto ympäristöministeriön johdolla. Eduskunta vastaa puolestaan parlamentaarisesta seurannasta sekä mahdollisesti tarvittavista lakimuutoksista. Ennallistamissuunnitelman toimeenpanosta päättää aina kulloinenkin hallitus ja eduskunta. Toimeenpanon julkinen rahoitus sopeutetaan eduskunnan vuosittain päättämän valtion budjetin mukaisesti.

Nykyisen ja seuraavan hallituksen on tarpeen päättää suunnitelman tavoitteista ja toimista erityisesti v. 2030 mennessä. Itse asetuksen toimeenpano jatkuu v. 2050 asti, mutta tavoitteet vuosille 2040 ja 2050 ovat nyt vasta suuntaa-antavia ja täsmentyvät kun suunnitelma päivitetään vuosina 2032 ja 2042.Vapaaehtoisuus ja omaisuuden suojaSuomi on linjannut, että ennallistamissuunnitelman toimeenpano on yksityisille maanomistajille vapaaehtoista ja heidän on mahdollista saada korvausta suojelusta tai tukia ennallistamistoimiin esimerkiksi METSO- ja Helmi-ohjelmien kautta. Asetuksella ei ole suoria vaikutuksia yksityisen henkilön omaisuuden suojaan. Suunnitelmasta ei tule suoraan voimaan yksityishenkilöitä sitovia tai heidän omaisuuteensa kohdistuvia päätöksiä.

Kansallisella ennallistamissuunnitelmalla ei ole siis vaikutusta yksityisten maanomistajien oikeuksiin tai velvollisuuksiin. Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Ennallistamisasetuksen 15 artiklan 3 a) kohdassa tarkoitetuissa, kansalliseen ennallistamissuunnitelmaan sisältyvissä viitteellisissä kartoissa ei osoiteta ennallistamistoimenpiteitä yksityisomistuksessa oleville maa-alueille. Lisäksi perustuslakivaliokunnan mietinnössä (PeVL 45/2026 vp) todetaan, että pelkästään ehdotetun luonnonsuojelulain 13 a §:n kaltaisella säännöksellä ei voida ulottaa vaikutuksia yksityisten omaisuuteen.

Ennallistamisasetuksen toimeenpanon kansallisesta rahoituksesta päättää eduskunta. Ennallistamisasetuksen toimeenpanon kustannusvaikutukset riippuvat siitä, miten

luontotyypit määritellään, mitkä toimenpiteet ja keinot valitaan millekin luontotyypille ja kuinka laajoiksi ennallistamistarpeet ja -toimenpiteet määritellään. Valtiontalouden näkymät ovat erittäin tiukat, eikä valtion rahoitusta ole mahdollista lisätä nykyisestä tasosta. On realistista arvioida, että valtion mahdollisuudet rahoittaa vapaaehtoisia luonnonhoitotoimia rajoittuvat tällä hetkellä pitkälti nykyisen METSO- ja Helmi-ohjelmien tasolle.

Tämän vuoksi kansallisen ennallistamissuunnitelman tulee perustua kustannustehokkaisiin, selkeärajaisiin ja kansantaloudellisesti kestäviin ratkaisuihin.

Mikäli komissio edellyttää kunnianhimoisempia toimia kuin mitä kansallisesti on taloudellisesti mahdollista toteuttaa, tulee rahoituksen järjestyä EU:n kautta. Suomi on johdonmukaisesti tuonut esiin, että asetuksen toimeenpano ei saa muodostua kohtuuttoman kalliiksi jäsenmaille, ja että EU:n tulee osallistua kustannuksiin, mikäli se edellyttää laajamittaisia toimia. Tulevalla EU:n rahoituskaudella Suomen tavoitteena on hyödyntää EU rahoitusta ennallistamiseen.
ReunaehdotEnnallistamissuunnitelman laatimisen ohjausryhmä, jossa oli kaikkien hallituspuolueiden edustus, laati työn alussa ennallistamissuunnitelman laatimiselle reunaehdot. Ne korostavat kustannustehokkaita, monivaikutteisia ja oikeudenmukaisia toimia, joilla voidaan samanaikaisesti vahvistaa luonnon monimuotoisuutta, tukea elinkeinojen toimintaedellytyksiä ja turvata kansalaisten perusoikeudet. Reunaehdot on esitetty kokonaisuudessaan alla:

1. Luontoarvot ja kilpailukyky Suomen suunnitelman ytimenä

- Suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi käytettävät keinot, kohteiden valinta ja niiden priorisointi ovat jäsenmaiden päätettävissä
- Vapaaehtoiset keinot ovat keskeinen osa keinovalikoimaa. Hyödynnetään olemassa olevia luonnon tilan parantamisen kokemuksia ja ohjauskeinoja (METSO, Helmi, Nousu, Ahti, Sotka, metsätalouden luonnonhoidon käytännöt, VHS, MHS)
- Hyödynnetään asetuksen sallimat joustomahdollisuudet Suomen kannalta parhaalla tavalla
- Pyritään pääsääntöisesti monivaikutteisiin toimiin, joilla tavoitellaan samanaikaisesti useamman tavoitteen toteutumista sekä tunnistetaan synergiat ilmastotoimien kanssa. Esimerkiksi aluetta voidaan hyödyntää talouskäytössä ja samalla parantaa luonnon tilaa.
- Suojelualueilla ja valtionmailla tehtäviä toimia priorisoidaan toimeenpanon alkuvaiheessa
- Otetaan ennallistamistoimien suunnittelussa tasapainoisella tavalla huomioon myös luonnonvarojen kestävän käytön, ruuantuotannon, elinkeinotoiminnan, kaupunkirakenteen kehittämisen sekä muun alueiden käytön tarpeet ennallistamisasetuksen mukaisesti.
- Suunnitelmassa yhteensovitetaan ennallistamistavoitteet, elinkeinovaikutukset ja Suomen yritysten kilpailukyky

2. Suunnitelma laaditaan asetuksen ja näiden periaatteiden mukaisesti ja yhteistyössä

- Valmistelu tehdään avoimesti ja yhdessä eri ministeriöiden kesken
- Suunnitelman laatimisessa tarkastellaan erilaisia vaihtoehtoja huomioiden suorat ja välilliset kustannukset, huoltovarmuus ja omavaraisuus.
- Poliittinen valmistelu kytketään valmisteluunohjausryhmän ja PEYH-ministerityöryhmän kautta. Nämä reunaehdot ohjaavat ennallistamissuunnitelman laadintaa. Lopulliset valinnat linjataan poliittisessa päätöksenteossa.

- Luontotyyppien suotuisaa viitealaa (FRA) määriteltäessä vertailuarvoksi valitaan lähtökohtaisesti luontotyyppien pinta-alat vuonna 1995. Teemaryhmät voivat esittää hyväksyttäväksi muuta referenssiarvoa ohjausryhmälle luontotyypeittäin.
- Luontotyyppien suotuisat viitealat ja ennallistamisen tarve arvioidaan teemaryhmissä asiantuntijantyönä ja perustuen kaikkeen käytettävissä olevaan tutkimus-, seuranta ja inventointitietoon.
- Laajapinta-alaisten/merkittävimpien metsäisten direktiiviluontotyyppien määritelmien tulkintaa tarkastellaan ja selkeytetään Natura-verkoston ulkopuolella lähtökohtana EU:n alkuperäiset määritelmät
- Luonto- ja lintudirektiivin raportoinnissa käytettävistä määritelmistä ja raportoinnin tuloksista ei voida suoraan johtaa ennallistamistavoitteita kansalliseen suunnitelmaan.
- Ennallistamissuunnitelmassa huomioidaan laajasti yhteiskunnalliset tavoitteet
- Priorisoidaan valmistelua keskittymällä nyt vuoteen 2030 ulottuvan ennallistamissuunnitelman osan valmisteluun ja vuoteen 2050 ulottuva osa suunnitelmasta laaditaan strategisemmalla tasolla
- Ollaan vuorovaikutuksessa EU komission sekä muiden jäsenmaiden kanssa

3. Suunnitellut toimet ovat oikeudenmukaisia ja niiden vaikutukset on arvioitu

- Valittavien toimien hyväksyttävyys ja oikeudenmukaisuus varmistetaan
- Yhteensovitetaan erilaiset näkemykset laajapohjaisen osallistamisen avulla
- Huolehditaan kansalaisten perusoikeuksien toteutumisesta
- Jatkuvana työnä arvioidaan:
    - Kansallisen ennallistamissuunnitelman ympäristö-, taloudelliset ja muut vaikutukset
    - Suunniteltujen toimien vaikutuksia eri sektorien toimintaympäristöön ja kilpailukykyyn monipuolisesti
- Suunniteltujen toimien kansantaloudellisia, aluetaloudellisia sekä maaseutuvaikutuksia arvioidaan

4. Julkisen rahoituksen käyttö on kustannustehokasta, vaikuttavaa ja uusia rahoituskeinoja mahdollistava

- Tavoitteiden toteuttamiseksi valitaan käytössä olevista ja uusista toimista kustannustehokkaimmat keinot
- Minimoidaan kustannusvaikutukset: Nykytoimien mittakaavaa ja resursseja pyritään kasvattamaan kustannustehokkaasti
- Toimitaan aktiivisesti EU-rahoituksen kotiuttamiseksi ennallistamissuunnitelman toimeenpanoon
- Suunnitelman toimeenpano edellyttää:
    - Kustannustehokkuutta julkisen rahoituksen käytössä
    - Monipuolisten rahoitusratkaisujen ml. yksityisen rahoituksen hakemista toimeenpanon varmistamiseksi
- Huolehditaan, että suunnitelma on toteuttamiskelpoinen kulloinkin käytössä olevilla keinoilla ja resursseilla
- Kansallisen ennallistamissuunnitelman toteutus julkisella rahoituksella sopeutetaan eduskunnan vuosittain päättämän valtion budjetin mukaiseksi

Ohjausryhmän reunaehtojen lisäksi eduskunnan ympäristövaliokunta on mietinnössään (YmVM 11/2026 vp) todennut, että ennallistamisasetuksen kansallisen toimeenpanosuunnitelman laadinnassa tulkitaan EU:n luontodirektiivin (92/43/ETY) luontotyyppien tulkintakäsikirjaa (Interpretation Manual of European Union Habitats) maksimaalisia kansallisia joustoja käyttäen niin, että kansantaloudelliset vaikutukset minimoidaan ja määrittelyistä tehdään niin selkeärajaiset, että ne kannustavat monimuotoisuustyön vapaaehtoiseen lisäämiseen. Jatkovalmistelussa eduskunnan YmV:n mietinnön linjaukset otetaan huomioon.
Valmisteluprosessi ja lausunnolle lähtevät materiaalitEnnallistamissuunnitelman valmistelua varten asetettiin hanke ajalle 11.11.2024–31.8.2026. Hankkeessa on ohjausryhmä, projektiryhmä ja viisi ennallistamisasetuksen artikloihin perustuvaa teematyöryhmää. Ohjausryhmän tehtävänä oli käsitellä työn keskeisimpiä linjauksia ja seurata työn etenemistä ja varmistaa ennallistamissuunnitelman politiikkarelevanssi ja -koherenssi. Projektiryhmän tehtävänä oli koota teemaryhmätyöskentelyn pohjalta ehdotus kansalliseksi ennallistamissuunnitelmaksi. Projektiryhmä ohjasi selvitysten laatimista ja koordinoi teemaryhmien työtä ja sidosryhmien osallistamista sekä hankkeen viestintää.

Hankkeen aikana osallistettiin laajasti sidosryhmiä. Valmistelun aikana on järjestetty yhteensä noin 30 tilaisuutta, joihin osallistui lähes 6000 henkilöä. Lisäksi ympäristöministeriö järjesti vuonna 2025 kansalaispaneelin, jonka tavoitteena oli kerätä kansalaisten näkemyksiä luonnon tilan parantamisesta ja välittää ne päätöksenteon tueksi. Ennallistamissuunnitelman sisällöstä käytiin saamelaiskäräjälain 9 §:n mukaiset neuvottelut Saamelaiskäräjien kanssa 11.5.2026.

Lausunnolle lähtevä materiaali koostuu tästä lausuntosaatteesta ja sen liitteenä olevasta suunnitelmaluonnoksen koosteesta.

Tausta

Vastausohjeet vastaanottajille

Kuka tahansa voi antaa lausunnon. Lausunto pyydetään ensisijaisesti antamaan vastaamalla lausuntopyyntöön lausuntopalvelun kautta. Ohjeet palveluun rekisteröitymiseksi ja palvelun käyttämiseksi löytyvät lausuntopalvelun sivulta Ohjeet > Käyttöohjeet (käyttäjätuki: lausuntopalvelu.om(at)gov.fi). Ministeriöiden tulee lisäksi tallentaa lausuntopalvelussa antamansa lausunto VAHVA-asianhallintajärjestelmään asialle VN/25123/2024. Jos lausuntoa ei ole mahdollista antaa lausuntopalvelussa, lausunto voidaan vaihtoehtoisesti toimittaa ministeriön kirjaamoon sähköpostilla osoitteeseen kirjaamo.ym@gov.fi tai postitse osoitteeseen Ympäristöministeriö, PL 35, 00023 Valtioneuvosto. Kirjaamoon toimitetussa lausunnossa pyydetään mainitsemaan asianumero VN/25123/2024. Lisäksi kirjaamoon toimitettu lausunto pyydetään lähettämään esimerkiksi sähköpostin liitetiedostona Word- tai PDF-muodossa, jotta lausuntoasiakirja ei sisällä tarpeettomia henkilötietoja, kuten yksityishenkilön sähköpostiosoitetta. Kaikki annetut

lausunnot ovat lähtökohtaisesti julkisia viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) mukaisesti. Lausunnot julkaistaan hankkeen julkisilla hankesivuilla (ym.fi/hankesivu?tunnus=YM055:00/2024). Yksityishenkilön lausunto julkaistaan kuitenkin hankesivuilla tietosuojasyistä ainoastaan, jos henkilö tätä kirjallisesti pyytää esimerkiksi lausuntonsa yhteydessä tai sen saateviestissä. Lisäksi kaikki lausuntopalvelussa annetut lausunnot, mukaan lukien yksityishenkilöiden lausunnot, ovat automaattisesti kaikkien nähtävissä lausuntopalvelussa. Ministeriö ei julkaise kirjaamoon toimitettuja lausuntoja lausuntopalvelussa. Lausunnossa ei tule ilmoittaa tarpeettomia henkilötietoja. Vaikka yksityishenkilön kirjaamoon toimittamaa lausuntoa ei julkaistaisi verkossa, lausunto on ministeriöltä kaikkien saatavissa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaisesti.

Aikataulu

Ympäristöministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö pyytävät lausuntoja 27.8.2026 mennessä.

Valmistelijat

Lisätietoja antavat erityisasiantuntija Outi Ala-Honkola, outi.ala-honkola@gov.fi, p. 029 5250 431 (3.7. asti, 27.7.-7.8. ja 17.8. alkaen), p. 029 525 0341 ja ympäristöneuvos Mikko Kuusinen, mikko.kuusinen@gov.fi, p. 029 5250 144 (27.7. alkaen).

Linkit

https://ym.fi/ennallistamisasetus

Liitteet:

1.7.26 Ennallistamissuunnitelman yhteenveto.pdf

1.7.26 Sammanfattning av utkastet till restaureringsplan.pdf

Jakelu:

Aalto yliopisto
Baltic Sea Action Group
Bioenergia ry
Birdlife
Destia oy
Elinkeinoelämän keskusliitto
Elintarviketeollisuusliitto
Elokapina
Energiateollisuus
Espoo
Etelä-Karjala liitto

Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskus
Etelä-pohjanmaan liitto
Etelä-Savon maakuntaliitto
Etämetsänomistajien liitto
Finsilva
Forssa
Geologian tutkimuskeskus
Greenpeace
Hamina
Hanken
Hanko
Heinola
Helsingin yliopisto
Helsinki
Hiilipörssi Oy
Hyvinkää
Hämeen liitto
Hämeenlinna
Iisalmi
Ilmastopaneeli
Ilmatieteen laitos
Imatra
Itä-Suomen elinvoimakeskus
Itä-Suomen yliopisto
Joensuu
John Nurmisen säätiö
Jyväskylä
Jyväskylän yliopisto
Järvenpää
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus
Kaarina
Kainuun liitto
Kaivosteollisuus ry
Kajaani
Kalatalouden keskusliitto
Kangasala
Kankaanpää
Karkkila
Kauniainen
Kemi
kemianteollisuus ry
Kempele
Kerava
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Suomen elinvoimakeskus
Keski-Suomen liitto
Kestävyyspaneeli
Kirkkonummi
Kokkola
Kolttien kyläkokous
Koneen säätiö

Koneyrittäjät ry
Kotka
Kouvola
Kuntaliitto
Kuopio
Kuusamo
Kymenlaakson liitto
Lahti
Lapin elinvoimakeskus
Lapin liitto
Lapin yliopisto
Lappeenranta
Lapua
Lempäälä
Lieksa
Lohijokitiimi
Lohja
Lounais-Suomen elinvoimakeskus
Lumimuutos osuuskunta
Luomuliitto
Luomus
Luonnonelvytys Oy
Luonnonlaidunlihan tuottajat ry
Luonnonperintösäätiö
Luonnonvarakeskus
Luonto-Liitto ry
Luontopaneeli
Lupa- ja valvontavirasto
LUT-yliopisto
Maan ystävät
Maanomistajainliitto
Meidän metsämme -liike
Metsäbiotalouden tiedepaneeli
Metsähallitus
Metsäteollisuus ry
Mikkeli
MTK
Muurame
Naantali
Natur och Miljö rf
Nokia
Nuorisoala ry
Nuorisovaltuustojen liitto ry
Nuorten luonto- ja ilmastoryhmä NUOLI
Nurmijärvi
OM
Oulu
Oulun yliopisto
Paimio
Paliskuntain yhdistys
Perinnemaisemayhdistys

Pietarsaari
Pirkkala
PLM
Pohjanmaan elinvoimakeskus
Pohjanmaan liitto
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Savon liitto
Pohjois-Suomen elinvoimakeskus
Pori
Porvoo
ProAgria
Puolustusvoimat, pääesikunta
Päijät-Hämeen liitto
Pääkaupunkiseudun metsänomistajat
Raahe
Raasepori
Raisio
Rajavartiolaitos
Rakennusteollisuus ry
Rauma
Riihimäki
Rovaniemi
Ruokavirasto
Saamelainen ilmastoneuvosto
Saamelaiskäräjät
Saamelaispaliskunnat ry
Sahateollisuus ry
Salaojayhdistys
Salo
Satakuntaliitto
Savonlinna
Seinäjoki
Sisä-Suomen elinvoimakeskus
Sitra
SLC
Suomen Latu ry
Suomen luonnonsuojeluliitto
Suomen metsäkeskus
Suomen metsästäjäliitto
Suomen partiolaiset
Suomen riistakeskus
Suomen vesiensuojeluyhdistysten liitto
Suomen vesistösäätiö
Suomen ympäristökeskus
Taideyliopisto
Tampere
Tampereen korkeakouluyhteisö
Tapio Oy
TEM
Tenon kalatalousalue

Tornator
Tornio
Turku
Turun yliopisto
Tuusula
Ulvila
UPM Metsä
Uudenmaan elinvoimakeskus
Uudenmaanliitto
Uusikaupunki
Vaasa
Vaasan yliopisto
Valkeakoski
Vantaa
Varkaus
Varsinais-Suomen liitto
Vesilaitosyhdistys
Villilohi ry
VM
VNK
WWF
Ylivieska
Ylöjärvi
Åbo Akademi
Ålands landskapsregeringen

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset kommentit ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta

Kommentit luontotyyppien ja lajien tilan parantamisen tavoitteisiin (artiklan 4 tavoitteisiin vastaaminen) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Kommentit meriekosysteemien ennallistamistavoitteisiin (artiklan 5 tavoitteisiin vastaaminen) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luvut 2-3)

Kaupunkiekosysteemialueiden rajauksiin liittyvät kommentit / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Kommentit jokien ennallistamistavoitteisiin (artiklan 9 tavoitteisiin vastaaminen) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Kommentit pölyttäjäkantojen ennallistamistavoitteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Maatalousindikaattoreiden valintaan ja turvemaan määritelmään liittyvät kommentit / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Metsäindikaattoreiden valintaan liittyvät kommentit / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Kommentit heikentämättömyysvelvoitteen kansallisen toimeenpanon ja joustavaan soveltamiseen. Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto luku 6. Heikentämättömyysvelvoitteen kansallista toimeenpanoa valmistellaan erillisessä lakihankkeessa (https://ym.fi/hankesivu?tunnus=YM022:00/2025), josta järjestetään oma erillinen lausuntokierros valmistelun edetessä.

Kommentit toimenpideluonnoksista

Kommentit erityisesti luontotyyppi ja lajitavoitteita (artikla 4) sekä jokien vapauttamista (artikla 9) tukeviin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Kommentit erityisesti meri- ja vesiekosysteemien (artikla 5) ennallistamista tukeviin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Kommentit kaupunkiekosysteemialueiden kaupunkivihreää ja latvuspeittoa lisääviin toimenpiteisiin (artikla 8) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Kommentit erityisesti pölyttäjäkantojen ja maatalousekosysteemien ennallistamista tukeviin toimenpiteisiin (artiklat 10 ja 11) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Kommentit erityisesti metsäekosysteemien ennallistamista tukeviin toimenpiteisiin (artikla 12) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Kommentit tietopuutteiden ja seurantavelvoitteiden täyttämiseksi ehdotettuihin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Kommentit suunnitelman kustannuksiin ja rahoituspohjaa koskeviin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 5)

Haaranen Tarja
Ympäristöministeriö

Ala-Honkola Outi
Ympäristöministeriö

1.7.2026

Kansallisen ennallistamissuunnitelman luonnoksen yhteenveto

Sisällysluettelo

1 Johdanto 3
2 Taustaa 3
2.1 Ennallistamissuunnitelman ohjausryhmän laatimat reunaehdot 3
2.2 Luonto- ja lintudirektiivi 4
2.3 Vesien- ja merenhoito 4
2.4 Luonnon monimuotoisuuden huomioiminen muissa strategioissa ja suunnitelmissa 4
2.5 Merkittävimmät nykyiset luonnon tilan parantamiseen tähtäävät ohjelmat 6
3 Luonnon tilan parantamisen tavoitteet ja linjaukset 7
3.1 Artikla 4 maa-, rannikko- ja makeanveden ekosysteemien ennallistaminen 7
Artikla 4 luontotyyppejä koskevat poikkeukset 10
Toimeenpano Natura 2000 –alueilla 10
Lajien elinympäristöt 10
3.2 Artikla 5 meriekosysteemien ennallistaminen 11
3.3 Artikla 8 kaupunkiekosysteemien ennallistaminen ja artikla 14 (4) kaupunkiekosysteemialueiden määrittäminen 13
Kaupunkiekosysteemialueiden määrittäminen 13
3.4 Artikla 9 jokien luonnollisen kytkeytyneisyyden ja jokiin liittyvien tulvatasanteiden luonnollisten toimintojen ennallistaminen 14
3.5 Artikla 10 pölyttäjäkantojen ennallistaminen 14
3.6 Artikla 11 maatalouden ekosysteemien ennallistaminen 15
3.7 Artikla 12 metsäekosysteemien ennallistaminen 15
3.8 Artikla 13 kolmen miljardin puun istuttaminen 16
3.9 Artikla 20 seurantavelvoitteet 16
4 Toimenpiteet ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi 16
4.1 Erityisesti luontotyyppi ja lajitavoitteita (artikla 4) tukevat toimenpiteet 17
4.2 Erityisesti meri- ja vesiekosysteemien ennallistamista tukevat toimenpiteet (artikla 5, artikla 4) 21
4.3 Erityisesti kaupunkiekosysteemien ennallistamista tukevat toimenpiteet (artikla 8) 23
4.4 Erityisesti jokien luonnollisen kytkeytyneisyyden ennallistamista tukevat toimenpiteet (artikla 9) 24
4.5 Erityisesti pölyttäjäkantojen ja maatalousekosysteemien ennallistamista tukevat toimenpiteet (artiklat 10 ja 11) 25
4.6 Erityisesti metsäekosysteemien ennallistamista tukevat toimenpiteet (artiklat 12 ja 4) 26
4.7 Lainsäädäntötarpeiden tarkastelu 28
4.8 Tietopuutteiden sekä seurantavelvoitteiden täyttämiseksi vaadittavat toimenpiteet 30
5 Toimenpiteiden kustannukset, tarvittavat määrärahat ja rahoituspohjan laajentamistoimenpiteet 32

LUONNOS

5.1 Rahoituspohjan laajentamista tukevat toimenpiteet 38
6 Heikentämättömyysvelvoitteen toimeenpano ja joustava soveltaminen 39
7 Kansallisen ennallistamissuunnitelman valmisteluprosessi 41
8 Kuuleminen ja lausuntokierros 42
9 Ennallistamissuunnitelman vaikutukset 43
9.1 Ympäristövaikutukset (SOVA-arvion tiivistelmä) 43
9.2 Taloudelliset vaikutukset 43
9.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan 44
9.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset 45
10 Ennallistamissuunnitelman seuranta ja raportointi Euroopan komissiolle 46
11 Ennallistamissuunnitelman päivittäminen 46
12 Ennallistamissuunnitelman hyväksyminen ja muutoksenhaku 46

1 Johdanto

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus luonnon ennallistamisesta (EU) 2024/1991 julkaistiin 29.7.2024 ja se astui voimaan 18.8.2024. EU:n ennallistamisasetus toimeenpanee EU:n biodiversiteettistrategiaa ja pyrkii osaltaan pysäyttämään luontokadon etenemisen.

Asetuksen toimeenpanoa varten jäsenmaat laativat kansalliset ennallistamissuunnitelmat ja toteuttavat tarvittavat esiselvitykset ja vaikutusarviot niiden ennallistamistoimenpiteiden määrittämiseksi, jotka ovat tarpeen asetuksen 4–13 artiklassa säädettyjen ennallistamistavoitteiden saavuttamiseksi sekä unionin yleisten tavoitteiden saavuttamisen edistämiseksi ottaen huomioon uusin tieteellinen näyttö. Ennallistamissuunnitelmassa tulee tunnistaa synergiat muun muassa ilmastonmuutoksen hillitsemisen ja siihen sopeutumisen kanssa sekä olemassa olevan linkittyvän lainsäädännön toimeenpanon kanssa. Suunnitelmassa pitää myös tunnistaa asetuksen tavoitteiden kannalta ristiriitaiset kannustimet.

Jäsenvaltion tulee jättää ennallistamissuunnitelman luonnos komissiolle kaksi vuotta asetuksen voimaan astumisen jälkeen, eli 1.9.2026. Suunnitelma toimitetaan komissiolle tätä tarkoitusta varten laaditulla lomakkeella toimeenpanoasetuksen 2025/912 mukaisesti. Komissio arvioi kansallisen ennallistamissuunnitelman luonnoksen kuuden kuukauden kuluessa sen vastaanottamisesta. Komissio toimii kyseistä arviointia tehdessään tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltion kanssa. Jäsenvaltion on otettava komission mahdolliset havainnot huomioon lopullisessa kansallisessa ennallistamissuunnitelmassaan. Jäsenvaltion on viimeisteltävä, julkaistava ja toimitettava komissiolle kansallinen ennallistamissuunnitelmansa kuuden kuukauden kuluessa komission havaintojen vastaanottamisesta.

2 Taustaa

2.1 Ennallistamissuunnitelman ohjausryhmän laatimat reunaehdot

Ennallistamissuunnitelman laatimishankeen ohjausryhmä, jossa oli kaikkien hallituspuolueiden edustus, laati työn alussa ennallistamissuunnitelman laatimiselle reunaehdot. Ne korostavat kustannustehokkaita, monivaikutteisia ja oikeudenmukaisia toimia, joilla voidaan samanaikaisesti vahvistaa luonnon monimuotoisuutta, tukea elinkeinojen toimintaedellytyksiä ja turvata kansalaisten perusoikeudet. Vapaaehtoiset keinot ovat keskeinen osa keinovalikoima. EU-asetuksen tarjoamat joustot hyödynnetään Suomen kannalta parhaalla tavalla. Toimenpiteet priorisoidaan erityisesti suojelualueille ja valtion maille toimeenpanon alkuvaiheessa, ja niissä sovitetaan yhteen ennallistamistavoitteet, huoltovarmuus, ruuantuotanto, taloudelliset vaikutukset ja yritysten kilpailukyky. Luontotyyppien suotuisaa viitealaa (FRA) määriteltäessä vertailuarvoksi valitaan lähtökohtaisesti luontotyyppien pinta-alat vuonna 1995. Teemaryhmät voivat esittää hyväksyttäväksi muuta referenssiarvoa ohjausryhmälle luontotyypeittäin. Laajapinta-alaisten/merkittävimpien metsäisten direktiiviluontotyyppien määritelmien tulkintaa tarkastellaan ja selkeytetään Natura-verkoston ulkopuolella lähtökohtana EU:n alkuperäiset määritelmät. Suunnitelman rahoituksessa painotetaan kustannustehokkuutta, EU-rahoituksen aktiivista hyödyntämistä ja monipuolisia rahoitusratkaisuja. Toimeenpano sovitetaan eduskunnan vuosittaisiin budjettipäätöksiin sekä käytettävissä oleviin resursseihin.

2.2 Luonto- ja lintudirektiivi

Luontodirektiivi (92/43/ETY) ja lintudirektiivi (2009/147/EY) ovat Euroopan unionin tärkeimmät luonnonsuojelusäädökset. Luontodirektiivi koskee luonnonvaraista eläimistöä, kasvistoa ja luontotyyppejä. Luontodirektiivi velvoittaa EU:n jäsenmaita yhteisön tärkeinä pitämien, direktiivin liitteissä I, II, IV ja V lueteltujen luontotyyppien ja lajien suojeluun. Lintudirektiivi koskee kaikkien luonnonvaraisena elävien lintulajien suojelua jäsenmaissa.

Suomessa direktiivit pannaan täytäntöön luonnonsuojelulailla (9/2023) muiden kuin metsästyslain (615/1993) 5 §:ssä tarkoitettujen eläinlajien osalta. Luonto- ja lintudirektiivi edellyttävät sekä lajien että niiden elinympäristöjen suojelua tasolla, joka mahdollistaa lajien kantojen ja luontotyyppien esiintymien ylläpidon suotuisalla suojelutasolla tai sen saavuttamisen. Ennallistamisasetus tehostaa direktiivien toimeenpanoa asettamalla määräaikoja luontotyyppien ja lajien elinympäristöjen tilan parantamiselle.

2.3 Vesien- ja merenhoito

EU:n vesipuitedirektiivi ja meristrategiapuitedirektiivi on pantu kansallisesti toimeen lailla vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä (1299/2004). Vesien- ja merenhoidon tavoitteena on saavuttaa vesien- ja meren hyvä tila. Eikä vesien tila saa heiketä. Vesien- ja merenhoidon suunnitelmat päivitetään kuuden vuoden välein. Tällä hetkellä on käynnissä kolmas vesienhoito- ja toinen merenhoitokausi 2022–2027. Parhaillaan valmistellaan vesien- ja merenhoidon suunnitelmia vuosille 2028–2033, joista valtioneuvoston on määrä päättää joulukuussa 2027.

Vesien- ja merenhoidon suunnitelmat toimenpiteineen sisältävät keskeisiä toimenpiteitä luontotyyppien ennallistamistavoitteiden saavuttamiseksi, eikä tavoitteita voida saavuttaa ilman vesien- ja merenhoitosuunnitelmien tehokasta toimeenpanoa.

Sisävesi-, rannikko- ja meriluontotyyppien toimenpiteet sekä vesien- ja merenhoidon että ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi sisältyvät ensisijaisesti vesien- ja merenhoidon suunnitelmiin. Kansalliseen ennallistamissuunnitelmaan sisältyy myös ennallistamisasetuksen tavoitteiden kannalta tarvittavia vesien- ja merenhoitosuunnitelmia täydentäviä toimenpiteitä. Niitä sisältyy erityisesti eräisiin pienvesien (pienet järvet ja lammet, purot) luontotyyppeihin. Vesienhoidossa vesimuodostumiksi on rajattu yli 0,5 km^2 järvet ja kaikki valuma-alueeltaan yli 100 km^2 joet, lisäksi puroja on rajattu vesimuodostumiksi osittain, mutta ei kaikkia, vaikka ne sisältyvät luontotyyppiin pikkujoet ja purot. Lisäksi lajisuojelun näkökulmasta erityisesti sisävesillä voi olla tarpeen esittää toimia, jotka eivät sisälly vesien- ja merenhoidon suunnitelmiin. Ennallistamisasetuksen artiklaan 9 liittyvä kokonaisuus ensisijaisesti käyttötarkoituksensa menettäneiden esteiden poistosta sisältyy ennallistamissuunnitelmaan ja se täydentää vesienhoidon kalankulkua helpottavia toimenpiteitä.

2.4 Luonnon monimuotoisuuden huomioiminen muissa strategioissa ja suunnitelmissa

Kansallisessa ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmassa (KISS2030) luonnon monimuotoisuus on tunnistettu sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksille erittäin haavoittuvaksi että sopeutumiskyvyn keskeiseksi perustaksi. Monimuotoisuuden turvaaminen nähdään välttämättömänä, koska luonnon monimuotoisuuden heikentyminen heikentää luonnon kykyä sopeutua ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Monimuotoisuutta

koskevaa tavoitetta (Tavoite 11: "Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja luontokadon pysäyttäminen tukevat toisiaan vuoteen 2030 mennessä") toteutetaan toimenpiteellä, jotka sisältävät suojelualueverkoston kehittämisen ja hoidon, heikentyneiden elinympäristöjen ennallistamisen, ilmastonmuutoksen vaikutusten huomioimisen lajien ja luontotyyppien suojelussa, systemaattisen pitkän aikavälin seurannan vahvistamisen sekä hallinnonalojen politiikkajohdonmukaisuuden parantamisen monimuotoisuustavoitteiden tukemiseksi. Lisäksi sopeutumissuunnitelman tavoitteessa edistetään luontopohjaisten ratkaisujen käyttöönottoa, jotka parantavat samanaikaisesti ilmastoriskien hallintaa ja luonnon monimuotoisuutta.

Kansallisessa metsästrategiassa 2035 (KMS2035) luonnon monimuotoisuuden turvaaminen on keskeinen osa metsien kestävää käyttöä ja metsäalan pitkän aikavälin kehittämistä. Strategian yhtenä keskeisenä päämääränä on vahvistaa metsien elinvoimaisuutta, monimuotoisuutta ja sopeutumiskykyä. Tavoitteena on kääntää talouskäytössä olevien metsien monimuotoisuuskehitys elpymisuralle, vahvistaa metsien ilmastokestävyyttä ja tuhoriskien hallintaa sekä vähentää metsätalouden aiheuttamia ympäristöriskejä. Strategiassa luonnon monimuotoisuutta edistävät toimenpiteet kohdistuvat erityisesti talousmetsien luonnonhoidon vaikuttavuuden parantamiseen. Toimenpiteisiin sisältyvät muun muassa lahopuun ja säästöpuiden määrän lisääminen, sekapuustoisuuden edistäminen, luonnonhoidon ohjeistuksen ja kannustimien kehittäminen sekä metsien rakenteellisen monimuotoisuuden vahvistaminen.

Kansalliseen ja alueelliseen kumppanuussuunnitelmaan (2028–2034) osoitetun **yhteisen maatalouspolitiikan** toimenpiteet suunnitellaan edistämään kestävän ruuan tuotannon tukemista, vahvistamaan huoltovarmuutta sekä parantamaan maaseutualueiden vetovoimaa ja elintasoa. Yhteisen maatalouspolitiikan toimenpiteet voivat osaltaan tukea ennallistamissuunnitelman tavoitteita, mutta ennallistamissuunnitelma ei määritä yhteisen maatalouspolitiikan toimenpiteiden sisältöä.

Niissä kohdin, missä on tunnistettavissa yhteisiä ennallistamisasetuksen ja kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman tavoitteita, voidaan näiden tavoitteiden edistämisen suunnitelmia kuvata ennallistamissuunnitelman yhteydessä. Nämä yhteisiksi tunnistetut ennallistamissuunnitelman tavoitteet tarkastellaan yhteisen maatalouspolitiikan tavoitteita toteuttavien toimenpiteiden suunnittelun, kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman muiden toimenpiteiden suunnittelun tai kansallisten toimenpiteiden suunnittelun yhteydessä.

Yhteisen maatalouspolitiikan toimenpiteillä on monia potentiaalisia yhteishyötyjä mm. luontotyyppien ja lajien elinympäristöjen suojelussa ja ennallistamisessa, pölyttäjien suojelussa sekä vesien ja meren tilan parantamisessa. Keskinäisten synergioiden hyödyntäminen vahvistaa ennallistamissuunnitelman toimeenpanon kustannustehokkuutta ja –vaikuttavuutta.

Suomen CAP-suunnitelman (2023–2027) tavoitteena on aktiivinen ruoantuotanto, ympäristö- ja ilmastoviisas maatalous sekä uudistuva ja monipuolinen maaseutu. Ympäristötavoitteisiin kuuluu luonnon monimuotoisuuden ja geneettisen monimuotoisuuden ylläpitäminen ja edistäminen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 2021/2115 erityistavoite 6). CAP-suunnitelman toimenpiteillä edistetään vesien- ja merentilan parantamista, peltoluonnon monimuotoisuutta, säilytetään alkuperäisrotuja ja alkuperäiskasvilajikkeita, edistetään perinnebiotooppien ja luonnonlaitumien laadukasta hoitoa sekä maaseutumaiseman säilyttämistä ja hoitoa. Hyvän maatalouden ja ympäristön vaatimukset ja lakisääteiset hoitovaatimukset ovat EU:n kokonaan tai osittain rahoittamien tukien saamisen ehtona. Monet CAP-suunnitelman toimenpiteet edistävät myös välillisesti luonnon monimuotoisuustavoitteita.

Kansallisessa ruokastrategiassa 2040 luonnon monimuotoisuuden turvaaminen on keskeinen osa ruokajärjestelmän kestävyyttä ja pitkän aikavälin kehittämistä. Strategian yksi neljästä päämäärästä on luonnon kantokyky ja sen vahvistamisen keskeisenä tavoitteena on lisätä luonnon monimuotoisuutta maatalous- ja luonnonympäristöissä sekä parantaa ekosysteemien tilaa. Monimuotoisuutta edistävät tavoitteet kohdistuvat erityisesti maatalousympäristöön, ja ulottuvat sitä kautta koko ruokajärjestelmään. Strategiassa keskeiset luonnontilaa parantavat tavoitteet keskittyvät muun muassa viljelykäytäntöjen tuotantotapamuutoksiin, ravinnekierrätyksen tehostamiseen, maaperän kunnon parantamiseen sekä ruokajärjestelmän toimijoiden hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Luonnon monimuotoisuus kytkeytyy tiiviisti myös muihin ruokajärjestelmän tavoitteisiin, kuten huoltovarmuuteen. Näiden tavoitteiden yhteisvaikutuksilla pyritään vahvistamaan ruokajärjestelmän ekologista kestävyyttä ja resilienssiä. Luonnon kantokyvyn turvaaminen on edellytys sekä ruokaturvalle että pitkän aikavälin huoltovarmuudelle.

2.5 Merkittävimmät nykyiset luonnon tilan parantamiseen tähtäävät ohjelmat

Helmi-elinympäristöohjelman tavoitteena on parantaa heikentyneiden elinympäristöjen tilaa ja suojella soita maanomistajien vapaaehtoisuuteen pohjautuen. Helmi-ohjelman toimeenpano perustuu valtioneuvoston periaatepäätökseen, jossa on asetettu vuoteen 2030 ulottuvat tavoitteet 40 toimenpiteelle. Ohjelman keskeisimpiä toimenpiteitä ovat soiden vapaehtoinen suojelu ja ennallistaminen, metsäisten elinympäristöjen ennallistaminen ja hoito, perinnebiotooppien, arvokkaiden lintuvesien sekä pienvesien ja rantaelinympäristöjen kunnostus ja hoito sekä suojelualueiden ulkopuolisten kosteikkojen rakentaminen, linnuston syysaikaisen levähdysalueverkoston laajentaminen ja vieraspetojen minkin ja supikoiran poistopyynti.

METSO-ohjelman tavoite on parantaa metsäisten luontotyyppien ja metsälajien tilaa ja suojelutasoa. Valtioneuvosto on 16.4.2026 tehnyt periaatepäätöksen vapaaehtoisesta metsien monimuotoisuuden toimenpideohjelmasta (METSO) vuosille 2026–2040. Ohjelmalla jatketaan maanomistajien vapaaehtoisuuteen perustuvaa metsien suojelua. Ohjelma toteuttaa EU:n ennallistamisasetuksen vuosille 2030 ja 2040 asetettuja monimuotoisuuden suojelun tavoitteita metsien osalta koko maassa. METSO-ohjelma tukee muita toimenpiteitä, joilla pyritään kääntämään metsäisten elinympäristöjen ja lajien heikkenevä kehitys myönteiseen kehityssuuntaan vuoteen 2030 mennessä. Nousu-ohjelman tavoitteena on uhanalaisten vaelluskalakantojen vahvistaminen niiden luontainen elinkierto palauttamalla. Toimenpiteet perustuvat vapaaehtoisuuteen ja ne keskittyvät virtavesien vaellusesteiden poistoon joko esteitä purkamalla tai rakentamalla erilaisia ohitusratkaisuja. Ohjelma tarjoaa valtion vipurahoitusta ja asiantuntija-apua hankkeisiin, joilla on vahva aluetoimijoiden sitoutuminen ja joihin saadaan kumppaneita merkittävällä omarahoitusosuudella. Vuodesta 2020 alkaen Nousu-ohjelman tuella on toteutettu myös ennallistamisasetuksen artiklan 9 tarkoittamia keinotekoisten esteiden poistoja.

Ahti-ohjelman tavoitteena on edistää toimia vesien ja meren tilan parantamiseksi. Ahti-ohjelmassa tuetaan ja edistetään erityisesti hajakuormituksen hallintaa, kuten ravinteiden kierrätystä, maanparannusaineiden käyttöä maataloudessa, vesistöjen ja valuma-alueen kunnostustoimia sekä kaupunkivesien hallintaa. Saaristomeri-ohjelma on osa Ahti-ohjelmaa.

3 Luonnon tilan parantamisen tavoitteet ja linjaukset

3.1 Artikla 4 maa-, rannikko- ja makeanveden ekosysteemien ennallistaminen

Artikla 4 velvoittaa jäsenmaita ottamaan käyttöön ennallistamistoimet, joilla parannetaan asetuksen liitteen I luontotyyppien, eli luontodirektiivin luontotyyppien tilaa. Luontotyyppejä on yhteensä 68 ja ne jaetaan ennallistamisasetuksen liitteen I mukaisesti kuuteen luontotyyppiryhmään. Luontotyyppien kokonaispinta-ala on 103 556 km^2. Vuoteen 2030 mennessä ennallistamistoimien on katettava 30 % kaikesta luontotyyppien heikentyneessä tilassa olevasta pinta-alasta, jonka määräksi on arvioitu 3 531 909 hehtaaria (35 319 km^2) (boreaaliset luonnonmetsät ja harjumetsät eivät ole näissä luvuissa mukana). Vuoteen 2040 mennessä ennallistamistoimien on katettava 60 % ja vuoteen 2050 mennessä 90 % heikentyneessä tilassa olevasta luontotyyppiryhmäkohtaisesta pinta-alasta.

Artikla 4 velvoittaa jäsenmaita ottamaan käyttöön toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen liitteessä I lueteltujen luontotyyppien pinta-alan palauttamiseksi, jotta voidaan saavuttaa kyseisten luontotyyppien suotuisa viiteala. Palauttamista tehdään alueilla, joilla kyseisiä luontotyyppejä ei esiinny. Toimenpiteitä on toteutettava alueilla, jotka edustavat vähintään 30 % vuoteen 2030 mennessä siitä lisäpinta-alasta, joka tarvitaan, jotta saavutetaan kunkin luontotyyppiryhmän suotuisa kokonaisviiteala. Vuoteen 2040 mennessä toimenpiteiden piirissä on oltava 60 % ja vuoteen 2050 mennessä 100 % tarvittavasta lisäpinta-alasta. Pinta-alan palauttamista tarvitsevia luontotyyppejä on yhteensä 23 (boreaaliset luonnonmetsät ja harjumetsät puuttuvat näistä luvuista), ja niitä on kaikissa luontotyyppiryhmissä lukuun ottamatta arojen, nummien ja pensaikkojen luontotyyppejä. Palautettavan pinta-alan kokonaistavoite vuoteen 2050 mennessä on 39 442 hehtaaria (394 km2).

Luontotyyppejä koskevien ennallistamis- ja palauttamisvelvoitteiden lisäksi asetuksen 4 artikla velvoittaa jäsenvaltiot täydentämään luontotyyppien tilaa koskevia tietopuutteita. Asetuksen 4 artiklan 9 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että liitteessä I lueteltujen luontotyyppien tila tunnetaan vuoteen 2030 mennessä vähintään 90 prosentilla niiden kokonaispinta-alasta ja vuoteen 2040 mennessä koko pinta-alalla. Alustavien arvioiden mukaan 90 % tavoite vuoteen 2030 mennessä on Suomessa mahdollista saavuttaa, ja kaikki tietopuutteet pyritään paikkaamaan asetuksen mukaisesti v. 2040 mennessä. Luontotyyppien tietopuutteiden täydentämiseen liittyviä toimenpiteitä kuvataan luvussa 4.

Taulukossa 1 on esitetty kunkin liitteen I mukaisen luontotyyppiryhmän tavoite kokonaispinta-alaksi, tavoite pinta-alan palauttamiseksi, heikentyneessä tilassa oleva pinta-ala ja ennallistamisen tavoitepinta-alat vuoteen 2030 ja 2050 mennessä. Lisäksi esitetään tuntemattomassa tilassa oleva luontotyyppiryhmän pinta-ala, jonka tila on selvitettävä. Tavoite kokonaispinta-alaksi sisältää luontotyyppiryhmän nykyisen pinta-alan sekä tavoitteen palautettavaksi lisäpinta-alaksi. Tavoitteet luontotyyppiryhmien kokonaispinta-aloiksi on asetettu ennallistamissuunnitelman valmistelussa, ja ne eroavat osalla luontotyyppiryhmistä luontodirektiivin mukaisessa suojelutasoarvioinnissa määritellyistä suotuisista kokonaisviitealoista. Tämä johtuu mm. tietopohjan parantumisesta. Sama koskee myös luontotyyppiryhmien heikentyneessä tilassa olevaa pinta-alaa sekä tuntemattomassa tilassa olevaa pinta-alaa.

Luontotyyppiryhmistä aroille, nummille ja pensaikoille ei ole osoitettu ennallistamistavoitetta vuodelle 2030. Tämän luontotyyppiryhmän (sisältää tunturikankaat ja -pajukot) osalta käynnistetään horisontaalisia toimia, joiden sitomista pinta-alatavoitteisiin selvitetään ennallistamissuunnitelman myöhemmissä päivityksissä.

Neljän yleisimmän suoluontotyypin (aapasuot, boreaaliset keidassuot, puustoiset suot sekä vaihettumis- ja rantasuot) osalta Suomi esittää v. 2050 ennallistamistavoitteeksi vain noin 30 prosenttia ennallistamisasetuksen mukaisen 90 prosentin sijaan. Muiden suo- ja kosteikkotyyppien osalta noudatetaan asetuksenmukaista tavoitetta. Näin ollen suoluontotyyppien lisäinen ennallistamistavoite vuosille 2027–2050 olisi yhteensä n. 700 000 ha (7 000 km2). Vuosille 2027–2030 lisäinen tavoite olisi vastaavasti 167 000 ha (1 670 km2).

Perusteluna asetuksen vaatimusta pienemmän tavoitteen valinnalle on se, että rajalliset resurssit eivät riitä edes pitkällä aikavälillä kaikkien laajapinta-alaisten suoluontotyyppien täysmääräiseen ennallistamiseen ja samalla kustannukset olisivat kohtuuttomat suhteessa saavutettavaan monimuotoisuushyötyyn. Luonnon monimuotoisuuden turvaamisen kannalta on tärkeämpää kohdentaa ennallistamistoimet ja resursointi tasaisemmin kaikkiin luontotyyppiryhmiin kuin vain neljään hyvin laajapinta-alaiseen suoluontotyyppiin. Asetuksen tavoitetta huomattavasti pienemmän suopinta-alan oikein kohdennetun ennallistamisen arvioidaan olevan riittävä tavoiteltaessa suoluontotyyppien hyvää tilaa v. 2050 mennessä. Suoluontotyyppien ennallistamistavoitetta on kuitenkin syytä arvioida uudelleen ja tarvittaessa nostaa ennallistamissuunnitelmaa päivitettäessä v. 2030 jälkeen.

Metsäluontotyyppien osalta Suomelle tärkeiden tavoitteiden saavuttaminen edellyttää neuvotteluja komission kanssa mm. kansallisten joustojen käytöstä, pinta-aloista ja tulkinnoista sekä vapaaehtoisen suojelun rahoituksesta. Metsäluontotyyppejä koskevia pinta-aloja ei siksi vielä ilmoiteta tässä luonnosversiossa.

Ensimmäisessä ennallistamissuunnitelmassa esitetään strateginen katsaus luontotyyppien tavoitepinta-aloista vuoteen 2040 ja 2050. Luontotyyppien ennallistamista ja palauttamista koskevat toimenpidetarpeet ja pinta-alat arvioidaan uudelleen ja päivitetään seuraavassa v. 2032 mennessä laadittavassa ennallistamissuunnitelmassa tietopohjan tarkennuttua. Tässä suunnitelmassa ei myöskään esitetä ennallistamistavoitteita hyvässä tilassa olevien luontotyyppien ei-hyvässä tilassa olevalle pinta-alalle vaan priorisoidaan toimet ei-hyvässä tilassa oleviin luontotyyppeihin. Myös näihin tavoitteisiin voidaan palata ennallistamissuunnitelman myöhemmissä päivityksissä.

Taulukko 1. Pinta-alat luontotyyppiryhmittäin. Alustava**

Luontotyyppiryhmä	Tavoite kokonaispinta-alaksi, km2	Tavoite pinta-alan palauttamiseksi, km2	Tavoite pinta-alan palauttamiseksi v. 2030 mennessä, km2	Tuntemattomassa tilassa oleva pinta-ala, km2	Heikentyneessä tilassa oleva pinta-ala, km2	Ennallistamisen tavoite (v. 2030 mennessä), km2	Ennallistamisen tavoite (v. 2050 mennessä), km2
Kosteikot*	49 056	179	54	4 931	23 552	3 307	8 610
Jokien, järvien sekä tulva- ja ranta-alueiden luontotyypit	34 493	2,7	0,8	5 653	4 463	3 527	3 626
Niityt ja muut laidunalueet	597	209	35	27,4	19,4	7,7	17,4
Metsät**							
Arojen, nummien ja pensaikkojen luontotyypit	5 594	0	0	0	1 220	0	1 098
Kallioiden ja dyynien luontotyypit	3 749	3,3	1	5	1 571	1 233	1 414
Yhteensä	93 489	394	91	10 616	30 825	8075	14 765

*Kosteikot-ryhmässä on mukana suoluontotyypit sekä kolme merien rannikkoluontotyyppiä. **Metsien tietoja ei ilmoiteta tässä luonnosversiossa.

LUONNOS

Artikla 4 luontotyyppejä koskevat poikkeukset

Artiklan 4.5 poikkeus antaa joustoa luontotyyppien pinta-alan palauttamiseen. Jäsenmaa voi todeta, ettei ole mahdollista ottaa käyttöön pinta-alaa palauttavia toimenpiteitä kaikella tarvittavalla lisäpinta-alalla ja saavuttaa suotuisaa viitealaa vuoteen 2050 mennessä. Suomi käyttää poikkeuksen antaman jouston kaikilla niillä luontotyypeillä, joilla on palautettavaa pinta-alaa eli tavoitetasoksi asetetaan 90 % tarvittavasta palautettavasta lisäpinta-alasta. Poikkeuksen piiriin lukeutuu yhteensä 23 luontotyyppiä. Pinta-alan palauttamisen tavoitetta tarkennetaan luontotyyppikohtaisesti seuraavassa ennallistamissuunnitelmassa.

Artiklan 4.2. poikkeus koskee erittäin yleisiä, laajalle levinneitä luontotyyppejä. Sen käyttöönotto mahdollistaa alhaisemman prosenttitavoitteen asettamisen heikentyneessä tilassa olevan erittäin yleisen ja laajalle levinneen luontotyypin pinta-alan ennallistamiselle. Suomi ottaa poikkeuksen käyttöön ja asettaa tavoitteeksi 80 %, mikä vähentää ennallistamistoimien piiriin saatettavaa laskennallista pinta-alaa kolmella luontotyypillä: karut ja kirkasvetiset järvet (3110), humuspitoiset järvet ja lammet (3160) sekä puustoiset suot (91D0). Puustoisten soiden osalta kokonaistavoite on kansallisesti päätetty asettaa 30 prosenttiin (ks. edellä)

Toimeenpano Natura 2000 –alueilla

Artikla 4.1 mukaisesti jäsenmaa voi tarvittaessa asettaa etusijalle Natura 2000 -alueilla toteutettavat ennallistamistoimenpiteet vuoteen 2030 mennessä. Yleisin luontotyyppiryhmä on suot, joilla arvioidaan olevan Natura-verkostossa noin 65 000 ha (650 km^2) heikentyneessä tilassa olevia esiintymiä, joille ei ole vielä kohdistettu suoria ennallistamistoimia. Dyyniluontotyypeistä suurin osa esiintyy Natura-alueilla, ja myös niittyjen ja muiden laidunalueiden luontotyyppien ennallistamista priorisoidaan Natura-alueille ja muille suojelualueille toimeenpanon alkuvaiheessa. Sen sijaan esimerkiksi sisävesiluontotyypeillä mahdollisuudet kohdistaa toimia Natura-alueille vuoteen 2030 mennessä ovat hyvin rajalliset, koska erityisesti vesistöjä ei ole yleensä sisällytetty laajalti suojelualueisiin. Toimeenpano pelkästään Natura-alueilla ja muilla suojelualueilla ei yksin riitä artikla 4.1 mukaisen ennallistamistavoitteen saavuttamiseksi v. 2030 ja toimenpiteiden määrää on kasvatettava myös suojelualueiden ulkopuolella.

Lajien elinympäristöt

Artikla 4 velvoittaa jäsenmaita tekemään ennallistamistoimenpiteitä lajien elinympäristöjen riittävän laadun ja määrän turvaamiseksi. Lajien elinympäristöjen tilan parantamista on toteutettava liitteen I luontotyyppeihin kohdistuvien toimien lisäksi. Ennallistamistarpeen arvioinnissa on hyödynnettävä tietoa luontotyyppitoimien kohdentumisesta, jotta voidaan arvioida lajien elinympäristöihin kohdistuvien lisäisten toimenpiteiden tarvetta. Lajien elinympäristöjen ennallistamiselle ei näin ollen esitetä viitteellisiä ennallistamispinta-aloja tässä ensimmäisessä ennallistamissuunnitelmassa, vaan tietopohjaa täydennetään riittävälle tasolle. Joidenkin yksittäisten lajiryhmien osalta esitetään kuitenkin jo nyt sellaisia kohdennettuja toimenpiteitä, jotka ovat selkeästi lisäisiä luontotyyppitoimiin nähden. Lisäisiä toimia ovat esimerkiksi arvokkaiden lintuvesien kunnostus ja lintukosteikoiden perustaminen Helmi- ja Sotka-ohjelmien puitteissa sekä niihin liittyvä vieraslajien torjunta. Samoin toimeenpannaan eräiden lajien, kuten saimaannorppa, suojelusuunnitelmia, jotka sisältävät niille spesifejä hoito- ja kunnostustoimenpiteitä.

3.2 Artikla 5 meriekosysteemien ennallistaminen

Artikla 5 velvoittaa jäsenmaita ottamaan käyttöön ennallistamistoimet, joilla parannetaan asetuksen liitteen II luontotyyppien, eli meriluontotyyppien tilaa. Vuoteen 2030 mennessä ennallistamistoimien on katettava 30 % luontotyyppien heikentyneessä tilassa olevasta pinta-alasta. Itämeressä asetuksen luontotyyppejä ovat meriheinäpohjat, makrolevämetsät, simpukkapohjat, sieni- ja korallipohjat.

Vuoteen 2040 mennessä ennallistamistoimien on katettava 60 % ja vuoteen 2050 mennessä 90 % heikentyneessä tilassa olevasta pinta-alasta. Ravinnekuormituksen vähentämisen vaikutusta luontotyyppikohtaisesti vuosikymmen kohtaisia pinta-aloina ei ole mahdollista tarkasti arvioida.

Taulukko 2. Nykypinta-ala ja ennallistettava pinta-ala (luontotyyppiryhmittäin) ilmoitettuna km^2. Tulokset perustuvat merialueelta kerättyyn tietoon, ja laji- ja elinympäristömallinnukseen. SVA = suotuisa viiteala.

Luontotyyppi ryhmä	Tavoite kokonais-pinta-alaksi, km^2	Tavoite pinta-alan palautta-miseksi, km^2	Tavoite pinta-alan palautta-miseksi v. 2030 mennessä, km^2	Tuntemat-tomassa tilassa oleva pinta-ala, km^2	Heikenty-neessä tilassa oleva pinta-ala, km^2	Ennallistami-sen tavoite (v. 2030 mennessä), km^2	Ennallistami-sen tavoite (v. 2050 mennessä), km^2
Ryhmä 1: Meriheinä-pohjat	1086	405	121	0	594	178	594
Ryhmä 2: Makrolevä-metsät	2466	1451	435	0	659	198	659
Ryhmä 3: Simpukka-pohjat	2987	973	292	0	1109	333	1109
Ryhmä 5: Sieni-, koralli- ja koralleja tuottavat pohjat	106	0	0, SVA on pienempi kuin nykyinen pinta-ala	0	0	0, SVA on pienempi kuin nykyinen pinta-ala	0
Yhteensä Ryhmät 1-5	6645	2829	848	0	2362	709	2362
Ryhmä 7: Pehmeät sedimentit (enintään 1000 metrin syvyydessä)	74721	0	0	0	13370	886	1342

Itämeren luontotyyppien ennallistamisessa keskeistä on ravinnekuormituksen vähentäminen Itämeren valuma-alueelta. Luontotyypit kärsivät etenkin rehevöitymisen epäsuorista vaikutuksista (veden samentuminen ja näkösyvyyden heikentyminen, lisääntynyt sedimentaatio ja päällyslevät, hapettomat pohjat) ja rehevöitymistilan kohentuessa myös luontotyyppien tila paranee. Etenkin makrolevämetsien osalta samea vesi rajoittaa niiden esiintymissyvyyttä, jolla on huomattava vaikutus niiden kattamaan pinta-alaan. Meren

pohjaan kohdistuvilla toimilla (esim. rakentaminen) on paikallisia negatiivisia vaikutuksia luontotyyppeihin. Myös suoria ennallistamistoimia, kuten uudelleenistutuksia tai elinympäristökunnostuksia, voidaan tehdä alueilla, joilla veden laatu mahdollistaa luontotyyppien elinvoimaisuuden. Ilmastonmuutoksen vaikutukset, kuten vakavat lämpöaallot, voivat kuitenkin haastaa mereisten luontotyyppien positiivista kehitystä.

3.3 Artikla 8 kaupunkiekosysteemien ennallistaminen ja artikla 14 (4) kaupunkiekosysteemialueiden määrittäminen

Artiklan 8 kohdan 1 mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että vuoden 2030 loppuun mennessä kaupunkiekosysteemialueiden kaupunkivihreän ja latvuspeiton kansallisessa kokonaispinta-alassa ei tapahdu nettohävikkiä vuoteen 2024 verrattuna. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin jättää kyseisten kokonaispinta-alojen ulkopuolelle kaupunkiekosysteemialueet, joissa kaupunkivihreän osuus kaupunkikeskuksissa ja kaupunkiklustereissa ylittää 45 prosenttia ja latvuspeitto 10 prosenttia. Suomen kunnissa ei sovelleta tätä tavoitetta, koska raja-arvot ylittyvät kaikissa artiklan soveltamisalan piiriin kuuluvissa kunnissa.

Artiklan 8 kohtien 2 ja 3 mukaan jäsenvaltion on vuodesta 2031 alkaen tavoiteltava kaupunkiekosysteemialueiden kaupunkivihreän kansallisen kokonaispinta-alan ja kunkin kaupunkiekosysteemialueen latvuspeiton pinta-alan kasvavia kehityssuuntia. Kasvun tavoitetasot eli tyydyttävät tasot määritellään sen jälkeen, kun komissio on toimittanut vuoden 2028 loppuun mennessä ohjauskehyksen niiden asettamiselle. Kaupunkivihreän ja latvuspeiton tasot mitataan joka kuudes (6.) vuosi 2031 alkaen, kunnes tyydyttävät tasot on saavutettu.

Kaupunkiekosysteemialueiden määrittäminen

Artiklan 8 soveltamisalaan kuuluu Suomessa 67 kuntaa, joista 66 on Manner-Suomen kuntia. Soveltamisalan piiriin kuuluminen määrittyy 1 km^2 karttaruutujen väestöntiheyden perusteella. Kaupunkivihreän ja latvuspeiton määrien kehitystä seurataan näiden kuntien kaupunkiekosysteemialueilla, joiden rajaamiseen on useita vaihtoehtoja: Minimissään kaupunkiekosysteemialueen muodostaa kunnan taajaan asuttu alue eli kaupunkikeskustat ja –klusterit (Urban Centers and Clusters, UCC). Kaupunkikeskustojen ja –klusterien lisäksi kaupunkiekosysteemialueisiin voidaan liittää lähialuetta eli kaupunkikeskustojen ja –klusterien lähellä sijaitsevia kaupunkien osia. Kaupunkiekosysteemialue voi olla myös kokonainen kunta tai useamman kunnan alueita sisältävä yhdistetty kaupunkiekosysteemialue.

Kaupunkiympäristöjen osalta on linjattu, että Suomessa kaupunkiekosysteemialueiden mahdollisia rajaustapoja ovat kaupunkikeskustat ja –klusterit (UCC) tai kaupunkikeskustat ja –klusterit täydennettynä paikallisesti soveltuvalla lähialueella (UCC+lähialue). Mahdolliset lähialueet on määritelty käyttäen 1 km^2 karttaruutuja.

Kaupunkiekosysteemialueiden rajaamisesta järjestettiin kunnille kaksi kommenttikierrosta. Rajausehdotuksen toimitti 62 kuntaa. Kaupunkiekosysteemialueet rajattiin lähtökohtaisesti kuntien ehdotusten mukaisesti, mutta joidenkin kuntien osalta jouduttiin tekemään teknisiä tarkistuksia. Jos kunta ei toimittanut rajausehdotusta, kaupunkiekosysteemialueeksi määriteltiin UCC-alue.

Kaupunkiekosysteemialuerajaukset ovat kunnittain seuraavat.

- Kaupunkikeskustat ja –klusterit eli UCC-alue: Espoo, Jyväskylä, Heinola, Karkkila, Kauniainen, Kuusamo, Lapua, Lieksa, Oulu, Pietarsaari, Rauma, Rovaniemi, Tampere, Tuusula, Valkeakoski, Ylivieska
- UCC-alue ja lähialue: Forssa, Hamina, Hanko, Helsinki, Hyvinkää, Hämeenlinna, Iisalmi, Imatra, Joensuu, Järvenpää, Kaarina, Kajaani, Kankaanpää, Kangasala, Kemi, Kempele, Kerava, Kirkkonummi, Kokkola, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Lempäälä, Lohja, Mikkeli, Muurame, Naantali, Nokia, Nurmijärvi, Paimio, Pirkkala, Pori, Porvoo, Raahe, Raasepori, Raisio, Riihimäki, Salo, Savonlinna, Seinäjoki, Tornio, Turku, Ulvila, Uusikaupunki, Vaasa, Vantaa, Varkaus, Ylöjärvi

Silloin kun kaupunkiekosysteemialueisiin on sisällytetty taajamamaisten UCC-alueiden lisäksi osia niiden lähialueista, lisätyt alueet ovat esimerkiksi kaupunkivihreän ja latvuspeiton kasvupotentiaalia sisältäviä tai tiiviin yhdyskuntarakenteen tulevia kasvusuuntia. Kaupunkiekosysteemialuekohtaiset rajaukset kuvataan liitteessä 3.

3.4 Artikla 9 jokien luonnollisen kytkeytyneisyyden ja jokiin liittyvien tulvatasanteiden luonnollisten toimintojen ennallistaminen

Artikla 9 velvoittaa jäsenmaat kartoittamaan pintavesien kytkeytyneisyyden keinotekoiset esteet ja tekemään suunnitelman sellaisten vanhentuneiden esteiden poistamiseksi, joita ei enää tarvita uusiutuvan energian tuotantoon, sisävesiliikenteeseen, vesihuoltoon, tulvasuojeluun tai muuhun käyttöön. Artiklan tavoitteena on ennallistaa EU:n alueella 25 000 km jokia vapaasti virtaaviksi 2030 mennessä sekä vahvistaa artiklassa 4 esitettyjä ennallistamistavoitteita.

Suomessa on noin 168 000 km virtavesiä. Niistä 21 000 km on jokia, joiden valuma-alue on yli 100 km^2 ja 52 000 km valuma-alueeltaan yli 10 km^2 tai muuten vesienhoidollisesti merkittäviä virtavesiä. Näistä yhteensä 73 000 jokikilometristä arvioidaan olleen vuonna 2020 vapaana virtaavia 31 002 km. Lisäksi on noin 95 000 km pienempiä virtavesiä, jotka eivät ole vesienhoitosuunnitelmien piirissä.

Suomi esittää EU:n ennallistamissuunnitelmassa kaikki poistettavaksi esitettävät esteet (yht. 157 kpl) tarkkoina sijaintietoina. Sen sijaan kaikki muut kartoitetut keinotekoiset esteet ilmoitetaan vain monikulmioina ilman niiden tarkkaa sijaintia.

3.5 Artikla 10 pölyttäjäkantojen ennallistaminen

Artikla 10 velvoittaa jäsenmaat lisäämään pölyttäjien monimuotoisuutta ja kääntämään pölyttäjäkantojen vähenemissuuntaus vuoteen 2030 mennessä. Tilanne Suomessa poikkeaa tyystin tilanteesta Etelä- ja Keski-Euroopassa. Kun muualla Euroopassa pölyttäjäkannat ovat romahtaneet, on Suomessa tilanne säilynyt valtakunnallisesti katsottuna melko vakaana. Suomen ympäristökeskuksen laatimien, erittäin laajojen aineistojen perusteella, pölyttäjäkantojen romahdukset ovat Suomessa lähinnä paikallisia ja monien pölyttäjälajien kannat ovat jopa hyötyneet, kun ilmastonmuutoksen myötä niiden elinolot pohjoisessa ovat muuttuneet suotuisammiksi. Eroa muuhun Eurooppaan selittää mm. maatalousmaan pinta-alan vähyys ja sen seurauksena verraten vähäinen torjunta-aineiden käyttö koko maan pinta-alaan suhteutettuna.

3.6 Artikla 11 maatalouden ekosysteemien ennallistaminen

Artikla 11 velvoittaa jäsenmaat ottamaan käyttöön ennallistamistoimenpiteet, jotka ovat tarpeen luonnon monimuotoisuuden edistämiseksi maatalousekosysteemeissä, ottaen huomioon ilmastonmuutos, maaseutualueiden sosiaaliset ja taloudelliset tarpeet sekä tarve varmistaa kestävä maataloustuotanto unionissa. Lisäksi asetuksen mukaan jäsenmaiden on otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla pyritään ennallistamaan maatalouskäytössä oleva orgaaninen maaperä, joka on ojitettua turvemaata.

Jäsenmaiden on saatava maatalousympäristön monimuotoisuutta mittaavien viljelysmaiden lintuindeksin ja vähintään kahden alla mainitun indikaattorin kehityssuunta kasvavaksi. Jäsenmaa voi jättää seuraavista kolmesta monimuotoisuusindikaattorista yhden pois: a) niittyperhosindeksi, b) orgaanisen hiilen määrä kivennäismaasta olevassa viljelysmaassa, c) sen maatalousmaan osuus, jolla on hyvin monimuotoisia maisemapiirteitä.

Suomi jättää pois indikaattorin ”orgaanisen hiilen määrä kivennäismaasta olevassa viljelysmaassa”. Vaikka viljely on Suomessa monessa suhteessa kehittynyt hiiltä kerryttävään suuntaan, tämä ei näy tuloksissa. Syitä ovat se, että Suomessa pellot on verrattain vähän aikaa sitten muutettu metsästä maatalouskäyttöön, joten hiiltä häviää pelloista yhä, ja lisäksi ilmastonmuutos tekee maaperän hiilen lisäämisen vaikeammaksi. Tällöin käytännössä millään toimenpiteillä ei ole mahdollisuutta saavuttaa tilaa, jossa koko valtakunnan tasolla hiilen tase olisi kasvava.

Aktiivisessa ruuantuotannossa olevia turvepeltoja ei lähtökohtaisesti vetetä. Suomen määritelmä maatalouskäytössä oleva orgaaninen maaperälle, joka on ojitettua turvemaata, on seuraava: vähintään 40 cm paksu turvemaa, joka saa maataloustukea, perustuen Maatalousmaiden turvetieto (MaaTu) -hankkeen tuloksiin, käyttäen sen valmistumisen vertailuvuotta 2023. Viljelijän vapaaehtoiseen valintaan perustuen vettäminen on mahdollista.

Turvemaiden ennallistamisen tavoitteita, ml. vettäminen, voidaan täyttää myös turvetuotantoalueilla ja tietyin tavoitteiden osin ojitetulla turvemaalla muussa maankäytössä kuin maatalouskäytössä ja turpeen tuotannossa. Suomi pyrkii hyödyntämään asetuksen mahdollistamia joustoja niiltä osin kuin se on mahdollista ja kokonaistarkasteltuna tarkoituksenmukaista.

3.7 Artikla 12 metsäekosysteemien ennallistaminen

Artikla 12 velvoittaa jäsenmaat otattamaan käyttöön ennallistamistoimenpiteet, jotka ovat tarpeen metsäekosysteemien luonnon monimuotoisuuden parantamiseksi. Jäsenmaiden on saatava metsäluonnon monimuotoisuutta mittaavien yleisten metsälintujen indeksin ja vähintään kuuden alla mainitun indikaattorin kehityssuunta kasvavaksi. Jäsenmaa voi jättää yhden seuraavista indikaattoreista pois: a) kuolleet maapuut, b) kuolleet pystypuut, c) eri-ikäisrakenteisten metsien osuus, d) metsien kytkeytyneisyys, e) orgaanisen hiilen määrä, f) sellaisen metsän osuus, jossa valtalajina ovat luontaiset puulajit, g) puuston monilajisuus.

Suomi jättää pois indikaattorin ”orgaanisen hiilen määrä”. Indikaattori kuvaa orgaanisen hiilen määrää kivennäismaan maaperässä. Indikaattorin ei katsota soveltuvan hyvin monimuotoisuuden mittaamiseen Suomen olosuhteissa. Positiivisen kehityssuunnan osoittaminen voi olla haastavaa, koska epävarmuudet indikaattorin tuloksissa ovat suuria. Ennallistamisasetuksessa viitattu laskentamenetelmä ei ole Suomen olosuhteisiin sopiva, koska se ei sisällä humuskerrosta, jossa suurin määrä orgaanisesta hiilestä on. Se

poikkeaa myös esimerkiksi maaperädirektiivin raportoinnista. Suomessa ei myöskään ole kattavaa, näytteenottoon perustuvaa toistuvaa maaperäseurantaa. Orgaanisen hiilen määrän suuri vaihtelu kasvupaikoittain ja jopa metsikön sisällä hankaloittaa lähtötason määrittämistä ja seurantaa.

3.8 Artikla 13 kolmen miljardin puun istuttaminen

Artikla 13, joka koskee kolmen miljardin uuden puun istuttamista, on tavoitteena jäsenmaille yhteinen ja saavutettava v. 2030 mennessä. Tavoitteeseen ei voida laskea metsän uudistamisen yhteydessä istutettavia puita. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan artiklan 13 tavoite ei ole Suomessa luonnon monimuotoisuuden kannalta keskeinen, minkä vuoksi Suomi ei aseta numeerista tavoitetta uusien puiden istuttamiselle vaan toteaa, että Suomi on jo saavuttanut riittävän tason artiklan 13 tavoitteen osalta.

3.9 Artikla 20 seurantavelvoitteet

Kansallisen ennallistamissuunnitelman toimeenpanoa ja sen vaikutuksia luonnontilaan seurataan 20 artiklan mukaisesti. Seurannan on perustuttava sähköisiin tietokantoihin ja paikkatietojärjestelmiin, ja siinä on hyödynnettävä mahdollisimman kattavasti kaukokartoitusta sekä maastohavainnoinnissa käytettyjä seurantalaitteita ja -sensoreita. Lisäksi seurannassa on hyödynnettävä muita saatavilla olevia tietolähteitä ja menetelmiä, mukaan lukien kansalaistieteeseen, tekoälyyn sekä kehittyneeseen datan analysointiin ja käsittelyyn perustuvat ratkaisut.

Osa asetuksen mukaisesta seurannasta on aloitettava heti asetuksen astuttua voimaan. Asetuksen voimaan astumisesta lähtien on seurattava kaupunkiekosysteemien kaupunkivihreää ja kaupunkipuuston latvuspeittoa, maatalous- ja metsäekosysteemien indikaattoreita sekä yleisten viljelysmaiden lintulajien kantoja ja metsälintuindeksiä.

Luontotyyppien tilaa ja tilan kehityssuuntaa sekä 4 ja 5 artiklassa tarkoitettujen lajien elinympäristöjen laatua ja laadun kehityssuuntaa ennallistetuilla alueilla tulee seurata siitä lähtien, kun toimenpiteet otetaan käyttöön.

Pölyttäjälajien runsautta ja monimuotoisuutta on alettava seuraamaan vuoden kuluttua seurantaa koskevan täytäntöönpanosäädöksen voimaantulosta. Komission antama pölyttäjien seurantametodologiaa koskeva täytäntöönpanosäädös julkaistiin 26.11.2025 Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja tuli voimaan joulukuussa 2026.

Asetuksen mukainen seuranta tulee toteuttaa pääsääntöisesti kuuden vuoden välein. Indikaattoreista niittyperhosindeksiä, yleisten viljelysmaiden lintuindeksiä, metsälintuindeksiä sekä pölyttäjäkantoja on seurattava vuosittain. Seuranta on sovitettava yhteen muun EU-lainsäädännön mukaisen seurannan kanssa, erityisesti luontodirektiivin ja meristrategiadirektiivin arviointien kanssa, jotta päällekkäisyydet vältetään ja tietojen vertailukelpoisuus varmistetaan.

4 Toimenpiteet ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi

Ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan joukko toimenpiteitä, joista osa sisältyy käynnissä oleviin ohjelmiin ja muun voimassa olevan lainsäädännön toimeenpanoon. Käynnissä olevien toimenpiteiden laajentamisen ja tehostamisen lisäksi ennallistamissuunnitelmaan on tunnistettu uusia

toimenpiteitä, joiden toteuttaminen ja mahdolliset sitä ennen tarvittavat selvitykset käynnistetään vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelmaa vuoden 2032 jälkeiselle ajalle täydennetään ja tarkennetaan tulevissa ennallistamissuunnitelman päivityksissä.

4.1 Erityisesti luontotyyppi ja lajitavoitteita (artikla 4) tukevat toimenpiteet

Toimenpide 1. Helmi-elinympäristöohjelman laajentaminen ja tehostaminen

Helmi-ohjelman toteutusta jatketaan vuoteen 2050 saakka kohdentaen toimenpiteitä erityisesti ennallistamisasetuksen piirissä olevien luontotyyppien ja lajien elinympäristöjen tilan parantamiseen. Helmi-ohjelmassa toteutetaan kansallisessa ennallistamissuunnitelmassa määritellyt vapaaehtoiset ennallistamis-, kunnostus- ja hoitotoimenpiteet valtioneuvoston periaatepäätöksen (VN 2021/83) mukaisia tavoitteita alla kuvatusti täydentäen. Ohjelman toteutuksessa tavoitellaan kaikkien sen toimenpiteiden vuoden 2030 tavoitteiden saavuttamista jo määrävuotta aiemmin ympäristöministeriön tavoitteiden osalta, MMM:n hallinnonalan metsiä sekä lintuvesiä ja kosteikkoja koskevissa toimenpiteissä tavoitellaan tavoitteiden saavuttamista täysimääräisinä alla mainituin Metsähallitusta ja vieraspetopyyntejä koskevin lisäyksin. Ohjelman vuoteen 2030 ulottuvat tavoitteet ovat ohjelman resurssitasoon ja edistymisen nykyvauhtiin verrattuna merkittävästi suurempia.

Vuoden 2030 loppuun mennessä tehdään päätös Helmi-ohjelman jatkosta, jossa tarkennetaan ohjelman tavoitteita 2031–2040 vastaamaan ennallistamissuunnitelman toimeenpanon tarpeita. Jatkovalmistelussa arvioidaan myös Helmi- ja METSO-ohjelmien toimenpiteiden yhteensovittaminen ja yhdistäminen tarkoituksenmukaisella tavalla.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä (VN 2021/83) esitettyjen ja ohjelmaa täydentävien toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää ohjelman vuoden 2026 resurssitason yli kaksinkertaistamista vuoteen 2030 mennessä ja resurssitarpeiden uudelleenarviointia ohjelman jatkovalmistelun yhteydessä.

Lisäiset tavoitteet luontotyyppien ja lajien elinympäristöjen tilan parantamiseksi Helmi-ohjelmassa 2030 mennessä

- Ohjelman 2030 tavoitteissa asetetaan soiden ennallistamisen tavoitteeksi valtion monikäyttömetsissä 4 000–5 000 ha per vuosi, sekä tehostetaan vesien palauttamista ennallistettaville soille. Soiden vapaaehtoista suojelua kohdennetaan erityisesti letoille ja puustoisiin soihin sisältyviin korpiin.
- Vuoteen 2030 mennessä kasvatetaan rantaluontotyyppien kunnostusmäärää 100 kohteella (kohdentaen hoitotoimet erityisesti dyyniluontotyyppeihin ja rannikon hiekkarannoille).
- Kasvatetaan purojen kunnostusmäärää suojelualueilla 50 kilometrillä sekä ohjelmaan sisällytetään Metsähallituksen omistajapoliittisissa linjauksissa 9.10.2024 hyväksytyt valtion monikäyttömetsissä tehtävät pien- ja virtavesikunnostukset.
- Helmi- ja SOTKA-ohjelmien yhteiseen vieraspetohankkeeseen sisällytetään vieraslajien minkin ja supikoiran torjunta saaristossa ja Pohjois-Suomessa osana Sotka-ohjelmaa. Jatketaan haitallisten vieraslajipetojen torjuntaa 70 Natura-verkoston kohteella osana Helmi- ja Sotka-ohjelmia. Lisäksi osana Sotka-ohjelmaa laajennetaan vieraslajien pyynti 140 uudelle lintuvesikohteelle.

Toimenpide 2. METSO-ohjelma

METSOn uusi ohjelmakausi toteuttaa EU:n ennallistamisasetuksen vuosille 2030 ja 2040 asetettuja monimuotoisuuden suojelun tavoitteita metsien osalta. Sen toteutus jaetaan kahteen jaksoon: vuosille 2026–2030 esitetään nykyisessä valtioneuvoston periaatepäätöksessä määrällisiä tavoitteita, ja vuosien 2031–2040 tavoitteet sovitetaan myöhemmin yhteen kansallisen ennallistamissuunnitelman tavoitteiden kanssa.

Ennallistamissuunnitelman edellyttämät lisäresurssitarpeet METSO-ohjelman toteutukseen arvioidaan samalla kun asetetaan ohjelman v. 2031 jälkeisen kauden tavoitteet. Ennallistamissuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi METSO-suojelun tarve on tulevaisuudessa nykytasoon verrattuna merkittävästi suurempi. METSO-suojelua on tarpeen kohdentaa nykyistä enemmän erityisesti luontodirektiivin metsäisten luontotyyppien turvaamiseen.

MMM:n hallinnonalan toimenpiteissä tavoitellaan METSO-ohjelman tavoitteiden saavuttamista täysimääräisinä. Ympäristötuen ja luonnonhoitohankkeiden tarve on nykytilanteeseen verrattuna merkittävästi suurempi.

METSOlla suojellaan boreaalisia luonnonmetsiä niiden pinta-alan palauttamiseksi ja heikentämättömyyden turvaamiseksi (kriteerit täyttävät kohteet). Samoin lehtojen osalta METSO-suojelun tarve on merkittävä. Lisäksi METSOn avulla suojellaan mm. primäärisukkessiometsiä, harjumetsiä, jalopuumetsiä, raviini- ja rinnelehtoja, puustoisia perinnebiotooppeja sekä vanhoja tammimetsiä. METSOn valintaperusteita ja lisätoimenpiteitä on tarpeen muokata kansallisen ennallistamissuunnitelman tavoitteita vastaaviksi.

Valtioneuvoston 20.3.2025 tekemän periaatepäätöksen mukainen vanhojen ja luonnontilaisten metsien suojelu toteutetaan yksityismailla METSO-ohjelman puitteissa ja valtion mailla erillisenä kartoitushankkeena. Näiden metsien suojelu palvelee luontodirektiivin luontotyyppi boreaaliset luonnonmetsät heikentämättömyyden turvaamista siltä osin kuin suojelu on lisäistä verrattuna nykytilanteeseen. Suojeltavien kohteiden tarkoituksenmukaisten rajausten myötä periaatepäätöksen mukainen suojelu voi tuottaa myös pieniä pinta-aloja palautuvaa boreaalista luonnonmetsää.

Toimenpide 3. Soiden tilan parantamisen kokonaissuunnitelma

Soiden ennallistaminen on mittava kokonaisuus. Jotta se olisi kustannustehokasta ja -vaikuttavaa, laaditaan toimeenpanon pohjaksi YM:n ja MMM:n yhteinen suunnitelma vuoteen 2050 saakka. Koska suoluontotyyppien kokonaispinta-ala on suuri, tilaa parantavia toimenpiteitä tarvitaan laajalla pinta-alalla ja toimenpiteet vaikuttavat soiden lisäksi vesien tilaan sisävesistä Itämereen saakka. Suunnitelmalla tavoitellaan vähintään 700 000 hehtaaria (7000 km²) soiden ennallistamista ja noin 150 000 ha merkittävimpien kohteiden lisäsuojelua vuoteen 2050 mennessä.

Kokonaissuunnitelmassa tarkastellaan mm. informaatio-ohjauksen ja lainsäädännön kehittämistarpeita. Sen avulla haetaan uusia rahoitusmalleja erityisesti yksityiseltä sektorilta ja pyritään lisäämään valuma-aluelähtöistä koordinointia ennallistamistoimissa. Kootaan kattavasti tieto myös muiden kuin valtion toimijoiden soiden ennallistamis- ja suojelutoimista, jotta niitä voidaan hyödyntää täysmääräisesti ennallistamissuunnitelman tavoitteiden saavuttamisessa. Lisäksi tavoitteena on paikata suoluontotyyppejä ja niiden tilaa koskevat tietopuutteet ja kehittää riittävät seurantamenetelmät.

Toimenpide 4. Tunturiluontotyyppien tilan parantaminen

Tunturiluontotyyppien tilan heikkenemisen syyt kytkeytyvät porojen laidunpaineen säätelyyn ja samoilla alueilla tapahtuvan muun maankäytön vaikutuksiin sekä lisäksi kumulatiivisiin vaikutuksiin, joita eri suunnitelmat ja hankkeet yhdessä ilmastonmuutoksen kanssa saamelaisten kotiseutualueella aiheuttavat. Yksittäisten hankkeiden vaikutusten arvioinnilla ei pystytä riittävästi puuttumaan kehitykseen, jossa aiemmin toteutetut, meneillään olevat ja tulevat hankkeet pirstovat laidunalueita, vaikeuttavat porojen ohjailua ja aiheuttavat ajan kuluessa yhteisvaikutuksiltaan merkittävää luonnon tilan heikkenemistä. Ensimmäisessä ennallistamissuunnitelmassa tunturiluontotyyppien tilaa parantavat **horisontaaliset toimenpiteet** koskevat jo meneillään olevia prosesseja. Ennallistamissuunnitelman toimeenpanossa ja tulevissa päivityksissä ennallistamistoimien tarkennukset ja priorisointi saamelaisten kotiseutualueella tehdään yhdessä saamelaiskäräjien kanssa.

- Toteutetaan poronhoitolain mukaisia laidunten hoito- ja käyttösuunnitelmia luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi.
- Porotalouden kehittämisessä huomioidaan konkreettiset toimenpiteet, joilla voidaan parantaa tunturiluontotyyppien tilaa erityisesti vähentämällä porojen laidunpainetta sekä vahvistetaan saamelaisen poronhoidon toimintaedellytyksiä.
- Parannetaan porolaidunten huomioimista maankäytön suunnittelussa ja luonnonvarojen hyödyntämisessä seuraavasti:
    1. Arvioidaan ja toteutetaan tarkoituksenmukaiset metsästyksen ohjauksen, lupakiintiöiden ja metsästysalueiden muutokset poronhoidon ja metsästyksen käytäntöjen yhteensovittamiseksi.
    2. Kehitetään maastoliikenteen lupakäytäntöä ja sääntelyä siten, että voidaan paremmin ehkäistä sen aiheuttamaa kulumista ja poronhoidolle aiheutuvia haittoja.
    3. Edistetään saamelaiskulttuuriin kohdistuvien kumulatiivisten vaikutusten kokonaisarvioinnin menetelmien kehittämistä ja käyttöönottoa.

Lisäksi ennallistamissuunnitelman toimeenpanossa on tarpeen huomioida kullanhuuhdonnan vaikutukset Pohjois-Suomessa virtavesiluontotyyppeihin ja lajeihin, erityisesti raakun elinympäristöihin.

Toimenpide 5. Lajien hoito ja niiden elinympäristöjen kunnostustoimet

Luontotyyppiesiintymillä ja uuselinympäristöissä tehtävät toimet hyödyttävät joukkoa lajeja ja niiden elinympäristöjen tilan paranemista. Osa lajien elinympäristöihin liittyvistä tarpeellisista suojelu- ja hoitotoimenpiteistä kohdentuu kuitenkin direktiiviluontotyyppiesiintymien ulkopuolelle eli ne ovat lisäisiä tai osittain lisäisiä. Näille lisäisille toimenpiteille tehdään kokonaissuunnitelma ja aikataulu, minkä jälkeen niillä täydennetään kansallista ennallistamissuunnitelmaa.

Toimenpide 6. Kotieläinten laiduntamisen lisääminen

Selvitetään monipuolisia kannusteita ja ohjauskeinoja kotieläinten laiduntamisen lisäämiseksi erilaisten laidunnusympäristöjen tarpeet tunnistaen. Suomessa laiduntaminen ei ole pakollista, mutta kotieläinten laiduntaminen edistää maatalousluonnon monimuotoisuutta tehokkaasti.

Toimenpide 7. Informaatio-ohjaustoimet luontotyyppien tilan parantamiseksi

Luontotyyppien turvaamista ja tilan parantamista edistetään monipuolisin informaatio-ohjaustoimin. Perinnebiotooppien hoidon jatkuvuus ja laadun parantaminen edellyttävät erityisesti maanomistajien, hoitajien ja laidunyrittäjien neuvontaa. Valuma-aluesuunnittelua ja toimenpiteiden vaikuttavuutta koskevaa ohjausta vahvistetaan, ja ojituksiin liittyvää koulutusta tehostetaan tarpeettomien ojitusten välttämiseksi. Paikallistason ohjausta toteutetaan esimerkiksi hiekkarannoilla ja dyynialueilla kävijäohjauksen ja rakenteiden avulla. Tulvaisten luontotyyppien ennallistamisnäkökulmaa sisällytetään vesilain 19:7 mukaisiin säännöstelyselvityksiin.

Lisäksi informaatio-ohjausta kehitetään tietyille lajeille ja lajiryhmille. Varmistetaan lajitiedon kulku, jotta lajit voidaan ottaa nykyistä paremmin huomioon metsätaloudessa. Maankäytön suunnittelijoille tarjotaan koulutusta ja ohjausta, jotta luontodirektiivin luontotyypit huomioidaan kaavoituksessa entistä paremmin.

Informaatio-ohjaus on keskeinen ohjauskeino myös metsäindikaattoreita sekä metsissä esiintyviä luontotyyppejä ja lajien elinympäristöjä koskevien toimenpiteiden toimeenpanossa (toimenpiteet 28–30).

Toimenpide 8. Mukautettujen metsänkäsittelymenetelmien kehittäminen ja toimeenpano direktiiviluontotyypeille

Talousmetsissä esiintyvien direktiiviluontotyyppien tilan parantaminen edellyttää metsänkäsittelymenetelmien kehittämistä ja jalkauttamista metsätalouteen. Metsänkäsittelymenetelmiä monipuolistamalla turvataan talousmetsissä esiintyviä luontotyyppejä, kuten talousmetsälehtoja, mm. jatkuvan kasvatuksen, säästöpuumetsätalouden ja luonnonhoitopainotteisen metsänhoidon keinoin. Tavoitteena talousmetsälehdon metsänkäsittelyn kehittämisessä on yhteensovittaa kannattava puuntuotanto ja lehdon hyvän tilan saavuttaminen ja ylläpitäminen. Lisäksi selvitetään kannattavan puuntuotannon ja luontotyypin hyvän tilan saavuttamisen ja ylläpitämisen yhteensovittamisen mahdollisuuksia puustoisilla soilla ja metsäisillä dyyneillä.

Käsittelymenetelmien kehittäminen ja jalkauttaminen on prosessi, jossa tavoitteena on mm. yhteensovittaa ja kehittää luontotyypin hyvään tilaan tähtääviä ja sitä ylläpitäviä, taloudellisesti kannattavia metsänkäsittelymenetelmiä, pilotoida kehittämistyön tuloksia käytännössä ja luoda valmiudet ja toteuttaa metsän- ja luonnonhoidon suositusten päivittäminen ja niiden jalkauttaminen metsäammattilaisille ja metsänomistajille. Toimenpide kytkeytyy siten useaan toimenpiteeseen, ml. luontotiedon ja tietojärjestelmien kehittäminen.

Toimenpide 9. Vieraslajitoimenpiteet

Laaditaan kattava, yksityiskohtainen selvitys vieraslajien torjuntatarpeista sekä niiden edellyttämistä kustannuksista ja niiden jakautumisesta direktiiviluontotyyppien ja lajien elinympäristöjen näkökulmista, erityisesti suojelualueiden ulkopuolisilla alueilla. Vieraslajien torjunnan turvaaminen ja lisääminen erityisesti perinnebiotoopeilla, metsissä sekä rannikolla tukee ennallistamissuunnitelman luontotyyppeihin ja lajien elinympäristöihin liittyvien tavoitteiden ja velvoitteiden saavuttamista.

Toimenpide 10. Jatkuva maanpuolustuskäyttö sotilaskäyttöön varatuilla alueilla

Jatketaan jatkuvassa maanpuolustuskäytössä olevien alueiden sotilaskäyttöä alueilla esiintyvien häiriöistä hyötyvien luontotyyppien ja lajien esiintymien ylläpitämiseksi. Yhteistyö puolustusvoimien ja ympäristöhallinnon välillä jatkuu alueiden käytön ja käytöstä hyötyvien luontoarvojen yhteensovittamiseksi.

Jatkuvasta maanpuolustuskäytöstä hyötyvät luontodirektiivin luontotyypit ja niiden pinta-alat puolustusvoimien käytössä olevilla alueilla: Kuivat kanerva- ja variksenmarjadyynit 790 ha, Variksenmarjadyynit 63 ha, Liikkuvat rantakauradyynit 49 ha, Kiinteät ruohokasvillisuuden peittämät dyynit 63 ha, Metsäiset dyynit 84 ha, Liikkuvat alkiovaiheen dyynit 9 ha.

4.2 Erityisesti meri- ja vesiekosysteemien ennallistamista tukevat toimenpiteet (artikla 5, artikla 4)

Toimenpide 11. Vesien- ja merenhoidon suunnitelmien toimeenpanon tehostaminen

Vesi- ja meriluontotyyppien tilaa parannetaan parhaiten vähentämällä ravinnekuormituksesta aiheutuvaa rehevöitymistä, orgaanisen aineen kuormituksesta johtuvaa tummumista sekä vesirakentamisen vaikutuksia. Keskiset toimenpiteet ovat:

- parannetaan peltomaan rakennetta ja vesien hallintaa, huolehditaan vain kasvintarpeen mukaisesta lannoitustasosta sekä tehostetaan ravinteiden ja orgaanisten aineiden kierrätystä.
- vähennetään metsätalouden hajakuormitusta vähentämällä metsänkasvun kannalta tarpeetonta maanmuokkausta ja ojitusta. Esimerkiksi jatkuvapeitteinen metsänkasvatus turvemailla, ranta-alueiden suojavyöhykkeet ja soiden ennallistaminen vähentävät kuormitusta vesistöihin.
- tehostetaan ympäristövirtaamien käyttöönottoa ja kalankulkua helpottavien toimenpiteiden toteutusta rakennetuissa vesistöissä sekä kunnostetaan rehevöityneitä järviä ja merenlahtia.

Vesien- ja merenhoitosuunnitelmissa ja niitä täydentävissä toimenpidesuunnitelmissa on esitetty vesienhoitoalueittain ja merellä yllä olevien toimenpiteiden tarvittavat toteutusmäärät vesien ja meren hyvän tilan saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi. Vesien- ja merenhoitosuunnitelmien täysimääräinen toimeenpano, jossa toimenpiteet kohdennetaan ja skaalataan oikein ja vaikuttavasti, on edellytys ennallistamisasetuksen vesiympäristöä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimenpiteiden nykyinen toteutus ja rahoitus ei ole riittävällä tasolla, jotta ennallistamisasetuksen tavoitteet saavutettaisiin.

Kohdentamalla vesien- ja merenhoidon toimenpiteet nykyistä vaikuttavammin ja niiden toteutusmäärää kasvattamalla ja aikataulua nopeuttamalla voidaan vähentää vesien ja meren tilaan vaikuttavia paineita ja siten saavuttaa myös ennallistamisasetuksen vesiluontotyyppejä koskevat tavoitteet.

Toimeenpanon tehostaminen edellyttää vesiin vaikuttavilla toimialoilla, kuten maa- ja metsätaloudessa, ohjauskeinojen ja rahoitusmallien kehittämistä. Erityisesti kannustejärjestelmiä, kuten yhteisen maatalouspolitiikan CAP-ohjelma ja metsätalouden kannustinjärjestelmä Metka, tulisi kehittää, jotta niistä voidaan kohdistaa nykyistä vaikuttavammin tukea vesien- ja merenhoidon toimenpiteisiin.

Vesien- ja merenhoitosuunnitelmien lakisääteisiä toimia täydentävien toimenpiteiden kustannuksiksi on arvioitu 590 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä merkittävä osa katetaan CAP-suunnitelman mukaisilla ilmasto- ja ympäristösuunnitelman mukaisilla toimenpiteillä. Rahoituksessa on tällä hetkellä noin 150 miljoonaa euron vuosittainen vaje, josta osa katetaan Ahti-ohjelman jatkamisella ja sen toiminnan laajentamisella.

Toimenpide 12. Ahti -vesien ja meren tilan parantamisen ohjelman laajentaminen ja tehostaminen

Jatketaan ja laajennetaan Ahti-ohjelmaa vuoteen 2050 saakka tehostaen ennallistamissuunnitelman ja vesien- ja merenhoitosuunnitelmien toimenpiteiden toteutusta ja parantaen ravinteiden kierrätystä ja hallintaa sekä vesi- ja meriluonnon suojelua sekä ilmastotavoitteiden toteutumista.

Lisäiset toimenpiteet Ahti-ohjelmassa vuoteen 2030 mennessä

- Laajennetaan maanparannusaineiden käyttöä peltomaan ravinnevalumien vähentämiseksi. Uusitaan ja maantieteellisesti laajennetaan kipsikäsittelyjä ja otetaan käyttöön tuki rakennekalkille ja maanparannuskuiduille (6,4 miljoona euroa/vuosi).
- Laajennetaan ravinteiden kierrätyksen TK-toimintaa ja investointeja liittyen yhdyskuntajätevesipuhdistamojen ja yhdyskuntien ravinteikkaisiin biomassoihin. Tulevina vuosina on tarvetta keskittää työtä ravinteiden hallintaan ravinteikkaiden biomassojen käsittelyn ja jalostuksen viimeiseen vaiheeseen, kuten palautus tiloille, viherrakentamiseen, muihin kohteisiin tai tekniseen käsittelyyn, jotta ravinteet saadaan talteen ja kiertoon. Ahti-ohjelman vuotuinen lisäpanostus 7 miljoonaa euroa.
- Lisäpanostus vesien- ja merenhoitosuunnitelmien ja valuma-aluesuunnitelmien mukaisten toimenpiteiden ja vesistökunnostusten toteutukseen ja vesistökunnostusverkostojen toimintaan 4 miljoonaa euroa vuodessa.
- Laajennetaan Saaristomeri-ohjelman tyyppistä intensiivisen kohdennetun työn lähestymistapaa kolmelle muulle rannikkoalueelle (yhteensä 9 miljoonaa euroa/vuosi).

Toimenpide 13. Valuma-aluelähtöisen suunnittelun toimeenpano

Tuodaan valuma-aluesuunnittelu osaksi normaaleja suunnitteluprosesseja ja kannustejärjestelmiä. Esimerkiksi vesienhoidossa hyödynnetään täysimääräisesti valuma-aluelähtöistä suunnittelua. Edistetään valuma-aluesuunnittelun tiekartan toimeenpanoa 2030 mennessä: parannetaan paikallista yhteensovittamista ja toimeenpanon sujuvoittamista vesistöaluetasolla sekä kehitetään informaatio-ohjausta, tietopohjaa ja työkaluja, jotta ennallistamistoimenpiteitä voidaan kohdistaa vaikuttavasti ottaen huomioon vesien tila, ilmastonmuutos, maa- ja metsätaloustuotanto ja luonnon monimuotoisuus. Valuma-aluesuunnittelua ja toimien toteutusta edistetään ja kehitetään jo osin mm. EU-rahoitteisissa ACWA LIFE ja Priodiversity LIFE -hankkeissa sekä Helmi-, Nousu- ja Ahti-ohjelmien yhteistyönä.

Toimenpide 14. Selvitys toimintatavoista yhtenäisten maa-alueiden ennallistamiseksi valtion ja yksityismailla

Selvitetään toimintatapoja yhtenäisten maa-alueiden ennallistamiseksi valtion ja yksityismailla. Osana selvitystä tarkastellaan mm. tilusjärjestelyjä yksityismaiden ennallistamiseksi, valtion maanhankinnan kohdentamista sekä vaihtomaiden hyödyntämisen kehittämistä. Yksityismailla toimet ovat vapaaehtoisia.

4.3 Erityisesti kaupunkiekosysteemien ennallistamista tukevat toimenpiteet (artikla 8)

Kaupunkiympäristöjen toimenpidekokonaisuus koostuu konkreettisesti kaupunkiympäristöä viherryttävistä toimenpiteistä ja edellytyksiä luovista toimenpiteistä. Kunnat voivat valita kannaltaan vaikuttavimmat toimenpiteet.

Toimenpidekokonaisuus 15–18. Konkreettisesti kaupunkiympäristöjä viherryttävät toimenpiteet

Toimenpide 15. Katu- ja liikenneympäristöjen puuston lisääminen

Lisätään puuston määrää ja säilytetään olemassa olevaa puustoa erityisesti tiiviin keskustan katu- ja liikenneympäristöissä. Yksittäisten puiden ohella istutetaan puurivistöjä ja puuryhmiä ja suositaan pienikokoisia, luonnonvaraisina kasvavia puita ja puuston monilajisuutta. Katutilan tilajakoa uudistetaan siten, että kaupunkiympäristöön muodostuu yhtenäisiä viherjatkumoita. Suunnittelussa ennakoidaan sekä katupuiden säilyttäminen että niiden elinolojen parantaminen.

Toimenpide 16. Koulujen ja päiväkotien pihojen kaupunkivihreän ja puuston lisääminen

Lisätään koulujen ja päiväkotien pihojen puustoa ja kasvillisuutta. Päiväkotien ja koulujen pihoilla on vihreyttä ja varjoa usein niukasti ja pinnoitteina käytetään mikromuovipäästöjä aiheuttavia keinotekoisia pinnoitteita. Tavoitteena on kehittää pihoja luonnonmukaisiksi, oppimista ja hyvinvointia tukeviksi ympäristöiksi, turvallisuusnäkökulmat huomioiden. Toimenpide ei sisällä leikkipuistojen viherryttämistä, koska uudistuva yhdyskuntarakentamislaki laajentaisi kuntien yleisten alueiden suunnittelua myös leikkipuistoihin.

Toimenpide 17. Kaupallisten, teollisuus- ja brownfield-alueiden viherryttäminen

Lisätään kaupunkivihreää ja puustoa kaupallisilla, teollisuus- ja brownfield-alueilla, joilla on usein paikallisesti merkittävää viherryttämispotentiaalia. Uusia kaupallisia, teollisuus- ja varastoalueita suunniteltaessa käytetään soveltuvin osin vihertehokkuusvaatimuksia. Kaupunkivihreälle varataan tilaa yleisille alueille, tonteille ja katoille ilmastonmuutokseen sopeutumista tukevia luontopohjaisia ratkaisuja hyödyntäen. Brownfield-alueita, kuten käytöstä poistuneita teollisuus-, satama- ja varastoalueita ja käyttötarkoitukseltaan muuntuvia asema- ja ratapiha-alueita, viherrytetään erityisesti rakentamisen yhteydessä.

Toimenpide 18. Kaupunkivihreän kytkeytyneisyyden lisääminen

Vahvistetaan kaupunkiympäristön sisäisiä viheryhteyksiä tunnistamalla ja poistamalla kaupunkivihreän katkoksia. Toimenpiteessä kartoitetaan mahdolliset viherrytettävät alueet ja vahvistetaan puistojen, metsäalueiden, katuverkon vihreän ja yksityisten pihojen välisiä viheryhteyksiä esimerkiksi viherkäytävillä, taskupuistoilla, viherreiteillä, puurivistöillä, viherkatoilla ja niityillä, jotka yhdessä tukevat kaupunkivihreän saavutettavuutta ja muodostavat kaupunkivihreän eri osien välille luonnon monimuotoisuutta tukevia, eläin- ja kasvilajeille tärkeitä ”askelkiviä”.

Toimenpidekokonaisuus 19–22. Kaupunkiympäristöjen viherryttämisen edellytyksiä luovat toimenpiteet

Toimenpide 19. Kaupunkivihreän ja latvuspeiton tietopohjan vahvistaminen ja informaatio-ohjaus

Vahvistetaan kaupunkivihreän tietopohjaa, seurantaa, informaatio-ohjausta ja yhteistyötä. Toimenpiteeseen sisältyvät esimerkiksi viherrakenteen seuranta ja kehittäminen, asiantuntijoiden ja päättäjien osaamisen

vahvistaminen, informaatio-ohjaus ja viestintä asukkaille ja maanomistajille, kaupunkien haastekilpailu tai sitoumus, yhteistyön ja verkostojen kehittäminen sekä kaupunkivihreän taloudellisen arvon tunnistaminen ja viheromaisuuden hallinnan kehittäminen. Toimenpide edellyttää kansallista koordinaatiota, jotta tuotettava tieto ja ohjeistus ovat yhtenäisiä ja soveltuvat kaikille kaupunkiartiklan piiriin kuuluville kunnille.

Toimenpide 20. Kaupunkivihreän rahoituspolku ja kannusteet

Kehitetään kaupunkivihreän ja latvuspeiton lisäämiseen kannustavia rahoituksellisia ja mahdollisia fiskaalisia keinoja. Ennallistamissuunnitelman toimeenpanon alkuvaiheessa toimenpiteen ensisijainen painotus on kaupunkivihreän rahoituspolun selvittämisessä ja vahvistamisessa. Tarvittaessa myös selvitetään mahdollisuutta kaupunkivihreän ja latvuspeiton lisäämistä kannustaviin fiskaalisiin keinoihin.

Toimenpide 21. Kaupunkivihreän kytkeminen kuntien käytössä oleviin ohjauskeinoihin

Kehitetään kuntien käyttämiä ohjauskeinoja kaupunkien viherryttämistä tukeviksi. Kuntien omia kaupunkivihreän määrän ja laadun ohjauskeinoja ovat esimerkiksi kuntakaavoitus, katu- ja puistosuunnitelmat, viherryttämissuunnitelmat, luonnon monimuotoisuusohjelmat, luonnonhoitosuunnitelmat, luonnonsuojeluohjelmat sekä viheralueohjelmat ja viherrakenneanalyysit. Kukin kunta voi valita, mitä ohjauskeinoja se pyrkii kehittämään.

Toimenpide 22. Selvitetään viherympäristötavoitteiden liittämistä valtion ja kaupunkien kaupunkikehittämisen sopimusvälineisiin

Selvitetään mahdollisuutta lisätä kaupunkivihreän ja latvuspeiton määriä kasvattavat tavoitteet ja toimenpiteet valtion ja kaupunkien yhteisiin kaupunkikehittämisen sopimus- ja suunnitelmavälineisiin, kuten MAL-sopimuksiin ja seudullisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin. Toimenpiteeseen voi sisältyä viherympäristötavoitteiden huomioiminen myös mahdollisissa uusissa sopimusvälineissä. Tarvittaessa selvitetään mahdollisuutta laatia erillinen tai muihin sopimusvälineisiin integroitu viherryttämissopimus.

4.4 Erityisesti jokien luonnollisen kytkeytyneisyyden ennallistamista tukevat toimenpiteet (artikla 9)

Toimenpidekokonaisuus 23. Jokien esteiden poistamista ja tulvatasanteiden ennallistamista koskevat toimenpiteet (artikla 9)

Suomi on olemassa olevien Vesistötyöt-tietojärjestelmän (VESTY) tietojen perusteella tunnistanut 2 164 padoksi luokiteltua, kalaston ja muun vesieliöstön kulkua haittaavaa vesistörakennetta. Vuoden 2020 jälkeen on poistettu 69 estettä ja vuoteen 2030 mennessä on tarkoitus poistaa 55 estettä, jolloin yhteensä 2 242 km jokikilometriä saataisiin vapaana virtaaviksi.

Suunnitelmaa vuoden 2032 jälkeiselle ajalle tarkennetaan tulevissa ennallistamissuunnitelman päivityksissä. Alustavasti suunnitelmissa on poistaa 33 estettä v. 2040 mennessä ja selvittää 683 esteen tilanne. Ennallistamissuunnitelmaan kirjataan strateginen katsaus keinotekoisten esteiden poistamiseksi sekä tavoite jokiesteitä koskevan tietopohjan parantamiseksi. Suomi tulee tulevissa suunnitelmissa myös tarkastelemaan esteiden poistoa tukevien tulvatasanteiden luonnollisten toimien parantamista tukevia toimenpiteitä artiklan 9 kohdan 3 mukaisesti.

Vuoteen 2030 mennessä poistattavien 55 esteen edellyttämät toimenpiteet on arvioitu voitavan toteuttaa Nousu-ohjelman nykytason rahoituksella (2 milj. euroa) ja yksityisin varoin. On huomattava, että ohjelma edellyttää hankkeilta vähintään 50 % yksityistä rahoitusta. Vuoden 2030 jälkeisten tavoitteiden saavuttamiseksi Nousu-ohjelmaa on tarpeen jatkaa ja resurssitarpeet tarkastellaan uudelleen v. 2030 jälkeen. Virtavesien esteiden poistamisen ohella selvitetään luontaisemman tulvadynamiikan palauttamismahdollisuuksia tulvaisten luontotyyppien palauttamiseksi.

4.5 Erityisesti pölyttäjäkantojen ja maatalousekosysteemien ennallistamista tukevat toimenpiteet (artiklat 10 ja 11)

Toimenpide 24. Maatalousympäristöt ja pölyttäjäkannat

Maatalousympäristöjä ja pölyttäjäkantoja koskee ennallistamissuunnitelman artikloissa 10 ja 11 viisi tavoitetta. Pölyttäjäkantojen tilan parantamiseen, niittyperhosindeksin kasvattamiseen, sen maatalousmaan osuuden kasvattamiseen, jolla on hyvin monimuotoisia maisemapiirteitä ja viljelysmaiden lintuindeksin kasvattamiseen pyritään seuraavin toimenpitein, joista monet edistävät samanaikaisesti useita tavoitteita. Toimenpiteet on esitetty niiden arvioidussa vaikuttavuusjärjestyksessä:

- Toimeenpannaan peltosirkun suojelusuunnitelma. Suojelusuunnitelman toimenpiteet ovat pääasiassa samoja toimenpiteitä, joita ennallistamissuunnitelmaan on esitetty maatalouden monimuotoisuusindikaattoreiden kasvattamiseksi.
- Lisätään maatalousalueiden pysyvästi viljelemättömien reuna-alueiden pinta-alaa siten, että avointa, pysyvästi viljelemätöntä peltojen reuna-alaa tulisi olla vähintään 2,2 % käytössä olevasta maatalousmaasta ja alaa kohdennetaan vaikuttavuudeltaan tarkoituksenmukaisimpiin kohteisiin.
- Lisätään ympäristökesantojen pinta-alaa ja kohdennetaan se vaikuttavuudeltaan tarkoituksenmukaisimpiin kohteisiin maatalousympäristö- ja pölyttäjäindikaattorien tarpeita vastaavasti.
- Lisätään maatalousmaiseman pienipiirteisyyttä selvittämällä monimuotoisuudelle keskeisten maisemapiirteiden määrää ja sijaintitietoja. Selvityksen pohjalta tarkastellaan, miten lainsäädäntö ja politiikkatoimet huomioivat pellon maisemapiirteiden lisäämisen ja säilyttämisen.
- Lisätään kotieläinten laidunalaa kaksinkertaiseksi nykytilanteeseen verrattuna.
- Luodaan taloudellisia kannusteita, joilla ylläpidetään ja mahdollisuuksien mukaan lisätään talviaikaisen kasvipeitteisyyden, erityisesti syysviljojen ja nurmien pinta-alaa, viljavaltaisilla alueilla.
- Lisätään kosteikkoja ja muun vesialueen pinta-alaa maatalousympäristöissä rakentamalla 100 kpl pieniä kosteikkoja (alle 0,5 ha) ja 600 ha isoja kosteikkoja (yli 0,5 ha) taloudellisilla kannusteilla vuoteen 2030 mennessä.

Toimenpide 25. Pölyttäjäkantojen tilan parantaminen

Tehostetaan pölyttäjäkantojen tilaa parantavien toimenpiteiden toimeenpanoa kansallisen pölyttäjästrategian mukaisesti. Useimmat pölyttäjäkantojen tilan parantamiseen kohdennetut toimenpiteet ovat läpileikkaavia ja

toteutuvat jo pääosin eri artiklojen tavoitteita toteuttavien toimenpiteiden yhteydessä. Keskeisimmät kansallisessa pölyttäjästrategiassa kirjatut toimenpiteet ovat:

- Tienvarsien niittoajankohdan sovittaminen pölyttäjien kannalta oikeaksi.
- Pölyttäjien elinympäristöjen laadun ja määrän parantaminen lisäämällä ravintoa, pesäpaikkoja ja suojaisia mikroilmastoja tarjoavia rakenteita.
- Elinympäristöjen lisääminen ja hoito rakennetuilla alueilla.
- Kasvinsuojeluaineiden vähentäminen.
- Vieraslajien aiheuttamien haittojen minimoiminen.
- Viestiminen pölyttäjien tilasta, niiden vähenemisen syistä ja seurauksista enemmän, monipuolisemmin ja selkeämmin.

Toimenpide 26. Maatalouskäytössä olevia turvemaita koskevat toimenpiteet

Maatalouskäytössä olevan orgaanisen maaperän, joka on ojitettua turvemaata, ennallistamisen tavoite tulee suoraan ennallistamisasetuksesta. Tavoitetta edistetään seuraavin toimenpitein:

- Edistetään turvepeltojen kestäviä maatalouskäytäntöjä, jotka parantavat samalla luonnon monimuotoisuutta, vesistöjen tilaa ja/tai tukevat ilmastonmuutoksen hillintää. Toimenpiteet sisältävät erilaisia kesantoaloja, luomuviljelyä ja talviaikaista kasvipeitteisyyttä, nurmialoja, vesistöjä suojaavia vyöhykkeitä ja pohjaveden pinnan säätelyä.
- Edistetään viljelystä vapaaehtoisesti poistuvien turvepeltojen passiivista ennallistamista lopettamalla ojien kunnostaminen tai ylläpito.
- Vaikutetaan turvemaiden vedenpinnan tasoon tavoitteena nostaa vedenpinta mahdollisimman lähelle maanpintaa, huomioiden kuitenkin kausivaihtelu ja mahdolliset hoito- ja sadonkorjuutoimet.

4.6 Erityisesti metsäekosysteemien ennallistamista tukevat toimenpiteet (artiklat 12 ja 4)

Toimenpide 27. Metsän- ja luonnonhoidon kehittäminen ja metsäpolitiikan linjaaminen

Metsän- ja luonnonhoidon toimenpiteet muodostavat perustan metsäindikaattoreiden tilan parantamiselle. Metsän- ja luonnonhoidon toimenpiteet sisältävät esimerkiksi rakennepiirteiden lisäämistä metsän eri kehitysvaiheissa (metsänuudistamisen, taimikonhoidon ja harvennuksen käytäntöjen kehittäminen, elävien säästöpuiden ja kuolleiden puiden säästäminen ja määrän lisääminen sekä laadun parantaminen sekä nykyistä kattavampi säästäminen ja jättäminen kokonaan metsätaloustoimien ulkopuolelle). Lisäksi toimenpiteinä ovat esimerkiksi metsänkäsittelyn monipuolistaminen ja aluetason metsien käytön suunnittelu. Artiklan 12 mukaisten metsäindikaattoreiden tavoitetasojen määrittäminen ja seuranta on tarkoitus kytkeä osaksi Kansallista metsästrategiaa. Lisäksi alueellisissa metsäohjelmissa asetetaan tavoitteet metsäindikaattoreiden tilan parantamiselle. Sisällytetään metsäindikaattoreiden ja metsässä esiintyvien luontotyyppien tilan parantaminen Metsähallituksen omistajapoliittisiin linjauksiin ja tulosohjaukseen.

Toimenpide 28. Metsän- ja luonnonhoidon suositusten päivittäminen (myös artikla 4)

Metsän- ja luonnonhoidon suosituksia päivitetään tukemaan direktiiviluontotyyppien turvaamiseksi ja metsäindikaattoreiden tilan parantamiseksi toteutettavia ennallistamistoimia. Toimenpide edellyttää

talousmetsissä esiintyvien luontotyyppien tilaa parantavien metsänkäsittelymenetelmien kehittämistä (toimenpide 8) sekä luontotyyppejä ympäröivien talousmetsien metsän- ja luonnonhoidon käytäntöjen ja toimenpiteiden kohdentamisen kehittämistä (toimenpide 27). Kehittämistyön tulokset viedään metsänhoidon suosituksiin omana prosessinaan ja toimintatavat jalkautetaan metsäammattilaisille ja metsänomistajille koulutuksen, neuvonnan ja viestinnän keinoin (toimenpide 29).

Toimenpide 29. Metsänomistajien ja metsäammattilaisten osaamisen kehittäminen (myös artikla 4)

Metsänomistajien ja metsäammattilaisten osaamista vahvistetaan koskien direktiiviluontotyyppien tunnistamista ja niiden tilan parantamista, mukaan lukien vesiensuojelu, sekä metsäindikaattoreita. Metsänomistajien ja metsäammattilaisten osaamisen kehittämiseksi tarvitaan nykyistä laajemmin metsänomistajien neuvontaa ja koulutusta sekä tulevien ja alalla jo työssä olevien metsäammattilaisten koulutusta. Käsittelyvaihtoehtojen tunnistamiseen sekä ennallistamisen suunnitteluun ja toteutukseen liittyvää osaamista vahvistetaan hyvässä tilassa olevien luontotyyppialueiden turvaamisen ja heikentyneiden luontotyyppialueiden ennallistamistoimien kohdentamisen sekä kohteen edellytykset huomioon ottavan metsäindikaattoreiden tilan parantamisen näkökulmista. Ennallistaminen integroidaan osaksi metsäalan tutkintokoulutuksia. Lisäksi metsänomistajien neuvontajärjestelmää on tarpeen kehittää talousmetsien luonnonhoidon sekä elinympäristöjen hoitotöiden lisäämisessä tarpeellisen henkilökohtaisen neuvonnan toteuttamiseksi. Olennaista on myös metsän- ja luonnonhoidon suositusten ja muiden ohjeistusten jalkauttaminen esimerkiksi laajennetun Monimetsä-hankkeen kautta.

Toimenpide 30. Metsiä koskevan luontotiedon ja tietojärjestelmien kehittäminen (myös artikla 4)
Kehitetään luontotiedon ja luonnonhoidon laadun seurantaa ja parannetaan tiedon saatavuutta kehittämällä tietopalveluita, kuten Metsään.fi-palvelua. Luontotiedon tarjoaminen esimerkiksi Metsään.fi-palvelun kautta luo edellytyksiä metsänomistajien, toimijoiden ja viranomaisten päätöksenteolle ja metsissä tehtävien toimenpiteiden jatkuvien ja pitkäkestoisten vaikutusten seurannalle. Palveluiden kautta tarjotaan tietoa myös direktiiviluontotyyppien ja lajien esiintymisestä, monimuotoisuutta tukevista metsänkäsittelymenetelmistä ja kannusteista, mikä edellyttää tietoa luontotyyppien sijainnista ja tilasta. Luontotiedon kehittämistä tarvitaan lisäksi esimerkiksi kuollutta pystypuuta, eri-ikäisrakenteisuutta ja puuston monilajisuutta koskevan tiedon tuotantoon. Lisäksi tiedon jakamiseksi tarvitaan Suomen metsäkeskuksen tietojärjestelmien kehittämistä.

Toimenpide 31. Metsäindikaattoreita ja direktiiviluontotyyppejä koskevat T&K-hankkeet ja selvitykset (myös artikla 4)

Ennallistamissuunnitelman toimeenpanoon liittyvät T&K-tarpeet koskevat metsäindikaattoreiden (artikla 12) ja direktiiviluontotyyppien (artikla 4) osalta metsän- ja luonnonhoidon käytäntöjen ja ohjeistusten kehittämistä, metsänkäsittelymenetelmien monipuolistamista, aluetason metsien käytön kehittämistä, hiljaista suojelua, metsänomistajien ja metsäammattilaisten osaamisen vahvistamista, luontotiedon ja luonnonhoidon laadun seurannan kehittämistä, luonnonhaittamaksua, talousmetsien luonnonhoidon verokannustetta sekä harvinaisempia puulajeja.

Toimenpide 32. Tiekartta harvinaisempien puulajien viljelyn edistämiseksi

Harvinaisempien puulajien viljelyn edistämiseksi toteutetaan selvitys, jonka perusteella laaditaan tiekartta. Tavoitteena on kehittää harvinaisempien puulajien siemen- ja taimituotantoa ja turvata harvinaisempien puulajien metsänviljelyaineiston riittävyys mm. perustamalla riittävästi siemenviljelyksiä. Harvinaisempien puulajien viljelyn kautta parannetaan osaltaan puuston monilajisuus -indikaattorin tilaa.

4.7 Lainsäädäntötarpeiden tarkastelu

Toimenpide 33. Vesilain muutostarpeet (artiklat 4 ja 5, vaikutus suo- ja vesiluontotyypit, vesien tila)

Turvemaiden ojittamisen vuoksi vesistöihin päätyvä kuormitus on yksi keskeisimmistä tekijöistä, joka heikentää vesien kemiallista ja ekologista tilaa. Suomen ilmasto-, ennallistamistavoitteet ja vesien- ja merenhoidon tavoitteet huomioiden on tarkoituksenmukaista tarkastella vesilain ojitusta koskevia säännöksiä, erityisesti uudisojitusten kieltämistä luontodirektiivin mukaisilla suoluontotyyppien esiintymillä ja laajemmin turvemailla. Lisäksi on tarpeen selvittää direktiiviluontotyyppien ja/tai
laajemmin turvemaiden kunnostusojitusten sekä vesitalouteen merkittävästi vaikuttavien maanmuokkausten säätämistä luvanvaraisiksi tai ilmoitusmenettelyn kehittämistä. Selvitetään myös ennallistamisesta aiheutuvan vettymishaitan korvausmahdollisuuksia.

Toimenpide 34. Selvitykset metsälain ja -asetuksen sekä metsätuholain muutostarpeista (artikla 4, 12)

- Selvitetään sekä informaatio-, normi- että taloudellisia ohjauskeinoja varmistaa metsäindikaattoreiden tilan parantamiseksi tehtyjen toimien jatkuvat, pitkäaikaiset ja kestävät vaikutukset. Selvityksessä tarkastellaan mm. säästöpuita, kuollutta puuta, suojavyöhykkeitä sekä uudistushakkuun läpimitta- ja ikärajoja, mukaan lukien vähimmäisvaatimusten sisällyttäminen metsälakiin. Kasvatuskelpoisen puuston määrän korottamista kasvatushakkuissa valmistellaan osana metsälakia koskevaa hallituksen esitystä, joka on lähtenyt 11.6.2026 lausuntokierrokselle. Metsälainsäädäntöä koskevissa tarkasteluissa otetaan huomioon omaisuudensuoja ja metsäelinkeinon toimintaedellytykset.
- Metsälain osalta on tarpeen edelleen tarkastella lain mahdollisia täydennystarpeita heikentämättömyysvelvoitteen näkökulmasta. Johtopäätösten tekeminen edellyttää vielä tietopohjan kokoamista.
    - Osana tietopohjan kokoamista arvioidaan pienialaisten luontotyyppien luontotyyppisuojelun kehittämistarpeet **metsälain osalta (ML 10 §).**
    - Selvitetään direktiiviluontotyyppien heikentämättömyyden varmistamiseksi tietynlaisten **metsänkäsittelytapojen sisällyttämistä** osaksi metsälakia (esim. talousmetsälehdoissa jätettävien säästöpuiden ja lehtipuuosuuden määrä tai ojitusten rajaaminen ja jatkuvapeitteisyyden vaatimus turvemaille ja uudistushakkuiden kieltäminen puustoisilla soilla).
- Selvitetään **metsätuholain** päivittämistä niin, että lain soveltamisalaan kuuluviin metsiin olisi sallittua jättää nykyistä suurempi määrä vahingoittunutta puuta kuolleen puuston lisäämiseksi Lisäksi selvitetään luontaisten häiriöalojen, kuten myrskytuhoalojen, maastopaloalojen, kaarnakuoriaistuhoalojen ja majavatuhoalojen tai muiden vastaavien tulvatuhoalojen säästämistä tilanteissa, joissa häiriöaloihin kohdentuu metsätuholain mukainen puiden poistamisvelvoite. Lisäksi selvitetään vauriopuiden korjaamisvelvoitetta ja ulkopuolisille alueille aiheutuvien haittojen korvausperiaatteita metsälain alaisilla kohteilla (esim. OECM-alueet, ML10§-kohteet ja MH luontokohteet).

Toimenpide 35. Selvitys metsätalouden määräaikaisen kannustejärjestelmän (METKA) muutostarpeista tulevilla rahoituskausilla (artikla 4, 12)

- Metkaa kehitetään tulevilla rahoituskausilla siten, että tuetaan metsäluonnon monimuotoisuutta edistäviä metsän- ja luonnonhoitotoimia. Kehityskohteina selvitetään esimerkiksi lahopuukannustin, suunnittelukorvaukset, kuten kasaamisbonus, sekä linnustollisesti ja riistan kannalta arvokkaiden alueiden tuki.
- Metsäluontotyyppien osalta metsätalouden kannustejärjestelmän (Metka) kehittämiseksi tulevilla rahoituskausilla selvitetään mm. direktiiviluontotyyppien hoidon (esim. lehdot, harjumetsät) kannustavuuden lisäämistä. Lisäksi selvitetään, miten metsätalouden ympäristötuella toimeenpannaan kansallista ennallistamissuunnitelmaa.

Toimenpide 36. Tuki metsäpinta-alan laajentamiseen ja siihen liittyvät selvitykset (artikla 12)

Kasvatetaan puustoista pinta-alaa metsittämällä viljelystä poisjääneitä peltoja ja turvetuotannosta poistuneita alueita (joutoalueita) sekä ohutturpeisia peltoja ottaen huomioon monimuotoisuus- ja maisemanäkökohdat. Jatkossa selvitetään mahdollisuutta korotettuun tukeen, mikäli metsityskohde edistää kytkeytyneisyyttä, sekä mahdollisuutta suojavyöhykkeiden metsittämiseen. Toimenpiteen etenemisestä on jo päätetty kehysriihen yhteydessä keväällä 2026.

Toimenpide 37. Luonnonsuojelulain uudelleenarviointi luontodirektiivin luontotyyppisuojelun osalta

Pääosa luontodirektiivin luontotyypeistä ei kuulu luonnonsuojelulain 64 ja 65 § piiriin. On tarpeen toteuttaa luonnonsuojelulain uudelleenarviointi luontodirektiivin luontotyyppisuojelun osalta. Tämä edellyttää kokonaisvaltaista lainsäädännön arviointia ennallistamisasetuksen toimeenpanon ja heikentymättömyysvelvoitteen soveltamisen kannalta (LSL suojelu vs. muut lait, esim. metsälaki ja alueidenkäyttölaki). Esimerkiksi huurresammallähteiden ja Etelä-Suomen lettojen soveltuvuus luonnonsuojelulain luontotyypeiksi selvitetään. Luonnonsuojelulain korvaus-, tuki- ja avustuskeinoja tulee selvittää ja kehittää kokonaisvaltaisesti ja yhdessä muiden tukikeinojen kanssa. Luonnonsuojelulakiin liittyviin käynnissä oleviin selvityksiin kuuluu myös selvitys ekologisen kompensaation velvoittavuuden lisäämiseksi LS-lakiin.

Toimenpiteet 38–40. Muut lainsäädännön kehittämistarpeet

Lainsäädännön kehittämiskohtia on tunnistettu jokien, järvien ja ranta- ja tulva-alueiden luontotyyppiryhmässä ja jokiesteiden osalta (artiklat 4 ja 9) mm. seuraavasti:

- Vesistöjen ja vesialueiden tehostettua ja suunnitelmallista hoitoa nykyistä suuremmissa alueellisissa ja hallinnollisissa yksiköissä edesauttaa pirstaleisten vesialueen omistusyksiköiden yhdistäminen. Asiasta tehtyjen selvitysten mukaan päivitettävää olisi esim. **kalastuslaissa ja yhteisaluelaissa**. Lisäksi selvitysten mukaan tulisi tarkastella Valtioneuvoston asetusta vesistön ja vesiympäristön käyttöä ja tilaa parantavien hankkeiden avustamisesta (714/2015) liittyen osakaskuntien järjestäytymisen ja yhdistämisen rahoitukseen.

Toimenpide 39. Rahkasammaleen korjuuta koskevan sääntelymekanismin kehittäminen

Rahkasammaleen korjuu kasvualustaksi ja kuivikkeeksi on toistaiseksi pienimuotoista, mutta kiinnostusta laajentamiseen on. Korjuu ei edellytä ilmoitusta viranomaiselle, vaan vastuu on toiminnanharjoittajalla. Sammalenkorjuusta aiheutuvien luontohaittojen rajoittamiseksi on tarpeen kehittää sopiva sääntelymekanismi.

Toimenpide 40. Tienvarsien niittokäytäntöjen kehittäminen

Parannetaan tietopohjaa ja luodaan toimintatavat pölyttäjäkantojen ja luonnon monimuotoisuuden näkökulmasta parempia niittokäytäntöjä, ottaen huomioon liikenneturvallisuus sekä noudattaen vieraslajilainsäädännön velvoitteet tai vaihtoehtoisesti laaditaan lainsäädäntöä muuttava ehdotus, joka rajaa tienvarsien niittoa pölyttäjälajiston kannalta ongelmallisena aikana (artikla 10).

4.8 Tietopuutteiden sekä seurantavelvoitteiden täyttämiseksi vaadittavat toimenpiteet

Toimenpide 41. Seuranta ja tietopuutteiden täydentäminen suojelualueilla

Suojelualueita koskevien tietopuutteiden täyttämiseksi asetetaan Metsähallituksen luontopalveluille tulosohjauksella tavoitteet suojelualueilla sijaitsevien direktiiviluontotyyppien tietojen päivittämisestä vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteet asetetaan erikseen laaja-alaisille ja pienialaisille maaluontotyypeille. Asetettavat tavoitteet toteutetaan Metsähallituksen suojelualueiden inventointi- ja päivityssuunnitelman mukaisesti, kuitenkin kohdentaen toimia ennallistamisasetuksen kannalta keskeisiin luontotyyppeihin. Tällä varmistetaan nykyistä kattavampi ja luotettavampi tietopohja Natura 2000 -alueilla toteutettavien ennallistamistoimenpiteiden kohdentamiseen ja seurantaan. Lajien osalta toimenpide on yhteinen suojelualueilla ja niiden ulkopuolella ja on kirjattuna alla olevaan toimenpiteeseen.

Toimenpide 42. Seuranta ja tietopuutteiden täydentäminen suojelualueiden ulkopuolella

Suomen ympäristökeskus toteuttaa vuosina 2027–2030 valtakunnallisen luontotyyppien maastoinventoinnin, joka osaltaan täydentää luontotyyppejä koskevia tietopuutteita suojelualueiden ulkopuolella ja parantaa luontotyyppitiedon kattavuutta. Suomen ympäristökeskuksen maastoinventoinnin seurannan jatkuvuus vuodesta 2030 eteenpäin varmistetaan, jotta ennallistamisasetuksen seurantavelvoitteet voidaan täyttää. Luontotyyppien inventointia ja seurantaa täydentää tiettyjen metsäisten luontotyyppien osalta valtakunnan metsien inventointi (VMI). VMI:tä kehitetään siten, että siinä hyödynnettäviä luontotyyppimuuttujia, määritelmiä ja luokituksia tarkennetaan. Lisäksi selvitetään seurantaindikaattorien harmonisoinnin tarve sekä uusien menetelmien käyttöönoton mahdollisuudet. Varmistetaan, että VMI:ssä seurataan jatkossakin ennallistamisasetuksen 12 artiklan mukaisia metsäindikaattoreita ennallistamisasetuksen tarpeita vastaavalla tavalla ja tehdään tarpeelliset kehittämistoimet, sekä turvataan Luonnontieteellisen keskusmuseon (Luomus) metsälintuindeksin seurantaan liittyvä rahoitus. Asetuksen 12 artiklan metsäindikaattoreiden seurantaan ja tavoitetasojen asettamiseen liittyvät tietopuutteet tulee paikata.

Metsähallitus tuottaa ja kokoaa kansallisen suunnitelman edellyttämää tietopohjaa valtion hallinnassa olevilta talouskäytössä olevilta alueilta, jotta luonnonhoitotoimenpiteiden suunnittelu ja käynnistäminen on mahdollista ilman viivytyksiä.

Kohdennetuilla lajistokartoituksilla parannetaan luontodirektiivin lajien havaintopaikkatiedon kattavuutta, ajantasaisuutta ja tarkkuutta sekä ennallistamissuunnitelman toimeenpanon että yhteiskunnan muiden tietotarpeiden täyttämiseksi. Lisäksi parannetaan eri toimijoiden hallinnoiman havaintopaikkatiedon avointa saatavuutta, jakamista ja hyödyntämistä Suomen Lajitietokeskuksen kautta. Lintuja koskevan tiedon osalta parannetaan eri toimijoiden hallinnoimien aineistojen saatavuutta sekä täydennetään tietopuutteita kartoituksin. Toteutetaan selvitys, jossa tarkastellaan nykyisiä luontodirektiivin ja lintudirektiivin lajien seurantoja sekä määritellään, mitä toimia asetuksen mukainen lajien ja niiden elinympäristöjen inventointi ja seuranta edellyttävät.

Varmistetaan Velmu-ohjelman riittävä kokonaisrahoitus, jotta voidaan turvata ennallistamisasetuksen kannalta keskeisten meriluontotyyppejä koskevien inventointitietojen saatavuus ja ajantasaisuus. Meriluontotyyppien tilan seurantaa koskevien puutteiden paikkaamiseksi käynnistetään valmisteluhanke, jossa suunnitellaan ennallistamissuunnitelman toimeenpanoa tukeva meriluontotyyppien seuranta. Pilotoidaan meriluontotyyppien seurantaa ja uusia seurantamenetelmiä sekä arvioidaan niiden laajemman käyttöönoton mahdollisuudet.

Toteutetaan ennallistamissuunnitelman toimeenpanon yhteydessä kohdennettuja inventoinnin ja seurannan sekä niihin liittyvän menetelmäkehityksen hankkeita sellaisille luontotyypeille, joihin liittyy erityisiä tietopuutteita tai tietotarpeita. Nämä luontotyypit ja niiden edellyttämät mahdolliset inventoinnin, seurannan ja menetelmäkehityksen hankkeet määritellään osana ennallistamissuunnitelman toimeenpanoa. Jo tunnistettuja tarpeita ovat erityisesti lampien ja pienten järvien, kosteikkoluontotyyppien sekä lehtojen inventointi, eräiden perinnebiotooppien tietopuutteiden paikkaaminen sekä perinnebiotooppien inventointi- ja seurantamenetelmien kehittäminen.

Toimenpide 43. Ennallistamistoimenpiteiden kansallinen seurantaverkosto

Varmistetaan, että Suomi pystyy seuraamaan valtakunnallisesti ennallistettavan pinta-alan ja tilan kehitystä sekä arvioimaan ennallistamistoimenpiteiden toimivuutta. Tämän toteuttamiseksi jatketaan olemassa olevia seurantaverkostoja ja aloitetaan hanke ennallistamistoimenpiteiden kansallisen seurantaverkoston suunnittelemiseksi ja perustamiseksi. Hankkeessa selvitetään ja valmistellaan ennallistamistoimenpiteiden toteumaseurannan toteutusta sekä ennallistamistoimenpiteiden ekologisen vaikuttavuuden seurantaa rajatuilla ennallistamiskohteilla. Hankkeen tuloksiin perustuen perustetaan ennallistamistoimenpiteiden kansallinen seurantaverkosto asetuksen edellyttämille maa-, sisävesi- ja meriluontotyypeille sekä lajien elinympäristöille vuoden 2028 loppuun mennessä.

Toimenpide 44. Inventointia ja seurantaa läpileikkaavasti tukevat toimet

Kaukokartoitusmenetelmien kehittämiseksi ja käyttöönoton edistämiseksi selvitetään käyttöönoton edellytykset ja pullonkaulat sekä kehitetään menetelmiä potentiaalisimmille luontotyypeille. Tietopuutteiden paikkaaminen ja luontotyyppien seuranta edellyttävät luontotyyppien kaukokartoitusmenetelmien kehittämistä. Kaukokartoitusmenetelmien kehittämiseksi ja käyttöönoton edistämiseksi selvitetään käyttöönoton edellytykset ja pullonkaulat sekä kehitetään menetelmiä potentiaalisimmille luontotyypeille. Menetelmien käyttöönottoa luontotyyppien seurannassa vahvistetaan, ja varmistetaan kaukokartoituksen ja muiden uusien menetelmien ohjaus ja koordinaatio. Tietohallinnan kehittämiseksi tunnistetaan ennallistamissuunnitelman kannalta keskeiset kehitystarpeet ja kehitetään tietohallintaa tarpeen mukaan ottaen huomioon olemassa olevat ratkaisut.

Toimenpide 45. VESTY-järjestelmän kehittäminen artikla 9 toimeenpanoa ja raportointia varten.

Vesistötyöt-tietokanta VESTY kehitetään työkaluksi, jolla voidaan tuottaa artiklan 9 toimeenpanon raportointi vuonna 2032 ja yleisesti seurata virtavesien esteellisyyttä. Kehittämistyön osana laaditaan selvitys, mitä sellaisia virtavesien ja niiden eliöyhteisöjen ominaisuustietoja Suomelta puuttuu, joita tarvitaan komission Free Flowing River -ohjeistuksen täysimääräiseen soveltamiseen Suomen jokiin.

Toimenpide 46. Maatalousympäristöjen ja pölyttäjien tilaa koskevien indikaattorien kehittämiseen ja seurantaan liittyvät toimet

Toteutetaan peltosirkun suojelun ja kannankehityksen seurantaa ja varmistetaan sen jatkuvuus.

Kehitetään pölyttäjäseurantaa ja varmistetaan sen jatkuvuus EU:n pölyttäjien monimuotoisuuden ja pölyttäjäkantojen seurantamenetelmää koskevan delegoidun asetuksen (EU) 2025/2188 mukaisesti. Säädöksen mukaista seurantaa toteutetaan, jotta voidaan arvioida ennallistamistoimien vaikuttavuutta. Seurannan kehittämisessä huomioidaan niittyperhosindeksin mahdolliset kehittämistarpeet ja varmistetaan, että kaikista indeksin lajeista kertyy seurantatietoa.

Turvataan Luomuksen tuottaman valtakunnallisen lintulaskennan jatkuvuus, jotta maatalouslintujen seurantatiedot ovat käytettävissä ennallistamissuunnitelman ja CAP-politiikan seurantatarpeisiin.

5 Toimenpiteiden kustannukset, tarvittavat määrärahat ja rahoituspohjan laajentamistoimenpiteet

Ennallistamissuunnitelman toteuttamisen kokonaiskustannuksiksi vuosille 2026–2050 on arvioitu yhteensä noin 1,2 miljardia euroa vuodessa. Tästä kustannuksia valtiolle arvioidaan olevan nykytason perusteella n. 900 miljoonaa euroa vuodessa. Ennallistamissuunnitelman toimenpiteiden nykyinen määrärahataso on noin 648 miljoonaa euroa vuodessa. Tällä hetkellä kustannuksista on katettu valtion budjetista n. 300 miljoonaa euroa. EU-rahoitusta on ollut noin 140 miljoonaa euroa, josta 131 miljoonaa euroa on ollut CAP-rahoitusta. Vesien- ja merenhoidon suunnitelmien velvoitteista koituvia kulua yksityisille toimijoille ja kunnallisille toimijoille on kokonaissummasta ollut noin 208 miljoonaa euroa.

Tulevaisuudessa rahoituksesta on tarkoitus kattaa aiempaa suurempi osa EU-rahoituksella ja yksityisin varoin. Tällä hetkellä EU-rahoituksen laajuuden mahdollisuutta on kuitenkin haastavaa arvioida tulevan EU:n rahoituskauden ollessa vielä avoin.

Vuosille 2026–2031 kokonaiskustannuksiksi on arvioitu noin 1 miljardi. Arvioitu rahoitusvaje nykyrahoitukseen (648 milj. €) verrattuna ennallistamissuunnitelman toimeenpanemiseksi on noin 400 miljoonaa euroa vuodessa, joka on tarkoitus kattaa eri rahoituslähteistä.

Alla olevassa taulukossa 3 on hahmoteltu tässä suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden kustannuksia ja määrärahatarpeita vuosille 2026–2031. Taulukossa 3 olevien toimenpiteiden vuosittaisten kustannusten summa on alle miljardi euroa vuodessa, koska kaikkia tarpeita ei ole vielä tässä vaiheessa yksilöity toimenpiteiksi vaan ne tarkentuvat työn edetessä.

Taulukossa 4 on arvioitu vuosittaisia kokonaiskustannuksia vuoteen 2050. Vuoteen 2050 ulottuvat kustannusarviot ovat karkeita arvioita ja täsmentyvät työn edetessä ja kun suunnitelmaa päivitetään vuosina

2031 ja 2041. Lisäksi artiklojen 8, 11 ja 12 indikaattorien tavoitetasot asetetaan vasta vuonna 2031, minkä vuoksi näiden toimenpiteiden kustannukset voidaan arvioida vasta myöhemmin.

Kustannuksia katetaan valtion budjetista ja EU-rahoituksella sekä vesien- ja merenhoidon osalta jo nykyisin kuntien ja yksityisen sektorin rahoituksella velvoitteiden mukaisesti Julkisen talouden syvien alijäämien vuoksi, ei voida olettaa, että ennallistamissuunnitelman toimenpiteiden määrärahatarpeet katettaisiin kaikkinensa valtion budjetista. Tämän vuoksi lukuun 5.1. on koottu rahoituspohjan laajentamista koskevia toimenpiteitä. Lisäksi huomioidaan, että kansalliseen ennallistamissuunnitelmaan koottujen toimenpiteiden rahoitus päätetään erikseen normaaleissa talousarvioprosesseissa.

Ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamisen suuret määrärahatarpeet on myös välttämätöntä tuoda esille EU-komissiolle, jotta niitä voidaan hyödyntää tulevan EU:n rahoituskauden neuvotteluissa.

Valtion mailla toteutettavien toimenpiteiden suorat ja epäsuorat kustannusvaikutukset sekä vaihtoehtoiskustannukset verrattuna toimenpiteiden toteuttamiseen yksityismailla vaativat erillisen selvityksen.

Taulukko 3. Luvussa neljä esitettyjen toimenpiteiden kokonaiskustannukset 2026–2031 saakka ja mahdollinen lisätarve valtion budjettiin.

Toimenpide	Kokonais-kustannukset valtiolle	Lisätarve kehyksiin verrattuna	Huomiot / Muut mahdolliset rahoituslähteet (joko tiedossa tai tavoitellaan)
Toimenpide 1. Helmi-elinympäristöohjelman laajentaminen ja tehostaminen	471 M€	277 M€	Sisältää myös Helmi-ohjelmaan 2030 saakka sisältyvän soiden vapaaehtoisen suojelun resurssit sekä Metsähallitus Metsätalous Oy:n arvioidut kustannukset
Toimenpide 2. METSO-ohjelma	582 M€	402 M€	
Toimenpide 3. Soiden tilan parantamisen kokonaissuunnitelma	0		virkatyönä
Toimenpide 4. Tunturiluontotyyppien tilan parantaminen	0		osana poronhoitolain toimeenpanoa sekä virkatyötä
Toimenpide 5. Lajien hoito ja niiden elinympäristöjen kunnostustoimet	0		täsmentyy kokonaissuunnitelman valmistuttua
Toimenpide 6. Kotieläinten laiduntamisen lisääminen	200M€	200 M€	Perinnebiotooppien jatkuva hoito (CAP)
Toimenpide 7. Informaatio-ohjaustoimet luontotyyppien tilan parantamiseksi	240 000	240 000	

Toimenpide 8. Mukautettujen metsänkäsittelymenetelmien kehittäminen ja toimeenpano direktiiviluontotyypeille	1 M€	1 M€	
Toimenpide 9. Vieraslajitoimenpiteet	12 M€	12 M€	
Toimenpide 10. Jatkuva maanpuolustuskäyttö sotilaskäyttöön varatuilla alueilla	0	0	
Toimenpide 11. Vesien- ja merenhoidon suunnitelmien toimeenpanon tehostaminen	2,1 mrd €	690 M€	1,2 mrd yksityistä rahoitusta (toimijoiden velvoitteet)
Toimenpide 12. Ahti -vesien ja meren tilan parantamisen ohjelman laajentaminen ja tehostaminen	240 M€	180 M€	
Toimenpide 13. Valuma-aluelähtöisen suunnittelun toimeenpano	4M€	4M€	
Toimenpide 14. Selvitys toimintatavoista yhtenäisten maa-alueiden ennallistamiseksi valtion ja yksityismailla	0	0	Sisältyy toimenpiteeseen 13.
Toimenpidekokonaisuus 15–18. Konkreettisesti kaupunkiympäristöjä viherryttävät toimenpiteet	0 M€	0 M€	Kustannukset täsmentyvät myöhemmin, kun kaupunkivihreän ja latvuspeiton tavoitetasot tarkentuvat
Toimenpidekokonaisuus 19–22. Kaupunkiympäristöjen viherryttämisen edellytyksiä luovat toimenpiteet	1,68 M€	1,68 M€	Kustannukset täsmentyvät myöhemmin, kun kaupunkivihreän ja latvuspeiton tavoitetasot tarkentuvat
Toimenpidekokonaisuus 23. Jokien esteiden poistamista ja tulvatasanteiden ennallistamista koskevat toimenpiteet (artikla 9)	12 M€	0	
Toimenpidekokonaisuus 24–26. Maatalousympäristöt ja pölyttäjäkannat	1,83 Mrd.€	879 M€	
Toimenpide 27. Metsän- ja luonnonhoidon kehittäminen ja metsäpolitiikan linjaaminen	0	0	Kustannukset täsmentyvät myöhemmin, kun metsäindikaattoreiden tavoitetasot tarkentuvat
Toimenpide 28. Metsän- ja luonnonhoidon suositusten päivittäminen (myös artikla 4)	0,6 M€	0,6 M€	
Toimenpide 29. Metsänomistajien ja metsäammattilaisten osaamisen kehittäminen (myös artikla 4)	11,25 M€	11,25 M€	
Toimenpide 30. Metsiä koskevan luontotiedon ja tietojärjestelmien kehittäminen (myös artikla 4)	11 M€	11 M€	

Toimenpide 31. Metsäindikaattoreita ja direktiiviluontotyyppejä koskevat T&K-hankkeet ja selvitykset	7,5 M€	7,5 M€	
Toimenpide 32. Tiekartta harvinaisempien puulajien viljelyn edistämiseksi	4,2 M€	4,2 M€	
Toimenpiteet 33–40. Lainsäädäntötarpeiden tarkastelu	1,8 M€	1,8 M€	
Toimenpide 41. Seuranta ja tietopuutteiden täydentäminen suojelualueilla	6,8 M€	6,8 M€	
Toimenpide 42. Seuranta ja tietopuutteiden täydentäminen suojelualueiden ulkopuolella	22,3 M€	14,2 M€	
Toimenpide 43. Ennallistamistoimenpiteiden kansallinen seurantaverkosto	15 M€	12,5 M€	
Toimenpide 44. Inventointia ja seurantaa läpileikkaavasti tukevat toimet	3,6 M€	2,8 M€	
Toimenpide 45. VESTY-järjestelmän kehittäminen artikla 9 toimeenpanoa ja raportointia varten	0,26 M€	0,26 M€	
Toimenpide 46. Maatalousympäristöjen ja pölyttäjien tilaa koskevien indikaattorien kehittämiseen ja seurantaan liittyvät toimet	7,7 M€	7,7 M€	
Toimenpide X. Kaupunkivihreän ja latvuspeiton seuranta	0,075 M€	0,075 M€	
Toimenpide 47. Ekologinen kompensaatio ja luonnonarvomarkkinat	0,6 M€	0,6 M€	pääosin virkatyönä
Toimenpide 48. EU-rahoituksen hankkiminen asetuksen toimeenpanoon	0	0	virkatyönä
Toimepide 49. Luonnonmonimuotoisuudelle haitallisten tukien tunnistaminen ja uudelleen kohdentaminen	0	0	virkatyönä
Toimenpide 50. Tuki- ja rahoituskeinojen kehittäminen luontotyyppien ja lajien elinympäristöjen turvaamiseksi	0	0	virkatyönä
Yhteensä	5,5 mrd €	2,7 mrd €	

Taulukko 4. Arvio ennallistamissuunnitelman vuosittaisista kokonaiskustannuksista Suomelle vuoteen 2050 ja mahdolliset rahoituslähteet.

	Kokonaiskustannukset €/v	Kustannukset valtiolle €/v	Kustannukset yksityissektorille €/v	Tähän asti käytössä ollut EU-rahoitus €/v	Muut mahdolliset rahoituslähteet (joko tiedossa tai tavoitellaan)
Horisontaaliset toimenpiteet					
Seuranta ja raportointi	5 694 000	5 694 000			
Tutkimus, mukaan lukien tietoaukkojen korjaaminen	2 058 000	2 058 000			
Muut esim. lainsäädäntöhankkeet)	72 000	72 000			
Toimenpiteet ekosysteemityypeittäin					
Kosteikkojen ekosysteemit (rannikko ja sisämaa)	50 540 000	50 540 000			
Niittyjen ekosysteemit	62 948 000	47 948 000		15 000 000	CAP-rahoitus perinnebiotooppien jatkuvaan hoitoon
Jokien ja järvien sekä tulva- ja ranta-alueiden ekosysteemit	731 080 000	523 080 000	208 000 000		VHS/MHS sisältyvät velvoitteet toimijoille
Metsäekosysteemit	82 222 000	82 222 000			Tarve tarkentuu, kun metsäluonnon indikaattoriarvot on asetettu
Nummien ja pensaikkojen ekosysteemit	24 000	24 000			
Kallioiden ja dyynien sekä harvan kasvipeitteen ekosysteemit	2 084 000	2 084 000			
Maatalouden ekosysteemit	259 973 600	143 973 600		116 000 000	CAP-rahoitus

Kaupunkien ekosysteemit	67 200	67 200			Tarve tarkentuu, kun kaupunkivihreän indikaattoriarvot on asetettu
Meriekosysteemit	48 786 000	48 786 000			
Muut ekosysteemit	0	0			
Muut toimenpiteet, jotka eivät liity tiettyihin ekosysteemeihin					
Muut	10 800	10 800			
YHTEENSÄ	**1 245 559 600**	**906 559 600**	**208 000 000**	**131 000 000**	

5.1 Rahoituspohjan laajentamista tukevat toimenpiteet

Nykyisellään tuki- ja rahoituskeinojen kokonaisuus on riittämätön luontotyyppien ja lajien elinympäristöjen turvaamiseksi sekä ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Tarvitaan systemaattinen kokonaissuunnitelma ennallistamisasetuksen toimeenpanon kohdistuvan rahoituksen kasvattamiseksi ja rahoituspohjan laajentamiseksi. Keinoja ovat muun muassa EU-rahoitusmekanismien hyödyntäminen, yksityisen rahoituspohjan laajentaminen, ekologisen kompensaation valtavirtaistaminen ja luonnon monimuotoisuudelle haitallisten tukien karsiminen.

Toimenpide 47. Ekologinen kompensaatio ja luonnonarvomarkkinat

Vapaaehtoisen ekologisen kompensaation avulla ihmistoiminnasta luonnon monimuotoisuudelle aiheutunut haitta hyvitetään lisäämällä luonnon monimuotoisuutta vastaavasti toisaalla. Luonnonsuojelulakia päivitetään niin, että viranomaisvarmennettuja luonnonarvohehtaareita voitaisiin käyttää myös muuhun kuin välittömän luonnonhaitan kompensaatioon, eli niin kutsuttuihin luontotekoihin.

Vapaaehtoisten luonnonarvomarkkinoiden vauhdittamiseksi laaditaan hallinnon ja sidosryhmien yhteistyöllä vuonna 2026 kansallinen tiekartta. Tiekartassa tunnistetaan eri toimijoiden roolit, lyhyen ja keskipitkän aikavälin tavoitetila sekä toimenpiteet kansallisille luonnonarvomarkkinoille. Luonnonarvomarkkinat kattavat suojelun lisäksi myös ennallistamista ja luonnonhoitoa. Selvitetään luonnonarvo- ja hiilikaupan mahdollisuuksia luontotyyppien tilan parantamisessa. Luonnonarvomarkkinoita voitaisiin soveltaa myös mm. pienvesien kunnostamiseen sekä vapaaehtoiseen peltojen vettämiseen. Luonnonhoidon osalta markkinamalleja voitaisiin kehittää esimerkiksi kuolleiden puiden säästämiselle ja lisäämiselle sekä eri-ikäisrakenteisen metsien osuuden lisäämiselle talousmetsissä.

Ennallistamisen rahoituksen buustaus –selvityksen mukaan yksityisen sektorin vapaaehtoisen luontotyön rahoituksen suuruusluokka on noin 10–40 miljoonaa euroa vuodessa. Luonnonarvomarkkinat tarjoavat uudenlaisen keinon kanavoida yksityistä rahoitusta monimuotoisuuden edistämiseen. Tapio Oy:n selvityksen mukaan ilman velvoittavaa lainsäädäntöä luonnonarvomarkkinoiden koon arvioidaan jäävän mittaluokaltaan noin 1–7 miljoonaan euroon vuosittain, kun ekologiseen kompensaatioon velvoittavan lainsäädännön kautta markkinoiden koko voisi nousta jopa 200 miljoonaan euroon vuosittain.

Toimenpide 48. EU-rahoituksen kohdentaminen asetuksen toimeenpanoon

EU-rahoitusta ennallistamisasetuksen toimeenpanoon pyritään lisäämään hyödyntämällä laajasti eri rahoitusmekanismien tarjoamat mahdollisuudet myös uudella vuodet 2028-2034 kattavalla rahoituskehyskaudella. Ennallistamisasetuksen toimeenpanon yhteishyödyt eri rahoitusmekanismien ja politiikkasektorien tavoitteiden kanssa tulee tunnistaa ja pyrkiä ohjaamaan rahoitusta erityisesti toimenpiteisiin ja hankkeisiin, jotka osaltaan edistävät ennallistamisasetuksen toimeenpanoa.

Ennallistamisasetuksen toimeenpanoa on tärkeää edistää kaikissa EU-rahoituksen jakamiseen osallistuvissa organisaatioissa ja ennallistamisasetuksen toimeenpanon rahoitustarpeet tulee huomioida EU-rahoituksen kohdentumista linjaavissa asiakirjoissa.

Kilpailullisen EU-rahoituksen kuten LIFE-hankkeiden hakemiseen panostetaan kasvattamalla laadukkaiden hakemusten laatimisen edellyttämää kapasiteettia ja turvaamalla hankkeiden kansallinen omarahoitus.

Toimenpide 49. Luonnon monimuotoisuudelle haitallisten tukien tunnistaminen ja uudelleen kohdentaminen

Tunnistetaan merkittävimmät luonnon monimuotoisuudelle haitalliset tuet Suomessa vuoteen 2027 mennessä. Kokonaisvaikutusten perusteella arvioidaan tuki tai tukikokonaisuus kerrallaan, onko niitä tarvetta uudelleen kohdentaa tai poistaa kustannustehokkaasti vuoteen 2030 mennessä.

Toimenpide 50. Tuki- ja rahoituskeinojen kehittäminen

Kehitetään rahoitus- ja tukimalleja arvokkaiden kohteiden hoidon ja suojelun kannustavuuden lisäämiseksi. Laaditaan kokonaissuunnitelma valtiontuki- ja -avustuskeinojen kehittämiseksi poikkihallinnollisesti sekä ilmiö- ja tulosperustelähtöisesti, jotta julkinen rahoitus ja tukien kohdentuminen olisi mahdollisimman vaikuttavaa ja tuenhakijan näkökulmasta selkeää. Samalla selvitetään toimintamalleja julkisen ja yksityisen rahoituksen tehokkaaksi yhdistämiseksi yhteishankkeissa. Luonnonhoitoon ja ennallistamiseen suunnattujen valtiontukikeinojen kokonaissuunnitelma mahdollistaa myös niiden edellyttämän viranomaistyön tehostamisen. Uusina keinoina kehitetään tulosperusteisia ratkaisuja, sekä selvitetään verokannusteita, esimerkiksi luonnonhoitotoimenpiteiden palkitsemista verovähennyksin. Ennallistamistoimien rahoittamiseksi selvitetään myös haitanaiheuttajien rahaston perustamista vesistöjen kalataloudellisten kunnostusten tehostamiseksi ja ekologisen kompensaation edistämiseksi kalatalouskunnostuksissa.

Yhtenä mahdollisena ohjauskeinona metsäkadon vähentämiseksi ja sitä kautta elinympäristöjen säilymisen varmistamiseksi on tunnistettu maankäytön muutosten hinnoittelu. Maankäytön muutosten hinnoittelua koskevaa ymmärrystä on lisättävä mekanismin soveltuvuuden arvioimiseksi ennallistamissuunnitelman kontekstissa.

6 Heikentämättömyysvelvoitteen toimeenpano ja joustava soveltaminen

Ennallistamisasetuksen 4 artiklan 11 kohdan ja 5 artiklan 9 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla pyritään varmistamaan, että ennallistettujen luontotyyppien tila paranee jatkuvasti, kunnes hyvä tila saavutetaan ja ennallistettujen lajien elinympäristöjen laatu paranee jatkuvasti, kunnes niiden riittävä laatu on saavutettu. Jäsenvaltioiden on myös otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla pyritään varmistamaan, että hyvään tilaan ennallistettujen luontotyyppien tai lajien elinympäristöjen alueet eivät merkittävästi heikkene. Lisäksi jäsenvaltioiden on asetuksen 4 artiklan 12 kohdan ja 5 artiklan 10 kohdan mukaan pyrittävä ottamaan käyttöön toimenpiteitä, joilla on pyrittävä varmistamaan, että ilman ennallistamistoimia hyvässä tilassa olevia luontotyyppien esiintymiä ei merkittävästi heikennetä, eikä myöskään sellaisia esiintymiä, jotka tarpeellisia 4 ja 5 artiklan yleistavoitteiden saavuttamiselle.

Ennallistamisasetuksen 4 artiklan 14–15 kohdan ja 5 artiklan 11–12 kohdan mukaan heikentämättömyysvelvoite ei koske heikennystä, joka aiheutuu

a) ylivoimaisesta esteestä kuten luonnonkatastrofista, välittömästi ilmastonmuutoksesta tai kolmansien maiden toimista tai laiminlyönneistä;

b) Natura 2000 -verkostoon sisältyvällä alueella hankkeesta tai suunnitelmasta, johon on myönnetty lupa luontodirektiivin 6.4 artiklan mukaisesti eli Suomessa luonnonsuojelulain 39 §:n nojalla; tai

c) Natura 2000 -verkoston ulkopuolella erittäin tärkeän yleisen edun mukaisesta suunnitelmasta tai hankkeesta, jolle ei ole vähemmän haitallisia vaihtoehtoisia ratkaisuja.

Artiklan 6 mukaan uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian tuotantolaitosten suunnittelun, rakentamisen ja käytön, niiden verkkoon liittämisen ja asiaankuuluvan verkon itsensä sekä varastointimenetelmien on oletettava olevan erittäin tärkeän yleisen edun mukaisia. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa tällaiset hankkeet vaatimuksesta, että niille ei ole vähemmän haitallisia vaihtoehtoisia ratkaisuja, edellyttäen että niistä on tehty joko strateginen ympäristöarviointi SOVA-direktiivin 2001/42/EY tai ympäristövaikutusten arviointi YVA-direktiivin 2011/92/EU mukaisesti.

Suomi on 30.1.2025 ilmoittanut komissiolle aikomuksestaan hyödyntää asetuksen mahdollistamaa heikentämättömyysvelvoitteen joustavaa soveltamista asetuksen 4 artiklan 13 kohdan mukaisesti. Joustava soveltaminen tarkoittaa, että vaihtoehtojen puuttuessa merkittävä heikentäminen voidaan sallia, jos aiheutuva haitta korvataan muualla Suomessa tehtävillä parannuksilla samaan luontotyyppiin tai lajin elinympäristöön.

Toimenpiteet ennallistettujen alueiden jatkuvan paranemisen varmistamiseksi

Valtion rahoittamien tai toteuttamien ennallistamistoimien osalta on asetuksen velvoitteen lisäksi ekologisen vaikuttavuuden ja valtion talouden kannalta aiheellista varmistaa, että alueiden tilaa ei myöhemmin heikennetä ja että toimien hyödyt säilyvät pitkällä aikavälillä.

Ennallistamisasetuksen 4 artiklan 11 kohdan ja 5 artiklan 9 kohdan mukainen ennallistettujen alueiden jatkuva paraneminen varmistetaan valtion rahoitusta tai tukea koskevaan päätökseen sisällytettävällä ehdolla, jonka mukaan ennallistamistoimenpiteen tavoiteltuja vaikutuksia ei saa heikentää. Merkintä tuesta ja siihen liittyvästä ehdosta tehtäisiin asianmukaiseen rekisteriin, jotta tieto tuesta ja siihen liittyvästä ehdosta tulisi uuden omistajan tietoon omistajanvaihdoksissa.

Hyvässä tilassa olevien luontotyyppien ja hyvään tilaan ennallistettujen lajien esiintymispaikkojen heikentämättömyys

Hyvässä tilassa olevien luontotyyppien ja ennallistettujen lajien elinympäristöjen tilan turvaaminen varmistetaan säätämällä luonnonsuojelulakiin ympäristön käyttöä koskevaa päätöksentekoa ja viranomaismenettelyitä koskeva yleissäännös. Sen mukaan hankkeen tai suunnitelman aiheuttama heikennys arvioitaisiin osana lupa-arviointia tai suunnitelman hyväksymis- tai vahvistamispäätöstä. Merkittävä heikentäminen voidaan sallia, jos ekologisella kompensaatiolla voidaan saavuttaa heikentämättömyys ennallistamisasetuksen 4 artiklan 13 kohdan mukaisesti. Säännöksellä voidaan varmistaa osin myös ennallistettujen alueiden jatkuvan paranemisen velvoitetta.

Pienialaisten luontotyyppien hyvän tilan turvaaminen varmistetaan luonnonsuojelulain, vesilain ja metsälain luontotyyppisuojelusäännöksillä. Näiden säännösten riittävyys heikentämättömyysvelvoitteen kannalta arvioidaan ja tarvittaessa lainsäädäntöä täydennetään pienialaisilla ja vähälukuisilla luontotyypeillä. Tällaisten luontotyyppien suojelutasoa voi uhata myös toiminta, joka ei edellytä viranomaislupaa tai viranomaisen hyväksymää suunnitelmaa. Luonnonsuojelulain ja vesilain luontotyyppisuojelua sovelletaan sekä lupaa tai suunnitelmaa edellyttäviin että edellyttämättömiin hankkeisiin ja toimintoihin. Näiden lakien mukaisesta suojelusta voidaan myöntää poikkeus, mikäli ekologisella kompensaatiolla voidaan saavuttaa heikentämättömyys ennallistamisasetuksen 4 artiklan 13 kohdan mukaisesti.

Ennallistamisasetuksen 4 artiklan 14 c ja 15 c kohtien sekä 5 artiklan 11 c ja 12 c mukaan heikentämättömyysvelvoite ei koske erittäin tärkeän yleisen edun mukaisia hankkeita tai suunnitelmia, joille ei ole vaihtoehtoisia ratkaisuja. Näihin säännöksiin säädetään asianmukainen viittaus lupa- ja suunnittelulainsäädäntöön, jotta artikloissa säädetyt edellytykset arvioidaan asetuksen edellyttämällä tavalla

ympäristöpäätöksenteossa. Kyseisiin poikkeuksiin ei asetuksen mukaan ole tarvetta liittää velvollisuutta hyvittää aiheutuvaa heikennystä.

Maanpuolustukseen yksinomaisesti liittyvät hankkeet ja suunnitelmat määritellään lainsäädännössä erittäin tärkeän yleisen edun mukaisiksi ja säädetään, että niiden osalta ei ole tarpeen arvioida vähemmän haitallisia vaihtoehtoisia ratkaisuja. Nämä hankkeet ja suunnitelmat velvoitetaan kuitenkin ottamaan käyttöön teknisesti ja taloudellisesti mahdolliset toimenpiteet luontotyyppeihin kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi. Maanpuolustukseen yksinomaisesti liittyviä hankkeita ja suunnitelmia voivat olla muun muassa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen sotilaalliseen maanpuolustukseen liittyvät, Puolustusvoimien määrittelemien yhteistyökumppaneiden ja maanpuolustusta koskevien puolustusteollisuuden kannalta tarpeellisten toimintojen järjestämiseen liittyvät sekä kansainväliseen puolustusyhteistyöhön, kuten Nato-jäsenyyteen, ja muihin Suomea sitoviin maanpuolustusta koskeviin kansainvälisiin velvoitteisiin tai sopimuksiin liittyvät harjoitukset, hankkeet ja suunnitelmat.

Ennallistamisasetuksen 4 artiklan 13 kohdan mukaisen heikentämättömyysvelvoitteen joustavan soveltamisen toteuttamista tuetaan päivittämällä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevaa lakia vastaamaan paremmin YVA-direktiiviä siten, että osana YVA-menettelyssä selvitettäviä ympäristövaikutusten lievennyskeinoja selvitetään mahdollisuus ekologiseen kompensaatioon.

Heikentämättömyysvelvoitteeseen liittyvän hallituksen esityksen valmistelu

Heikentämättömyysvelvoitteen lainsäädännöllistä toimeenpanoa on valmisteltu ympäristöministeriön, maa- ja metsätalousministeriön, oikeusministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja valtionvarainministeriön virkahenkilöistä koostuneessa työryhmässä (lainsäädäntötyöryhmä) virkatyönä yhteistyössä kansallista ennallistamissuunnitelmaa laativien työryhmien kanssa. Lainsäädäntötyöryhmän toimikausi on 16.6.2025–31.8.2027. Lainsäädäntötyöryhmän tehtävänä on tunnistaa ennallistamisasetuksesta aiheutuvat lainsäädäntötarpeet sekä valmistella hallituksen esitys ennallistamisasetuksen mukaisen heikentämättömyysvelvoitteen ja sen joustavan soveltamisen toimeenpanosta. Työryhmän valmisteleman hallituksen esityksen on määrä valmistua syksyllä 2026.

Muut kuin lainsäädännölliset keinot heikentämättömyysvelvoitteen toimeenpanossa

Heikentämättömyysvelvoitetta toteutetaan myös muilla ohjauskeinoilla. Ennallistamisasetuksen 4 artiklan 12 kohdassa ja 5 artiklan 10 kohdassa tarkoitettujen, ei hyvässä tilassa olevien alueiden heikentämättömyyttä edistetään ensisijaisesti vapaaehtoisin keinoin. Tällaisia muita keinoja ovat esimerkiksi informaatio-ohjaus ja suositukset, taloudelliset kannustimet ja tuet, vapaaehtoinen ekologinen kompensaatio, markkinaehtoisten toimijoiden sitoumukset ja toimintaperiaatteet.

7 Kansallisen ennallistamissuunnitelman valmisteluprosessi

Ennallistamissuunnitelman valmistelua varten on asetettu hanke ajalle 11.11.2024–31.8.2026. Hankkeessa on ohjausryhmä, projektiryhmä ja viisi ennallistamisasetuksen artikloihin perustuvaa teematyöryhmää. Ohjausryhmän tehtävänä on käsitellä työn keskeisimpiä linjauksia ja seurata työn etenemistä ja varmistaa ennallistamissuunnitelman politiikkarelevanssi ja -koherenssi. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimii ympäristöministeriön kansliapäällikkö Juhani Damski ja varapuheenjohtajana maa- ja metsätalousministeriön kansliapäällikkö Pekka Pesonen. Kaikkien hallituspuolueiden valtiosihteerit ovat ohjausryhmän jäseniä.

Lisäksi ohjausryhmässä on ympäristöministeriön, maa- ja metsätalousministeriön, puolustusministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, valtiovarainministeriön ja viestinnän edustajat. Projektiryhmän puheenjohtaja ympäristöneuvos Päivi Gummerus-Rautiainen (YM) ja varapuheenjohtaja metsäneuvos Heikki Granholm (15.1.2026 asti) ja luonnonvaraneuvos Mikko Peltonen (16.1.2026 alkaen) ovat ohjausryhmän pääsihteereitä. Ohjausryhmä kokoontui 19 kertaa.

Projektiryhmään kuuluvat teemaryhmien puheenjohtajat varajäseninään teemaryhmien varapuheenjohtajat. Ryhmässä on myös ympäristöministeriön, maa- ja metsätalousministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, valtiovarainministeriön ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen asiantuntijoita. Projektiryhmän tehtävänä oli koota teemaryhmätyöskentelyn pohjalta ehdotus kansalliseksi ennallistamissuunnitelmaksi. Projektiryhmä ohjasi selvitysten laatimista ja koordinoi teemaryhmien työtä ja sidosryhmien osallistamista sekä hankkeen viestintää. Projektiryhmä kokoontui yli 30 kertaa.

Teemaryhmät muodostettiin ennallistamisasetuksen artikloiden aihealueiden mukaan: teemaryhmä 1 käsitteli maa- ja sisävesiluontotyypit, lajien elinympäristöt sekä virtavedet ja tulvatasanteet (artiklat 4 ja 9), teemaryhmä 2 meriluonnon tilan parantamisen (artikla 5), teemaryhmä 3 kaupunkiympäristöt (artikla 8), teemaryhmä 4 maatalousympäristöt ja pölyttäjäkannat (artiklat 10 ja 11) ja teemaryhmä 5 metsäluonnon (artikla 12). Teemaryhmissä 1 ja 2 puheenjohtaja oli ympäristöministeriöstä ja varapuheenjohtaja maa- ja metsätalousministeriöstä. Teemaryhmä 3 oli ympäristöministeriön johtama. Teemaryhmissä 4 ja 5 puheenjohtaja oli maa- ja metsätalousministeriöstä ja varapuheenjohtaja ympäristöministeriöstä. Teemaryhmien tehtävänä oli oman vastuualueensa osalta laatia ehdotus ennallistamissuunnitelmaksi. Teemaryhmissä oli yhteensä noin sata jäsentä ministeriöistä ja alaisesta hallinnosta.

Aiheen laajuuden vuoksi teemaryhmä 1 perusti luontotyyppiryhmille, lajeille ja jokiesteille pienryhmiä, jotka ovat työskennelleet teemaryhmän rinnalla. Näissä ryhmissä oli noin 80 henkilöä. Teemaryhmä 1 kokoontui yli 40 kertaa. Teemaryhmillä 2–5 on ollut ryhmästä riippuen 9–19 kokousta.

Ennallistamissuunnitelman valmistelun yhteydessä on toimittu Ahvenanmaan itsehallintolain mukaisesti (18 § 10 ja 59 b §) . Ahvenanmaa laatii oman ennallistamissuunnitelmansa, josta päätöksen tekee Ahvenanmaan maakuntahallitus. Ahvenanmaan toimenpiteet liitetään komissiolle toimitettavaan Suomen ennallistamissuunnitelmaan. Ahvenanmaan maakunnan edustajat ovat olleet mukana ennallistamissuunnitelmaa valmistelevissa heille relevanteissa työryhmissä ja projektiryhmässä.

8 Kuuleminen ja lausuntokierros

Hankkeen aikana osallistettiin laajasti sidosryhmiä. Valmistelun aikana järjestettiin yhteensä noin 30 tilaisuutta, joihin osallistui lähes 6000 henkilöä. Kaikille avoimia webinaareja järjestettiin kolme kappaletta. Maa- ja sisävesiluontotyyppejä käsiteltiin kolmessa maakuntatilaisuudessa sekä marraskuun 2025 virtavesiteemaisessa etätyöpajassa. Kaupunkiympäristöteemaryhmä järjesti kuusi verkkotilaisuutta, joissa käsiteltiin muun muassa kaupunkiekosysteemialueiden rajaamista sekä kaupunkivihreän ja latvuspeiton lisäämisen mahdollisia toimenpiteitä. Kaupunkiympäristöjen ennallistamissuunnitelman valmistelua esiteltiin myös lukuisissa sidosryhmien tilaisuuksissa. Meriteemaryhmä järjesti webinaarin syksyllä 2025 ja esitteli ennallistamissuunnitelman valmistelua useissa sidosryhmätilaisuuksissa. Maatalousympäristöihin ja pölyttäjäkantoihin liittyviä tapahtumia oli seitsemän: sidosryhmätilaisuus, webinaari, osallistuminen Okra-messuille sekä neljä paikkakuntaa kattanut Tulevaisuuden turvemaat -kiertue. Metsäluontoa on käsitelty neljässä tilaisuudessa: metsästrategian keskustelutilaisuudessa huhtikuussa 2025, metsänomistajille ja

metsäalan toimijoille suunnatussa webinaarissa kesäkuussa 2025, marraskuun 2025 etätyöpajassa, jossa tarkasteltiin metsäluontoa ennallistamissuunnitelmassa sekä keväällä 2026 järjestetyssä tilaisuudessa.

Suomen luontopaneeli, Ilmastopaneeli, Kestävyyspaneeli ja Metsäbiotalouden tiedepaneeli valmistelivat yhdessä keskeiset viestinsä ennallistamissuunnitelman valmistelun tueksi.

Ympäristöministeriö järjesti vuonna 2025 kansalaispaneelin, jonka tavoitteena oli kerätä kansalaisten näkemyksiä luonnon tilan parantamisesta ja välittää ne päätöksenteon tueksi. Kansalaispaneeliin osallistui 44 satunnaisotannalla ja kiintiöinnillä valittua suomalaista eri puolilta maata. Kansalaispaneeli tuotti kansalaisnäkemyksen EU:n luonnon ennallistamisasetuksen hyväksyttävästä ja oikeudenmukaisesta toimeenpanosta Suomessa. Kansalaispaneelin julkilausuma käsiteltiin ennallistamissuunnitelmaa valmistelevissa työryhmissä.

Ennallistamissuunnitelman sisällöstä käytiin saamelaiskäräjälain 9 §:n mukaiset neuvottelut Saamelaiskäräjien kanssa 11.5.2026. Sitä ennen asiaa esiteltiin saamelaiskäräjille 24.2..2026.

9 Ennallistamissuunnitelman vaikutukset

9.1 Ympäristövaikutukset (SOVA-arvion tiivistelmä)

9.2 Taloudelliset vaikutukset

Suomen ympäristökeskus selvittää ennallistamisen kustannuksia ja hyötyjä. Selvitys tulee täydentämään suunnitelman toimeenpanon vaikutuksista syntyvää kokonaiskuvaa ennallistamisen yhteiskunnallisista ja taloudellisista hyödyistä erityisesti ekosysteemipalvelujen, riskienhallinnan ja kustannusvaikuttavuuden näkökulmista. Selvitys tukee toimenpiteiden kohdentamista ja monihyötyisten ratkaisujen tunnistamista.

Luonnonvarakeskuksen arviointi (https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-419-156-2) turvemaiden vettämistoimien vaikutuksia maataloudelle keskittyy turvepeltojen vettämistoimien taloudellisiin, sosiaalisiin ja ympäristövaikutuksiin sekä niiden toteuttamisedellytyksiin. Arviointi perustuu erilaisiin pinta-alamäärittelyihin ja joustomahdollisuuksiin, joilla on merkittävä vaikutus sekä elinkeino- että ympäristövaikutuksiin. Vaikutukset kohdistuvat todennäköisimmin nautakarjatiloihin ja turvepeltojen keskittymisalueille, mutta niiden suuruuteen voidaan vaikuttaa optimoimalla nykyistä peltojen käyttöä. Vettämisen vaikutukset ravinnekuormitukseen vaihtelevat siten, että lyhyellä aikavälillä kuormitus voi kasvaa, mutta pitkällä aikavälillä se voi myös vähentyä, joskin lisäaineistoa tarvitaan ja ilmasto- ja vesistövaikutusten välillä voidaan joutua tekemään kompromisseja. Päästövähennykset voivat olla skenaariosta riippuen 0,08–0,96 Mt CO_2-ekvivalenttia vuodessa, ja vaikka aluetaloudelliset vaikutukset jäävät maakuntatasolla melko vähäisiksi, tarkempi tarkastelu seutukuntatasolla olisi tarpeen vaikutusten kohdentumisen ymmärtämiseksi. Koska nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista pakkolunastuksia ennallistamistoimien toteuttamiseksi, toimet on perustettava vapaaehtoisuuteen ja maanomistajien yhteistyöhön, minkä vuoksi vapaaehtoisten toimintamallien kehittäminen ja vahvistaminen on keskeistä.

Luonnonvarakeskuksen toteuttama luonnon ennallistamisen maaseutuvaikutusten arviointi (https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-419-158-6) tuo esiin, että EU:n ennallistamisasetuksen vaikutukset ulottuvat

monipuolisesti maaseudun talouteen, yritystoimintaan, asumiseen ja ympäristöön. Vaikutukset voivat olla sekä myönteisiä että kielteisiä: toisaalta luonnonhoito ja viihtyisyys voivat lisääntyä, toisaalta maan arvo voi laskea ja tuotantoa voidaan rajoittaa. Maaseutuvaikutusten arviointi perustui kirjallisuuteen, maaseututietoon sekä paikallisissa ja valtakunnallisissa työpajoissa kerättyihin näkemyksiin, joiden mukaan luonnon tilan parantamiseen suhtaudutaan pääosin myönteisesti, mutta toteutustapoihin varauksellisemmin. Vaikutukset yrityksiin, paikallistalouteen ja alueen elinvoimaan vaihtelevat alueittain ja riippuvat esimerkiksi korvaustasoista, ja ne voivat olla merkittäviä etenkin silloin, kun samalle toimijalle kohdistuu useita rajoittavia toimenpiteitä, jolloin oikeudenmukaiset korvaukset ja paikallisten hyötyjen näkyvyys korostuvat. Ennallistaminen voi samalla mahdollistaa maankäytön muutoksia ja liiketoiminnan uudistamista sekä synnyttää uutta yrittäjyyttä ja työllisyyttä esimerkiksi luontopalveluissa ja urakoinnissa, mutta tämä edellyttää osaamisen kehittämistä, innovaatioita sekä joustavaa ja yhteistyöhön perustuvaa lähestymistapaa. Paikallisten osallistuminen on keskeistä toimien hyväksyttävyydelle, ja ennallistaminen tulisi toteuttaa kokonaisvaltaisesti ja alueellisesti organisoiden siten, että valtakunnalliset tavoitteet yhdistyvät paikallistason toteutukseen, mikä tekee siitä myös mahdollisuuden maaseudun taloudelliseen ja toiminnalliseen uudistumiseen.

Luonnonvarakeskus arvioi, miten EU:n ennallistamisasetuksen toimeenpano vaikuttaisi hakkuumahdollisuuksiin, metsäsektorin arvonlisäykseen ja työllisyyteen ja mitkä olisivat kerrannaisvaikutukset muualla Suomen kansantaloudessa (https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-419-177-7). Arvioinnissa otettiin huomioon toimenpiteet laajapinta-alaisimmilla metsäisillä luontotyypeillä (artikla 4) sekä metsien monimuotoisuuden kannalta tärkeiden rakennepiirteiden kehittymiseen liittyviä toimenpiteitä (artikla 12). Arviointi ei sisältänyt ennallistamistoimien toteutuskustannuksia, vaan se tarkasteli hakkuiden ja metsäteollisuuden tuotannon vähenemisen kautta syntyviä kustannuksia. Kokonaisvaikutusten tarkastelussa olisi huomioitava myös toteutuskustannukset sekä ennallistamisen tuottamat hyödyt. Arvioinnin mukaan ennallistamisen vaikutukset riippuvat merkittävästi toimien laajuudesta ja siitä, missä määrin ne ovat suojelun lisäämistä tai myös metsien talouskäytön mahdollistavia. Laajimman ennallistamisen skenaariossa runkopuun hakkuumahdollisuudet olisivat koko tarkastelujaksolla pienempiä kuin viime vuosina toteutunut keskimääräinen hakkuukertymätaso. Mitä suurempaa boreaalisten luonnonmetsien ennallistamisen pinta-alaa tavoitellaan, sitä merkittävimmiksi vaikutukset hakkuumahdollisuuksiin kasvavat. Lisäksi markkinoiden kehitys vaikuttaa taloudellisten vaikutusten suuruuteen.

9.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ennallistamissuunnitelman toimeenpano vaikuttaa valtioneuvoston toimintaan laaja-alaisesti, mutta erityisesti ympäristöministeriön ja maa- ja metsätalousministeriön sekä niiden hallinnonalojen organisaatioiden toimintaan ja organisaatioiden välisiin suhteisiin. Suunnitelman toimeenpanon arvioidaan tehostavan ja lisäävän yhteistyötä sekä organisaatioiden välillä että niiden sisällä eri yksiköiden kesken. Tietojärjestelmien yhteensovittaminen esimerkiksi rajapintojen kautta helpottaa tiedonsiirtoa viranomaisten välillä ja auttaa tavoitteiden yhteensovittamista. Yhteistyön lisääntyminen on keskeistä myös ennallistamissuunnitelman hyväksyttävyyden kannalta. Toimijoiden verkostoituminen, selkeä viestintä ja aktiivinen yhteistyö voi parhaimmillaan laajentua myös muuhun luonnonvaroihin liittyvään viranomaistyöskentelyyn.

Ennallistamissuunnitelman toimeenpano edellyttää ympäristöministeriön sekä maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalojen resurssien turvaamista pitkäjänteisesti. Valtion henkilöstöresurssien turvaaminen ja maltillinen kasvattaminen on keskeistä, koska riittävä ja osaava henkilöstö varmistaa kansalaisten

oikeusturvan toteutumisen ja parantaa kustannustehokkuutta, kun toimenpiteet ja osaaminen voidaan kohdentaa sinne, missä niillä on suurin vaikutus. Viranomaisresurssien riittävyyteen liittyvät haasteet lisäävät epävarmuutta monimuotoisuustavoitteiden saavuttamisessa ja voivat rajoittaa eri toimijoiden välisen yhteistyön kehittämistä.

Ennallistamissuunnitelman toimeenpano voi joissakin tapauksissa lisätä myös kuntien viranomaisten työmäärää ja kustannuksia.

9.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Ennallistamissuunnitelman toimeenpano tuottaa merkittäviä ja laaja-alaisia yhteiskunnallisia hyötyjä, jotka ulottuvat ympäristövaikutuksia pidemmälle ihmisten hyvinvointiin, talouteen ja yhteiskunnan toimintakykyyn. EU:n ennallistamisasetuksen ytimessä on luonnon tilan parantaminen ja luonnon monimuotoisuuden vahvistaminen, jolla on paitsi välineellisiä myös itseisarvoisia perusteita: elinvoimainen ja monimuotoinen luonto on arvokas itsessään. Ennallistaminen parantaa ekosysteemien toimintakykyä ja palauttaa niiden tuottamia hyötyjä, kuten puhdasta vettä, tulvasuojelua ja ilmastonmuutokseen sopeutumista. Erityisesti valuma-alueilla tehtävät toimet, kuten soiden ennallistaminen ja ravinnekuormituksen vähentäminen, voivat parantaa järvien ja pienvesien vedenlaatua, millä on suuri merkitys vapaa-ajan asumiselle ja mökkijärvien virkistyskäytölle. Virtavesien ennallistaminen ja vaellusesteiden poistaminen kohentavat vaelluskalakantojen tilaa, tukien samalla virkistyskalastusta ja paikallistaloutta. Laajemmin tarkasteltuna ennallistamisinvestoinnit vahvistavat yhteiskunnan kriisinkestävyyttä ja ovat pitkällä aikavälillä kustannustehokkaita suhteessa luontokadon ja ilmastoriskien aiheuttamiin menetyksiin.

Keskeisiä hyötyjä liittyy myös ihmisten terveyden, hyvinvoinnin ja vapaa-ajan mahdollisuuksien paranemiseen. THL:n katsauksen mukaan kaupunkipuiden ja laajan latvuspeitteen lisääminen edistää mielenterveyttä ja fyysistä terveyttä sekä vähentää terveydenhuollon kustannuksia. Maaseutu- ja metsäympäristöissä ennallistaminen tukee perinteisiä luontoon nojaavia elinkeinoja ja harrastuksia. Esimerkiksi lintuvesien ja kosteikkojen kunnostus sekä riistatiheiköiden ja monipuolisemman metsäluonnon lisääminen parantaa riistalajien elinolosuhteita ja vahvistaa metsästyksen edellytyksiä sekä sen kulttuurista ja sosiaalista merkitystä. Kokonaisuutena ennallistaminen voi samanaikaisesti edistää luonnon monimuotoisuutta, ihmisten terveyttä ja alueellista elinvoimaa, kun hyödyt näkyvät ja tuntuvat paikallisesti.

Kaupunkiympäristöissä kaupunkivihreän ja latvuspeiton lisääminen tuottaa merkittäviä hyvinvointihyötyjä asukkaille edistämällä fyysistä terveyttä, mielenterveyttä ja tasa-arvoista luontokosketusta sekä parantamalla ilmanlaatua ja meluntorjuntaa. Samalla kaupunkien viherryttäminen vahvistaa ilmastonmuutokseen sopeutumista viilentäen paikallisilmastoa, suojaten helteeltä ja lisäten viherrakenteen yhtenäisyyttä. Lisäksi vihreämmät ja viihtyisämmät kaupunkiympäristöt vahvistavat kaupunkien elinvoimaa ja kiinteistöjen arvoa.

Ennallistamisasetuksen toimeenpanoon liittyy myös tunnistettuja haasteita, erityisesti jos toimet koetaan velvoittaviksi tai paikallisista olosuhteista irrallisiksi. Ilman riittäviä kannusteita, korvauksia ja joustoja ennallistaminen voi aiheuttaa taloudellisia menetyksiä tai epävarmuutta maanomistajille ja elinkeinoille sekä heikentää hyväksyttävyyttä. Lisäksi hallinnollinen kuormitus ja vaikutusten epätasainen alueellinen kohdentuminen voivat hidastaa toimeenpanoa, mikä korostaa huolellisen kohdentamisen ja oikeudenmukaisen toteutuksen merkitystä.

Maaseutuvaikutusten arvioinnin mukaan luonnon ennallistamiseen suhtaudutaan maaseudulla pääosin myönteisesti, mutta toteutustavat herättävät varauksia. Vaikutukset maaseudun elinvoimaan, yritystoimintaan ja paikallistalouteen vaihtelevat alueittain ja riippuvat erityisesti korvaus- ja kannustejärjestelmien toimivuudesta. Hyväksyttävyyden kannalta ratkaisevaa on, että haitat korvataan oikeudenmukaisesti ja hyödyt näkyvät paikallisesti. Samalla ennallistaminen voi mahdollistaa uusia elinkeinomahdollisuuksia ja yhteistyötä, jos toimeenpano on joustavaa ja osallistavaa.

Hyväksyttävyyttä tukee maanomistajien vapaaehtoisuuteen perustuva lähestymistapa sekä alueellisen yhteistyön ja viestinnän onnistuminen ennallistamissuunnitelman jalkauttamisessa. Selkeä ja avoin viestintä sekä toimiva koordinointi vahvistavat toimijoiden sitoutumista ja suunnitelman vaikuttavuutta.

10 Ennallistamissuunnitelman seuranta ja raportointi Euroopan komissiolle

Ennallistamisasetuksen 21 artiklan mukaan jäsenvaltion on raportoitava komissiolle kansallisen ennallistamissuunnitelman toimeenpanosta säännöllisesti kolmen ja kuuden vuoden välein.

Suomen on toimitettava komissiolle sähköisesti ensimmäinen ennallistamissuunnitelmaa koskeva raportti 30.6.2028 mennessä ja sen jälkeen joka kolmas vuosi. Joka kolmas vuosi toteutettavaan raportointiin sisällytetään asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa luetellut tiedot.

Suomen on toimitettava komissiolle sähköisesti raportti asetuksen voimaantuloa ja vuoteen 2030 ulottuvaa aikajaksoa koskien 30.6.2031 mennessä ja joka kuudes vuosi siitä alkaen. Joka kuudes vuosi toteutettavaan raportointiin sisällytetään 21 artiklan 2 kohdassa luetellut tiedot.

11 Ennallistamissuunnitelman päivittäminen

Jäsenvaltion on tarkasteltava uudelleen sekä päivitettävä kansallista ennallistamissuunnitelmaansa 30.6.2032 mennessä ja sen jälkeen viimeistään 30.6.2042 mennessä. Tämän jälkeen jäsenvaltion on tarkasteltava uudelleen ja päivitettävä kansallista ennallistamissuunnitelmaansa vähintään kerran kymmenessä vuodessa.

Suunnitelman päivittämisessä jäsenvaltion tulee ottaa huomioon suunnitelman toimeenpanon tilanne ja edistyminen, paras käytettävissä oleva tieteellinen tieto sekä saatavilla oleva tietämys ilmastonmuutoksesta johtuvista ympäristöolosuhteiden muutoksista tai odotetuista muutoksista. Suunnitelman päivityksissä tulee ottaa huomioon tietopuutteiden täydentyminen.

Mikäli ennallistamissuunnitelman toimeenpanon seurannassa käy ilmi, että kansallisen ennallistamissuunnitelman toimenpiteet ovat riittämättömiä asetuksen 4–13 artiklassa säädettyjen ennallistamistavoitteiden saavuttamiseksi ja velvoitteiden täyttämiseksi, kansallista ennallistamissuunnitelmaa on tarkastettava uudelleen ja täydennettävä tarpeen mukaan.

12 Ennallistamissuunnitelman hyväksyminen ja muutoksenhaku

Valtioneuvosto päättää kansallisen ennallistamissuunnitelman luonnoksen toimittamisesta Euroopan komissiolle. Valtioneuvoston päätös ennallistamissuunnitelman luonnoksesta on oikeudenkäynnistä

hallintoasioissa annetun lain 6 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla valmistelua koskeva, eikä siitä ole muutoksenhakuoikeutta.

Ennallistamisasetuksen 17 artiklan 1 kohdan mukaan komissiolla on oikeus esittää kuuden kuukauden kuluessa ehdotuksen saamisesta jäsenvaltiolle mahdolliset huomionsa ehdotuksesta ja jäsenvaltion on mainitun artiklan 5 kohdan mukaan otettava komission mahdolliset havainnot huomioon lopullisessa kansallisessa ennallistamissuunnitelmassaan. Kansallinen ennallistamissuunnitelma on viimeisteltävä, julkaistava ja toimitettava komissiolle kuuden kuukauden kuluessa komission havaintojen vastaanottamisesta.

Valtioneuvosto hyväksyy lopullisen kansallisen ennallistamissuunnitelman sen jälkeen, kun siihen on tehty tarvittavat muutokset ja täydennykset. Valtioneuvoston päätöstä koskee luonnonsuojelulain 134 §:ssä säädetty muutoksenhakuoikeus.

19 Lausunto ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta / TeA

VD/5119/00.04.03/2026

TeA/JV/SO/EL

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoja Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta.

Lausuntopyynnön asiakirjat ovat sähköisesti nähtävillä Lausuntopalvelussa. Lausunto pyydetään antamaan viimeistään 26.8.2026. Lausunto pyydetään ensisijaisesti antamaan vastaamalla lausuntopyyntöön lausuntopalvelun kautta. Ympäristöministeriö pyytää, että lausunto jaotellaan väliotsikkojen mukaisesti.

Tausta
Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma (sosiaalinen ilmastosuunnitelma) on osa kansallista ja eurooppalaista ilmastopolitiikan kokonaisuutta, jossa keskeisenä tavoitteena on edistää vihreää siirtymää sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Suunnitelman laatiminen liittyy EU:n sosiaaliseen ilmastorahastoon, jonka tarkoituksena on tukea haavoittuvassa asemassa olevia EU-kansalaisia ja yrityksiä, kun päästökauppa laajenee koskemaan tieliikennettä ja rakennusten erillislämmitystä (EU:n päästökauppajärjestelmä 2). Rahoituksen käyttöön saamiseksi jäsenvaltioiden edellytetään laativan sosiaalinen ilmastosuunnitelma, jossa kuvataan ne kansalliset toimenpiteet, joilla haavoittuvia kotitalouksia, mikroyrityksiä ja liikenteen käyttäjiä tuetaan siirtymässä.

Sosiaalista ilmastorahastoa koskeva suunnitelma liitetään erillisenä kappaleena osaksi kansallista kumppanuussuunnitelmaa. Sosiaalista ilmastorahastoa koskevaa suunnitelmaa koskevat lausuntokierrokset on toteutettu itsenäisesti, eikä sosiaalista ilmastorahastoa koskeva suunnitelma tule lausuttavaksi osana kumppanuusrahastosuunnitelmaa koskevaa lausuntopyyntöä. Sosiaalista ilmastorahastoa koskeva suunnitelma hyväksytään EU-komissiossa erillisessä menettelyssä.

Tavoitteet
Suomen kansallisessa suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on lieventää päästökaupan laajentamisen aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia ja ehkäistä energiaköyhyyttä ja liikenneköyhyyttä tilanteessa, jossa fossiilisten polttoaineiden käytön kustannukset kasvavat. Toimet kohdennetaan erityisesti niihin ryhmiin ja alueisiin, joihin kustannusvaikutuksen kohdistuvat voimakkaimmin. Tavoitteena on, että kotitalouksilla ja mikroyrityksillä olisi paremmat mahdollisuudet sopeutua muutokseen, esimerkiksi vähentämällä energiankulutusta, parantamalla energiatehokkuutta tai siirtymällä vähäpäästöisiin ratkaisuihin. Samalla suunnitelman tavoitteena on tukea rakenteellista muutosta kohti kestävämpiä energia- ja liikkumisen ratkaisuja.

Vantaan kaupunki pitää sosiaalisen ilmastorahaston tavoitteita kannatettavina mutta korostaa, että suunnitelman toimet tulisi kohdistaa haavoittuvassa asemassa olevaan väestöön asuinpaikkakunnasta riippumatta.

Euroopan laajuisesti on tunnistettu, että ilmastokriisi ratkaistaan merkittävältä osin kaupungeissa. Kaupungit ovat myös valmiita ja halukkaita tekemään vaikuttavia päästövähennyksiä. On kuitenkin huomioitava, että kaupungeissa asuu valtaosa Suomen väestöstä ja siten myös merkittävä määrä haavoittuvassa asemassa olevia ihmisiä päästökaupan muuttaessa liikkumisen ja lämmityskulujen hinnoittelua tavoilla, jotka eivät ole kaupunkien päätäntävallassa. Sosiaalisesti kestävän ja oikeudenmukaisen siirtymän

turvaamiseksi tulee kaupungeissa asuvat haavoittuvat väestöryhmät huomioida yhtä lailla kuin pienempien paikkakuntien asukkaat.

Huomioimalla suurten kaupunkiseutujen väestö paremmin suunnitelman jatkovalmistelussa voidaan parantaa suunnitelman vaikuttavuutta, kustannustehokkuutta ja toimenpiteiden oikeudenmukaista kohdentumista asuinpaikasta riippumatta.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 2 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa ympäristöministeriölle liitteen mukainen lausunto.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto ympäristöministeriölle Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
ympäristösuunnittelija Eira Linko, puh. 040 627 6577
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Ympäristöministeriö
Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/6119/2025

Vantaan kaupungin lausunto Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta

Lausuntopyyntö ja sen tausta

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoja Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta. Lausuntopyynnön asiakirjat ovat sähköisesti nähtävillä Lausuntopalvelussa: https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=222e6676-66a4-457d-bfc9-a2799eeaec26&proposalLanguage=da4408c3-39e4-4f5a-84db-84481bafc744.

Lausunto pyydetään antamaan viimeistään 26.8.2026. Lausunto pyydetään ensisijaisesti antamaan vastaamalla lausuntopyyntöön lausuntopalvelun kautta. Ympäristöministeriö pyytää, että lausunto jaotellaan väliotsikkojen mukaisesti.

Tausta: Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma (sosiaalinen ilmastosuunnitelma) on osa kansallista ja eurooppalaista ilmastopolitiikan kokonaisuutta, jossa keskeisenä tavoitteena on edistää vihreää siirtymää sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Suunnitelman laatiminen liittyy EU:n sosiaaliseen ilmastorahastoon (Social Climate Fund), jonka tarkoituksena on tukea haavoittuvassa asemassa olevia EU-kansalaisia ja yrityksiä, kun päästökauppa laajenee koskemaan tieliikennettä ja rakennusten erillislämmitystä (ETS2). Rahoituksen käyttöön saamiseksi jäsenvaltioiden edellytetään laativan sosiaalinen ilmastosuunnitelma, jossa kuvataan ne kansalliset toimenpiteet, joilla haavoittuvia kotitalouksia, mikroyrityksiä ja liikenteen käyttäjiä tuetaan siirtymässä. Sosiaalista ilmastorahastoa koskeva suunnitelma liitetään erillisenä kappaleena osaksi kansallista kumppanuussuunnitelmaa (NRP). Sosiaalista ilmastorahastoa (SCF) koskevaa suunnitelmaa koskevat lausuntokierrokset on toteutettu itsenäisesti, eikä SCF-suunnitelma tule lausuttavaksi osana NRP-suunnitelmaa koskevaa lausuntopyyntöä. Sosiaalista ilmastorahastoa koskeva suunnitelma hyväksytään EU-komissiossa erillisessä menettelyssä.

Tavoitteet: Suomen kansallisessa suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on lieventää päästökaupan laajentamisen aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia ja ehkäistä energiaköyhyyttä ja liikenneköyhyyttä tilanteessa, jossa fossiilisten polttoaineiden käytön kustannukset kasvavat. Toimet kohdennetaan erityisesti niihin ryhmiin ja alueisiin, joihin kustannusvaikutuksen kohdistuvat voimakkaimmin. Tavoitteena on, että kotitalouksilla ja mikroyrityksillä olisi paremmat mahdollisuudet sopeutua muutokseen, esimerkiksi vähentämällä energiankulutusta, parantamalla energiatehokkuutta tai siirtymällä vähäpäästöisiin ratkaisuihin. Samalla suunnitelman tavoitteena on tukea rakenteellista muutosta kohti kestävämpiä energia- ja liikkumisen ratkaisuja.

Vantaan kaupungin lausunto

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta ja lausuu väliotsikoittain seuraavaa:

Toimenpide Rakennusten energiatehokkuusneuvonta kuluttajille ja mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.1.1.1)

Energianeuvonnan kohdentaminen entistä paremmin haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille on ehdottoman kannatettavaa. Suunnitelmassa ei kuitenkaan ole esitetty riittäviä keinoja, joilla tavoitteet voidaan saavuttaa.

Suunnitelmassa korostetaan energianeuvonnan roolia täydentävänä ja mahdollistavana toimintona suhteessa investointiluonteisiin toimenpiteisiin esimerkiksi opastamalla käytettävissä olevien avustusten hakemiseen. Neuvonta tarvitsee siis rinnalleen avustuksia, jotta saadaan vaikuttavuutta aikaan. Kuitenkin tämän suunnitelman energia-avustustoimenpide rajaa esimerkiksi omakotiasujat kokonaan tuen ulkopuolelle sekä neliöhintakriteerin takia myös kaikki suurissa kaupungeissa asuvat pienituloiset. Kun lisäksi tuki öljylämmityksestä luopumiseksi on päättynyt ja muut avustusmuodot ovat kovin suppeita tai eivät kohdennu pienituloisille, jättää tämä suunnitelma huomattavan osan haavoittuvassa asemassa olevista kotitalouksista käytännössä avun ulkopuolelle.

Neuvonnan toteutuksessa on myös tärkeää huolehtia, että neuvonnalla tavoitetaan erilaiset haavoittuvassa asemassa olevat väestöryhmät erilaisine tuen tarpeineen. Tarvitaan esimerkiksi selkokielistä viestintää ja erilaisten tietotaitojen ja edellytysten huomioimista.

Toimenpide Energia-avustukset asunto-osakeyhtiöille (suunnitelman osio 2.1.1.2)

Energia-avustukset ja niiden kohdentaminen aiempaa paremmin pienituloisille on erittäin kannatettavaa. Suunnitelmassa on kuitenkin asetettu keskimääräisiin neliöhintoihin perustuva rajoitus, joka käytännössä rajaa suuremmissa kaupungeissa sijaitsevat alhaisen tulotason alueet kokonaan avustusten ulkopuolelle. Vaikka kaupungeissa asuntojen keskihinnat ovat hieman suunnitelmassa määritettyä hintatasoa korkeampia, on myös kaupungeissa huomattava määrä alhaisen tulotason alueita, joilla energiakorjausten tarve on suuri ja edellytykset remonttien käynnistämiseen heikot ilman hyvin kohdennettuja tukimuotoja. Postinumeroalueen myytyjen asuntojen keskihinnat eivät kerro koko totuutta yksittäisten taloyhtiöiden edellytyksistä energiainvestointeihin. Tulotaso ja rakennuksen arvo tulisi arvioida hakemuksen yhteydessä eikä kategorisesti rajata laajoja alueita tuen ulkopuolelle.

Esimerkiksi Vantaalla pienituloisten asuttamat 1970–90-luvulla rakennetut kerrostalovaltaiset asuinalueet ovat erityisesti energiakorjausten tarpeessa, ja rahojen kohdentuminen näille asuinalueille toisi myös suuremman vaikuttavuuden sekä energiakustannuksissa että päästövähennysten kannalta. Nyt nämä alueet rajautuvat avustuksen ulkopuolelle muun muassa siksi, että uudempi rakennuskanta samalla postinumeroalueella nostaa keskihintoja, vaikka

kipeimmin energiaremonttien tarpeessa olevien rakennusten myyntihinnat ja tulotaso täyttäisivät esitettyjen avustuskriteerien ehdot.

Myös pientalot on jätetty kokonaan avustuksen ulkopuolelle. Lämmityskustannusten nousu vaikuttaa kuitenkin voimakkaasti juuri pientaloasujiin etenkin, jos kohde on yhä öljylämmityksessä. Kun tuki öljylämmityksestä luopumiselle on päättynyt, olisi ensiarvoisen tärkeää huolehtia myös pientaloasujien tasavertaisesta kohtelusta energiasiirtymässä.

Suunnitelmassa on kaikkiaan määritelty energiaköyhyyden kannalta haavoittuvassa asemassa olevat liian suppeasti. Kun huomioidaan vain asumistuen ja toimeentulotuen saajat, on vaarana, että suuri joukko omistusasujia jää tarkastelun ulkopuolelle. Omistusasujissa, jotka on rajattu asumistuen ulkopuolelle, on paljon pienituloisia, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole toimeentulotuen piirissä. Gaian 2024 laatiman selvityksen mukaan energiaköyhyyttä esiintyy todennäköisemmin omistusasujien parissa kuin köyhyyttä yleisesti. Suunnitelmassa tulee huolehtia, että keinotekoisilla määritelmärajauksilla ei suljeta väestönosia oikeudenmukaisen siirtymän toimien ulkopuolelle.

Toimenpide Avustukset energiatehokkuuden parantamiseen valtion tukemille asuntoyhteisöille (suunnitelman osio 2.1.1.3)

-

Toimenpide Införande av anropsstyrd kollektivtrafik på Åland (suunnitelman osio 2.2.1.1)

Toimenpiteelle kohdennettavan rahoituksen suuruus suhteessa muihin toimenpiteisiin tulisi arvioida. Kohdentamalla suunnitelman mukaista rahoitusta myös suurimpiin kaupunkeihin, tavoitetaan huomattavasti suurempi määrä haavoittuvassa asemassa olevia suunnitelman toimenpiteiden piiriin.

Toimenpide Henkilöauton romutuspalkkio yksityishenkilöille (suunnitelman osio 2.2.1.2)

Toimenpiteessä on kannatettavaa, että tuki olisi tulorajoitteinen, ja että tuki kattaisi myös käytetyt täyssähköautot ja palkkion voisi saada myös leasing-sopimukseen.

Etenkin kaupungeissa tosiasiallinen ja varteen otettava vaihtoehto uuden sähköauton sijasta on myös sähköpyörän tai joukkoliikenteen kausilipun hankinta. Toimenpiteeseen tulisi sisällyttää myös nämä vaihtoehdot. Mahdollisuus siirtyä romutuspalkkion avulla autonomistuksesta sähköpyöräilyyn tai joukkoliikenteen käyttäjäksi parantaisivat toimenpiteen vaikutuksia kokonaiskestävyyteen ja tarjoaisivat vaihtoehdon pienituloisille, joille palkkion kanssakin sähköauton hankinta on huomattava investointi. Samalla nämä vaihtoehdot tukisivat kaupunkien tavoitteita lisätä joukkoliikenteen ja pyöräily- ja kävelyinfran käyttäjiä.

Toimenpide Raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.2.1.3)

Vantaa logistisena solmukohtana ja logistiikan alan suurimpana keskittymänä näkee tukimuodon erityisen positiivisena, vaikuttaen mikroyritysten uudistumiseen, alueen liikenteen päästöihin ja

liikennemeluun. Pyrimme osaltamme edistämään logistiikan käyttövoimamuutosta mm. logistiikkaklusterin, latausmahdollisuuksien edistämisen ja Kulkee-ryhmähankkeen kautta.

Erityisesti mikroyrityksillä kalustohankinnat ovat merkittäviä liiketoimintaan vaikuttavia päätöksiä, ja vaihtoehtoiset käyttövoimat edellyttävät huomattavaa oppimiskäyrää. Kuljetusyritysten osaaminen tukien ja rahoitusten hyödyntämisessä vaikuttaa valmiuteen tehdä hankintapäätöksiä. Hankinta edellyttää myös osaamista käyttötarkoitukseen sopivan ajoneuvon ja akkukapasiteetin valinnassa, uudenlaista reittioptimointia ja osaamista ja valmiuksia kuljettajilta. Pienillä yrityksillä ei ole mahdollisuutta harjoitella samalla tavoin kuin suurilla, joten hankintatuki osaltaan pienentää riskiä. Kynnystä hankintapäätökseen voisi edelleen madaltaa, jos hankintatuen rinnalle huolehditaan riittävät neuvontapalvelut päätöksenteon tueksi.

Mikroyrityksille latausratkaisujen aikaansaaminen on välttämätön prosessi kaluston hankinnan rinnalla. Latausmahdollisuuksien edistyminen vaikuttaa myös nyt käsiteltävän hankintatuen hyödynnettävyyteen. Kyseessä on paitsi energian saatavuus, myös mahdollisesti liittymien asentaminen ja energian hinnoittelu. Mikäli mikroyrityksellä ei ole omaa latauspistettä, joka taas edellyttäisi lisäinvestointeja, on löydettävä keinot hyödyntää kaupallisia tai julkisia latauspisteitä ajoaikaa menettämättä. Raskaan kaluston osalta tilanne on heikko, kun taas pienemmän kokoluokan kuorma-autot (jotka kykenevät osittain käyttämään henkilöautoille optimoituja latausratkaisuja) ovat jo paremmassa tilanteessa. Esimerkiksi PK-seudulla on kaupallisesti vain yksi latausasema, joka on suoraan tarkoitettu raskaammille kuorma-autoille. Suunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa on tärkeää tehdä yhteensovittamista muiden instrumenttien kanssa niin, että kalustonhankintatukia ja latausinfran tukia kohdennetaan ajallisesti ja alueellisesti yhteensovittaen. Onnistuneesti yhdistettynä erilaiset kannusteet voivat madaltaa kynnystä investointipäätöksiin ja vauhdittaa siirtymää.

Toimenpide Alueellisen joukkoliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.4)

Liikenneköyhyyttä esiintyy sekä kaupunkiseuduilla että harvaanasutuilla alueilla, vaikka sen ilmenemismuodot voivat poiketa toisistaan. Toimia tulisi kohdistaa liikenneköyhiin riippumatta asuinpaikkakunnan koosta, mutta huomioiden eri alueiden erilaiset tarpeet liikenneköyhyyden ehkäisemiseksi.

Kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen investoinnit kestävän liikkumisen edellytysten parantamiseksi asettavat samalla huomattavia paineita lippuhintojen korotuksiin, mikä heikentää haavoittuvassa asemassa olevan väestön mahdollisuutta joukkoliikenteen käyttöön, vaikka palvelutaso olisi riittävä. Kaupunkiseutujen liikenneköyhyydelle alttiit väestöryhmät tulisi siksi huomioida suunnitelmassa erillisenä toimenpiteenä esimerkiksi rahallisen tuen kautta, kuten erityisryhmien alennuksia tukemalla.

Toimenpide Kutsuliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.5)

Toimenpiteessä tulisi huomioida joukkoliikenteen katvealueet kunnan tai kaupungin koosta riippumatta. Toimen kohdentamiseksi mahdollisimman hyvin liikenneköyhyydelle haavoittuviin ryhmiin, tiedot heikosta joukkoliikennesaavutettavuudesta tulisi yhdistää tietoon pienituloisten

asukkaiden osuudesta kyseisellä alueella eikä kunnassa. Kunnat ovat keskenään hyvin eri kokoisia ja kattavat erilaisia alueita ja väestöryhmiä. Pienituloisten osuuden tarkastelu koko kunnan alueella voi jättää merkittäviä joukkoliikenteen katvealueita ja niillä asuvia haavoittavassa asemassa olevia ihmisiä avustuksen ulkopuolelle, jos alue lukeutuu hallinnollisesti suurempaan alueeseen. Kaiken kokoisten kuntien ja kaupunkien tulee voida hakea avustusta kutsuliikenteen toteuttamiseksi alueilla, joilla se voidaan osoittaa tarpeelliseksi ja vaikuttavaksi.

Toimenpide Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investoinnit (suunnitelman osio 2.2.1.6)

Toimenpiteen tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria ja laatua, parantaa näiden kulkumuotojen käytettävyyttä arjen matkoilla sekä edistää taloudellisista tai muista syistä haavoittuvien kohderyhmien riippumattomuutta auton käytöstä.

Kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan, kävellen ja pyörällä tehtävien matkojen suurin potentiaali on lyhyemmillä matkoilla erityisesti alle viiden, mutta myös alle 10 kilometrin matkoilla. Samoin nostetaan esiin, että kävely ja pyöräily ovat tärkeitä joukkoliikenteeseen perustuvien kestävien matkaketjujen osia siellä, missä joukkoliikennettä on tarjolla. Lisäksi todetaan, että kävely ja pyöräily mahdollistavat liikkumisen niille, joilla ei ole ajokorttia tai autoa käytössään. Nämä ovat kaikki tärkeitä ja painavia perusteluita kävelyn ja pyöräilyn tukemiseksi ja kuvaavat olosuhteita nimenomaan kaupunkiseuduilla. Kaupungeissa välimatkat ovat usein käveltävissä tai pyöräiltävissä, mutta esimerkiksi katkonaiset tai turvattomaksi koetut reitit vähentävät halukkuutta pyöräilyyn, joukkoliikennettä on saatavilla, mutta se ei vastaa kaikkiin liikkumistarpeisiin, ja ajokortittomien osuus on huomattavasti keskimääräistä suurempi. Siksi on erittäin ristiriitaista, että suunnitelmassa rajataan kaikki yli 100 000 asukkaan kaupungit avustuksen ulkopuolelle. Niin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kuin toimenpiteiden vaikuttavuuden ja kustannustehokkuuden kannalta on tärkeää, että myös suuret kaupunkiseudut sisällytettäisiin toimenpiteeseen.

Suunnitelmassa esitetään, että avustusta haettaessa kunnan tulee osoittaa pienituloisten kotitalouksien tai väestön osuus hankealueella postinumerotasolla (tai muulla perustellulla jaottelulla) suhteessa maan keskimääräiseen tasoon. Tämä on hyvä keino kohdentaa rahoitus haavoittuvassa asemassa oleville asuinalueille kuntarajoista riippumatta. Ei siis ole mitään syytä rajata yli 100 000 asukkaan kaupunkeja kategorisesti avustuksen ulkopuolelle, kun tuki joka tapauksessa kohdennetaan paikallisesti alhaisemman tulotason alueille ja haavoittuville väestöryhmille tarkempien hakukriteerien avulla.

Sivuuttamalla yhdeksän suurinta kaupunkia, jätetään lähes puolet Suomen pienituloisesta väestöstä oikeudenmukaisen siirtymän ulkopuolelle ja menetetään huomattava potentiaali vaikuttavien kävelyn ja pyöräilyn hankkeiden toteuttamiseksi. Suunnitelmaluonnoksessa toimenpiteellä arvioidaan saavutettavan noin 8 700 uutta kohderyhmään lukeutuvaa kävely- ja pyöräinfrastruktuurin käyttäjää. Sisällyttämällä avustuksen piiriin myös kaupungit ja kohdentamalla hankkeita myös alhaisemman tulotason tiiviille kerrostalovaltaisille alueille, voitaisiin hyvin todennäköisesti tavoittaa huomattavasti laajempi käyttäjäjoukko.

Toimenpiteiden arvioidut vaikutukset (suunnitelman osio 3)

-

Muut huomiot suunnitelmaan ja toimenpiteisiin

Vantaan kaupunki pitää sosiaalisen ilmastorahaston tavoitteita kannatettavina mutta korostaa, että suunnitelman toimet tulisi kohdistaa haavoittuvassa asemassa olevaan väestöön asuinpaikkakunnasta riippumatta.

Euroopan laajuisesti on tunnistettu, että ilmastokriisi ratkaistaan merkittävältä osin kaupungeissa. Kaupungit ovat myös valmiita ja halukkaita tekemään vaikuttavia päästövähennyksiä. On kuitenkin huomioitava, että kaupungeissa asuu valtaosa Suomen väestöstä ja siten myös merkittävä määrä haavoittuvassa asemassa olevia ihmisiä päästökaupan muuttaessa liikkumisen ja lämmityskulujen hinnoittelua tavoilla, jotka eivät ole kaupunkien päätäntävallassa. Sosiaalisesti kestävän ja oikeudenmukaisen siirtymän turvaamiseksi tulee kaupungeissa asuvat haavoittuvat väestöryhmät huomioida yhtä lailla kuin pienempien paikkakuntien asukkaat.

Huomioimalla suurten kaupunkiseutujen väestö paremmin suunnitelman jatkovalmistelussa voidaan parantaa suunnitelman vaikuttavuutta, kustannustehokkuutta ja toimenpiteiden oikeudenmukaista kohdentumista asuinpaikasta riippumatta.

20 **Maankäyttösopimus / Kiinteistö Oy Technopolis Aviapolis / Asemakaavan muutos 002565 Teknobulevardi 7, 9 ja 11 /TeA**

VD/132/10.00.01.05/2026

AK/AVP/JK/MV/JK

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 § 10

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.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, 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.

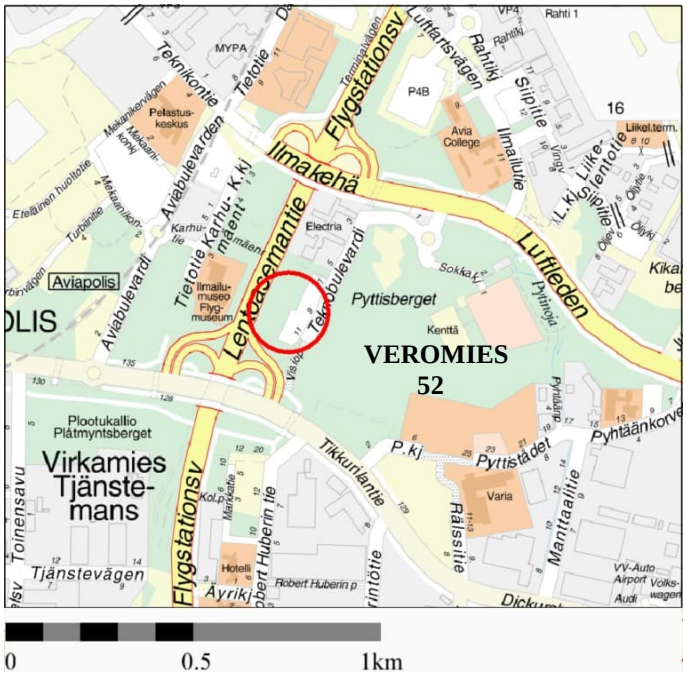
Liitteet:
- Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta
- Liite A1: kartta sopimusalueesta
- Liite B1: kartta luovutettavasta määräalasta

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
maankäyttöinsinööri Jouni Kahila, puh. 043 826 6116
projekti-insinööri Mikko Vanhanen, puh. 043 824 8831
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

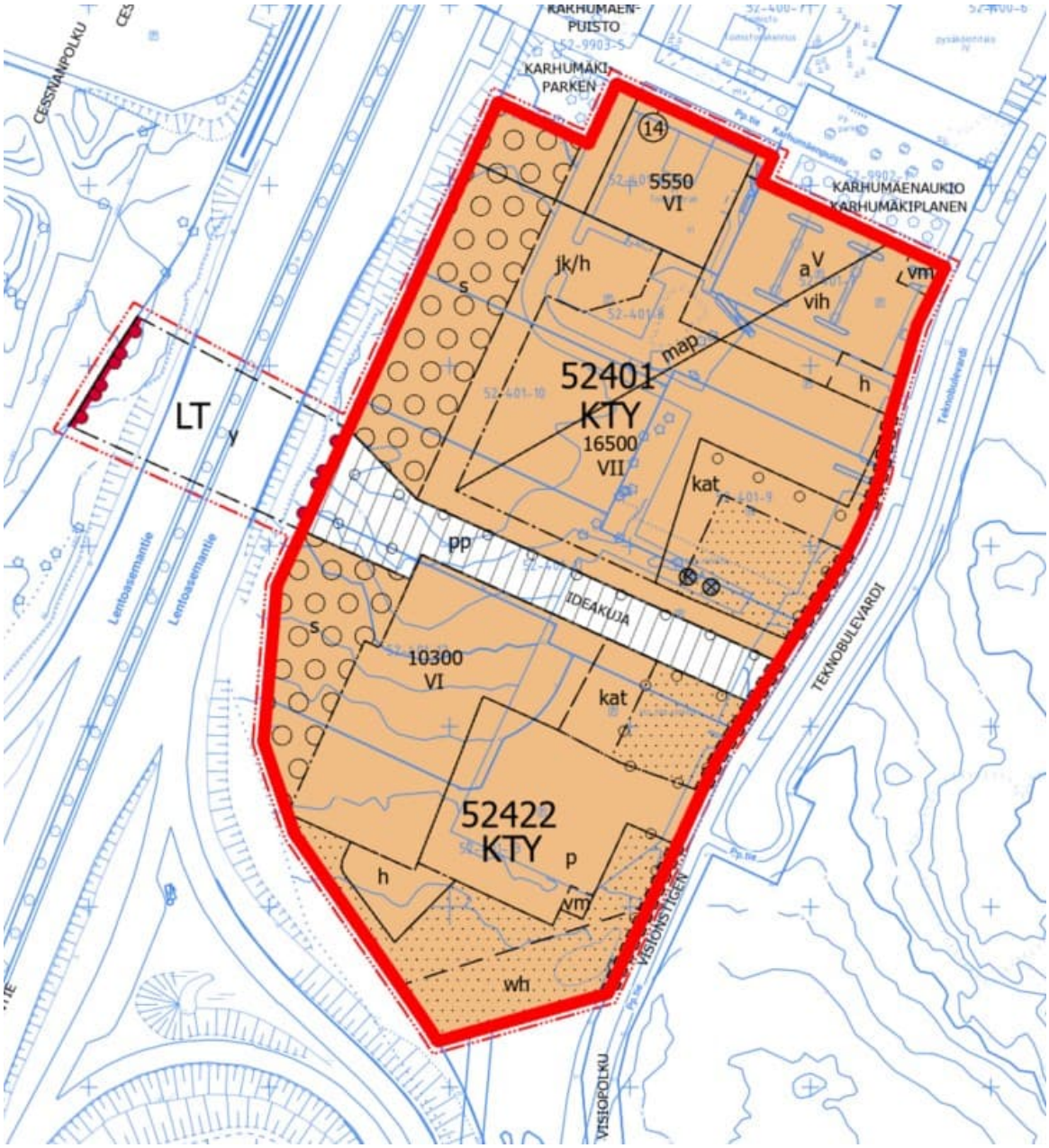
KOHTEEN SIJAINTI



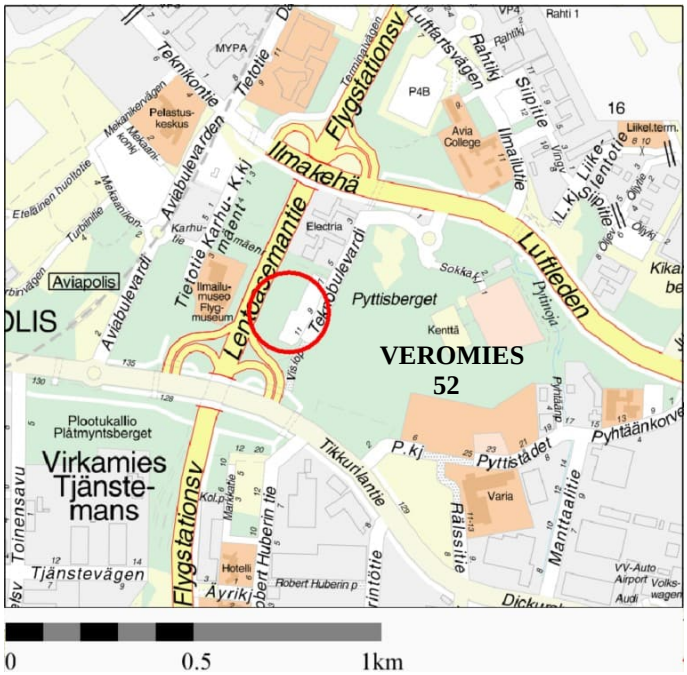
Asemakaavan muutos nro 002565

SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Kaupunginosa: VEROMIES (52)



KOHTEEN SIJAINTI


VEROMIES
52
Pyttisberget
Ilmakehä
Lentoasemantie
Lufttleden
Flygstationsv
Aviapolis
Virkamies
Tjänste-
mans
Tjänstevägen
Pyttistädet
Tikkurilantie
Teknikontie
Aviabulevarden
Teknobulevardi
Ilmailumuseo
Flygmuseum
Pelastuskeskus
Avia College
Rahti 1
Rahtiki
Siipitie
Ilmailutie
Liiketerrassi
Liiketerrassi
Liikel.term.
16
Kenttä
Varia
Räissitie
Mantaalitie
Pyhtäänkorve
Pyhtäänp
Pyttiläntie
Hotelli
Ayrikj
Robert Huberin p
Robert Huberin tie
Toinensävu
Plootukallio
Plåtmyntsberget
MYPA
P4B
Electria
Sokka k.
Pyttiläntie
Pyttiläntie
Pyttiläntie

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	**KIINTEISTÖ OY TECHNOPOLIS AVIAPOLIS**
_____	_____
[lakimiehen nimi]	[hakijan allekirjoittajan nimi]
lakimies	

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]

_____

21 Maankäyttösopimus / Asemakaavan muutos 002640 Raappavuorentie 38 / Vantaan Energia Oy /TeA

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 § 11

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.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, 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: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

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.

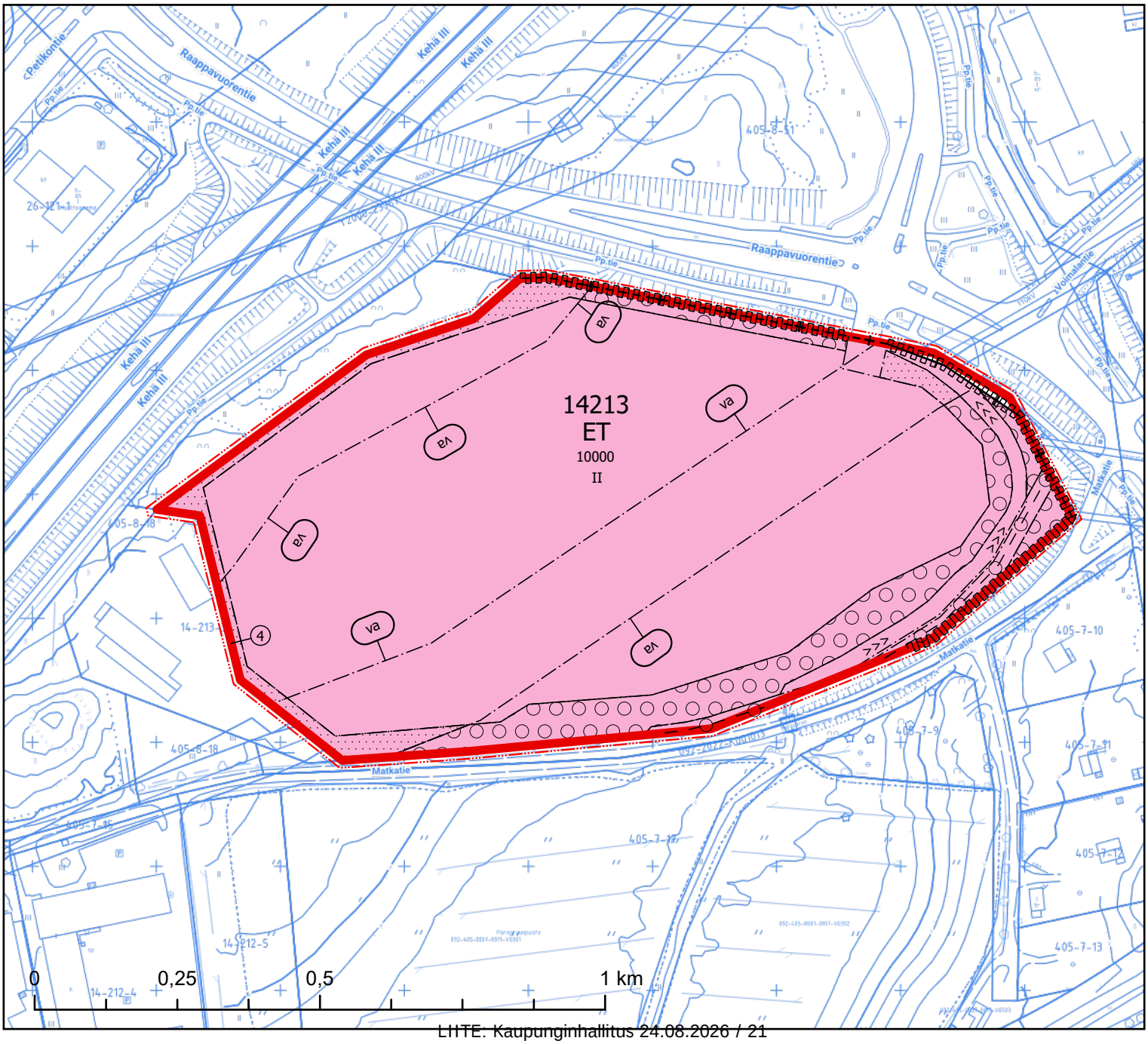
Vantaalla, (PVM)

_____

Asemakaavan muutos nro 002640
Raappavuorentie 38

SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Kaupunginosa: 14 VARISTO

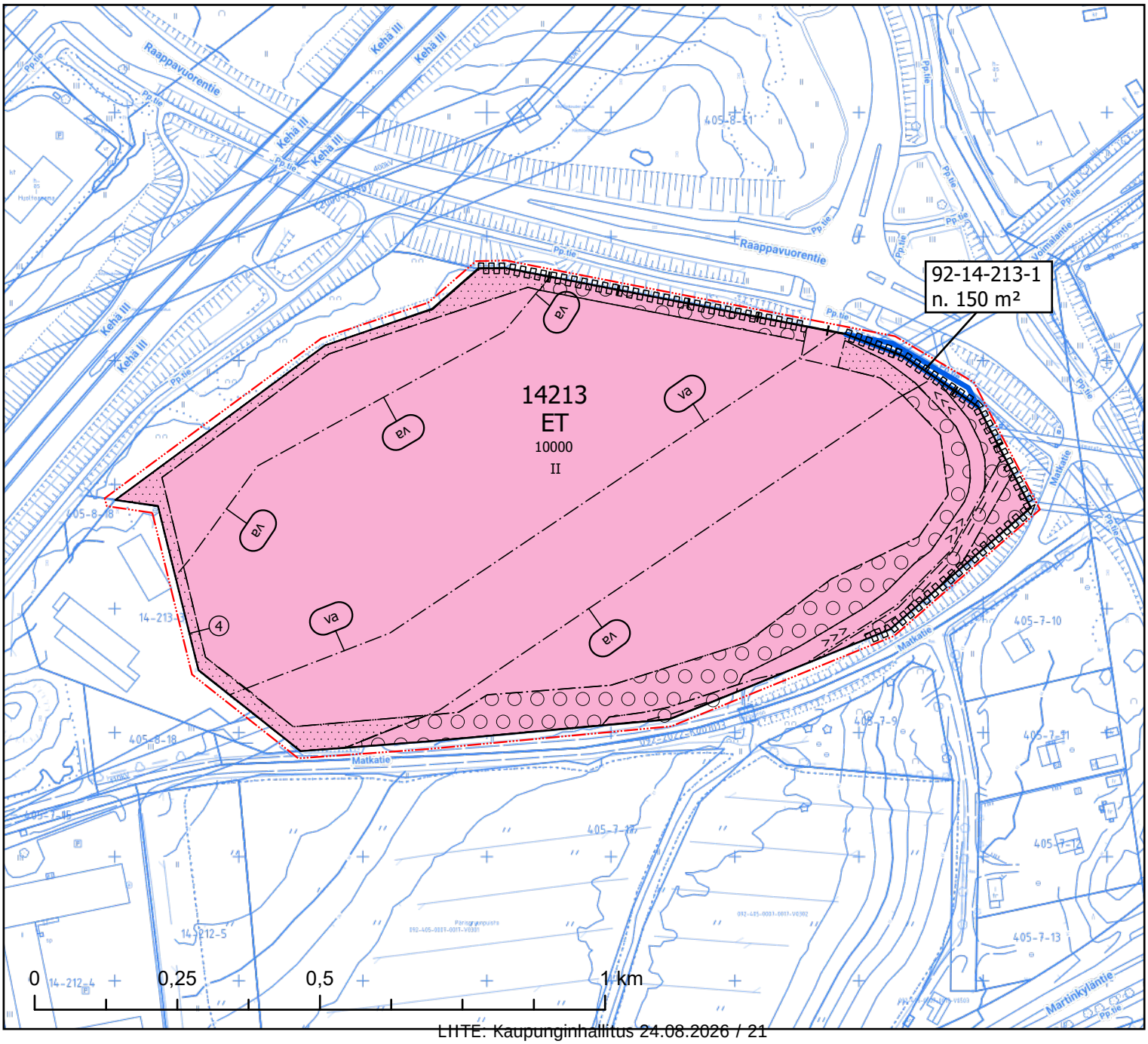


Asemakaavan muutos nro 002640
Raappavuorentie 38

ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN LUOVUTUKSESTA (katu)
Vantaan Energia Oy

Kaupunginosa: 14 VARISTO

n. 150 m² suuruinen määräala kiinteistö 92-14-213-1



22 **Asemakaava ja asemakaavan muutos 931400 sekä tonttijaon muutos, 93 Vaarala / Vantaan ratikka - Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki /TeA (kvalt)**

VD/7362/10.02.04.00/2020
SP/TTA/MJA/EK/MHA/VIK

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja ratikkaan liittyville toiminnoille. Ratikalle ja siihen liittyville toiminnoille kaavassa osoitettavat tilat perustuvat 10.3.2023 ja 13.3.2024 valmistuneisiin, Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotuksien tilavarauksiin. Lisäksi kaavalla varaudutaan Porvoonväylän vaihtopysäkkeihin ja huomioidaan kulttuuriperinnön suojelu. Asemakaavassa turvataan maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden jatkuvuus.

Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus 931400 – Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki on ollut 9.5.2023 kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa päätöskäsittelyssä, mutta asia vedettiin sen jälkeen 22.5.2023 kaupunginhallituksen kokouksen asialistalta pois ja kaavaehdotus valmisteltiin uudelleen muuttuneiden lähtötietojen vuoksi.

Asemakaava koskee katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 93 Vaarala sekä katualueita kaupunginosassa 91 Länsimäki.

Asemakaavan muutos koskee korttelia 93201, osaa korttelista 93153 sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 93 Vaarala, katu- ja liikennealueita kaupunginosassa 91 Länsimäki sekä katu-, virkistys- ja erityisalueita kaupunginosassa 95 Rajakylä.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta, lähivirkistysaluetta, katualuetta, suojaviheraluetta sekä urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta.

Tonttijaon muutos koskee korttelia 93201.

Alue sijaitsee Vaaralan kaupunginosan eteläosassa Porvoonväylän pohjoispuolella sekä Länsimäen kaupunginosan pohjoisosassa ja pieniltä osin Rajakylän kaupunginosassa Porvoonväylän eteläpuolella. Alueeseen kuuluu Länsimäentien katualuetta Pallastunturintie-Rajakentäntien risteyksestä pohjoiseen Kehä III:n liittymälle asti, sekä Fazerintien ja vähäiseltä osin Kuussillantien katualuetta Metsätien risteysalueelta Länsimäentien risteysalueelle. Kaava-alueessa ovat mukana ne asemakaavoitetut kiinteistöt kokonaisuudessaan, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Maanomistus
Kaupunki omistaa valtaosan Länsimäentien katualueesta ja osia Fazerintiestä sekä virkistys- ja suojaviheralueet. Muut kiinteistöt ovat yksityisessä ja valtion omistuksessa.

Kiinteistöt omistajineen:

- 92-91-9904-1, 92-91-9901-0, 92-91-206-1, 92-91-9903-9, 92-91-207-1, 92-91-207-2, 92-95-120-1, 92-95-120-2, 92-95-9903-5, 92-91-9903-8, 92-401-1-42, 92-401-13-50, 92-410-14-0, 92-410-12-5, 92-95-9901-0, 92-93-9901-0, 92-410-4-39, 92-410-13-40, 92-410-13-54, 92-410-1-56, 92-410-1-39, 92-410-1-38: Vantaan kaupunki

- 92-410-16-0, 92-410-16-0, 92-410-21-0, 92-410-4-40, 92-410-4-21, 92-410-6-67, 92-410-6-36, 92-410-6-25, 92-410-13-21, 92-410-13-45, 92-410-1-67, 92-410-1-57, 92-93-201-4, 92-93-201-5, 92-93-201-6: Oy Karl Fazer Ab
- 92-410-4-25, 92-410-4-32, 92-410-6-41, 92-410-6-40: Valio Oy
- 92-895-2-42: Suomen valtio
- 92-410-6-41, 92-410-6-11, 92-410-13-52, 92-410-18-12: Yksityinen

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Oy konsulttina.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TY), asumisen ja työpaikkojen aluetta (A/TP), asuinaluetta (A), lähivirkistysaluetta (VL), yhdyskuntateknisen huollon aluetta (ET) sekä urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta (VU). Kaava-alue sijaitsee osin katukuvan kehittämisvyöhykkeellä. Kaava-alueen luoteisreunaan on osoitettu kulkemaan ekologinen runkoyhteys sekä ohjeellinen ulkoilureitti, joka on yhteydessä kaava-aluetta pohjois-/eteläsuunnassa halkovaan virkistysalueyhteyteen. Lisäksi Porvoonväylän kohdalle sijoittuu tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka (LJ) ja kaava-alueen lävitse kulkee raitiotie. Kaava-alue sijoittuu lähes kokonaisuudessaan pohjavesialueelle sekä kestävän kasvun vyöhykkeelle.

Asemakaava ja asemakaavan muutos
Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Länsimäentiellä Fazerintien eteläpuolella Pallastunturintielle asti muuttamalla osa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta, suojaviheralueesta sekä virkistysalueista katualueeksi ja muodostetaan uutta katualuetta Fazerintiellä sekä Länsimäentiellä Fazerintien risteyksestä Kehä III:lle asti. Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muutetaan myös osa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta virkistysalueeksi turvaamaan maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden jatkuvuus Vanhankaupunginlahdelta Ojankoon. Kaava-alueen pohjoisosan lähivirkistysalueella, nykyisen Hopeatien alueelle osoitetun joukkoliikenteelle varatun alueen osan rajausta ja kevyenliikenteen reitin linjausta muutetaan osin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Katualueen levennykset ja joukkoliikenteelle varatun alueen osan sekä kevyenliikenteen linjauksen muutokset perustuvat 10.3.2023 ja 13.3.2024 valmistuneisiin katusuunnitelmaehdotuksien tilavarauksiin. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Virkistysalueen laajennus teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen pohjoisosassa perustuu Oy Karl Fazer Ab:n ja Vantaan kaupungin väliseen yhteisymmärrykseen.

Porvoonväylän liikennealuetta (LT) laajennetaan Uudenmaan ELY-keskuksen tiesuunnitelman (30.9.2022) mukaisesti osin nykyiselle Fazerin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle (T) sekä suojaviheralueille (EV) ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueelle (ET). Korttelin 93153 asuinrakennusten korttelialuetta (A) laajennetaan hieman nykyiselle lähivirkistysalueelle (VL). Korttelin 93201 tehokkuusluku muutetaan tonttikohtaisiksi rakennusoikeusluvuiksi, jotta tonttien rakennusoikeus ei vähene pinta-alamuutoksista huolimatta. Ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään korttelille 93201 Fazerintietä ja Länsimäentietä vasten. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Porvoonväylän eteläpuolelle

Länsimäentien katualueelle. Länsimäentien ja Rajakentäntien kulmaukseen on osoitettu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (ET) paineenkorotusasemaa varten. Kaavassa osoitetaan pohjavesialueen rajaus. Valion kiinteistöllä sijaitsevan työntekijöiden asuntolan suojaksi on osoitettu melueste.

Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa on annettu maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden turvaamiseen, maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, pohjaveden suojeluun, melusuojaukseen, kaupunkikuvaan, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon sekä katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen liittyviä määräyksiä. Lisäksi kaavalla suojellaan Fazerin vierailukeskuksen rakennukset sekä konttorirakennus ja vierailukeskuksen ulkopuolella sijaitseva piha-alue.

Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa on annettu maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden turvaamiseen, maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, pohjaveden suojeluun, rakennusperinnön suojeluun, melusuojaukseen, kaupunkikuvaan, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon sekä katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen liittyviä määräyksiä.

Ratikan rakentaminen tulisi ennusteiden mukaan vauhdittamaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2024 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki asemakaavamuutoksen alueelta 931400 saatiin 6 mielipidettä.

Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki -asemakaavan ja asemakaavan muutoksen alueelta nro 931400 julkaistiin oma OAS 24.5.2022 ja siitä pyydettiin osallisilta mielipiteet 24.8.2022 mennessä (MRL 63 § ja 6 §). Mielipiteitä ja lausuntoja saatiin yhteensä 7 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 15.12.2022 sekä 28.9.2023 ja päivityksistä tiedotettiin kaava-alueen maanomistajia. 28.9.2023 päivitetystä OAS:sta saatiin yhteensä 13 mielipidettä.

MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti kaavoituksen vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaavoitettavan alueen maanomistajille ja viranomaisille.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Aviapoliksen alueen yleisötilaisuus järjestettiin 17.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Koko ratikan linjan suunnittelutilannetta koskevat verkkotilaisuudet on järjestetty 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023.

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 15.12.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 15.12.2022-13.1.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 19.12.2022 sekä

11.1.2023. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 15.12.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Mielipiteitä vuorovaikutusaineistosta saatiin 1.

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen vuorovaikutusmateriaalia esiteltiin Rajakylän-Länsimäen asukastilaisuudessa 9.2.2023.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavaan liittyen neuvotellaan yhteistyösopimuksesta Oy Karl Fazer Ab kanssa.

Kaupunkiympäristölautakunta 14.5.2024 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 14.5.2024 päivätty asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus 931400 sekä tonttijaon muutosehdotus, 91 Länsimäki, 93 Vaarala ja 95 Rajakylä / Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

____

Kaupunginhallitus 3.6.2024 § 22

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 14.5.2024 päivätty asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus 931400 sekä tonttijaon muutosehdotus, 91 Länsimäki, 93 Vaarala ja 95 Rajakylä / Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo

Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 19.6.-19.8.2024.Tänä aikana jätettiin 2 muistutusta (alueen asukas ja Oy Karl Fazer Ab).

Alueen asukas totesi muistutuksessaan, että Vantaan ratikan suunnitteluosasto on aikaisemmissa esityksissään liittänyt kiinteistön 410-13-51 kortteliin 93153 (Asuinrakennusten korttelialue, A). Tässä uudessa

esityksessä tähän on tehty perusteeton muutos. Ratikan ja korttelin 93153 välinen viheralue on liian leveä. Kaventamalla tuota viheraluetta mahdollistetaan ko. korttelin järkevämpi suunnittelu asuinalueeksi. Pieni siirto linjauksessa ei vaikuta merkittävästi ratikan suunnitteluun mutta tuo satoja rakennus m2 kyseiseen kortteliin. Kaventamalla Rivieranraition linjausta, voidaan jättää enemmän tilaa linjauksen eteläpuolelle (viheralue), sekä pohjoispuolelle (Kortteli 93153). Alueen auto- ja kevytliikenne kulkee jo nykyisin Kuussillantietä pitkin. Suunniteltu kevyenliikenteenväylä ja sen viemä maa-ala on mitoitukseltaan ylileveä. Kaventamalla Ratikan ”jalanjälki” saadaan kapeammaksi. Kevyenliikenteen väylä tulee joko poistaa, tai tehdä kapeampi ”suojaalue” ja kaide kevyenliikenteen ja ratikan väliin. Koko Ratikan linjausta tulee siirtää kokonaisuudessaan vielä muutama metri (5-10) etelämmäksi. Siirtäminen ja lyhyt kallioleikkausmatka eivät vaikuta linjauksen eteläpuolella olevaan viheralueeseen eikä eläimien / eliöiden kulkuun alueella. Kallion louhinta on kuitenkin nykyteknologialla varsin edullista ja siitä saatu murske voidaan hyödyntää Rivieranraition loppupään maanrakennuksessa. Nykyinen linjaus edellyttää mm sauna- ja pesurakennusten purkua.

Oy Karl Fazer Ab nosti muistutuksessaan esiin, että uudessa asemakaavaehdotuksessa T tonttien 7/8 väliin on merkitty sitova tonttijako. Kyse on kuitenkin näiden osalta yhtenäisestä tehdasalueesta. Jatkossakin tulee varmistaa, että tehdasalueen kehittäminen, myös mahdollisen tonttijaon yli, on mahdollista. Sitova tonttijako ei Fazerin mielestä tuo tätä tarvetta tai rakennusoikeuden tarkka kohdistaminen. Kerrosluku T-alueella on rajoitettu III. Fazer kysyi muistutuksessaan, mitä tämä käytännössä halleissa tarkoittaa esim. metrimääränä, vai onko korkeudelle mitään muuta rajoitetta kuin kerrosmäärä. Kaavaselostuksesta Fazer nosti esiin korjaukset: s. 22 ”Kiinteistöllä 92–93–201–5 toimii Fazerin makeistehdas ja konsernitoimintoja ~~leipomo~~. -- Kiinteistöllä on maankäyttörajoite.”; s. 18 ”-- Rakennuksen kolmesta tehdassiivestä yksi palvelee irtomakeisten, yksi suklaan valmistusta ja yksi toimii keksitehtaana~~, joka on myyty ulkomaille (LU)~~.” (Keksi on Fazerin omistuksessa); selostuksessa on mainittuna muutokset verrattuna vanhaan kaavaan. Kohdassa ei mainita uutta (sitovaa)tonttijakoa.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 3.6.2024 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 23 ja saatiin 13 kappaletta.

Telia totesi lausunnossaan, että kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, ja Teliaan on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Kaapelien katkaisua ja siirtoa pitäisi pyrkiä välttämään. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Osallistutaan hankkeen johtosiirtosuunnitteluun. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.

Tukesilla ei ollut lausuttavaa asiassa.

Elisa lausui, että alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Mikäli niitä joudutaan siirtämään, pitää siirron tarvitsijan olla ajoissa (väh. 12kk ennen tarvetta) yhteydessä Elisaan. Siirrot ovat hitaita ja kalliita.

Eltel Networks lausui, että katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden suunnittelua varten. Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, ja DNA:han on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Kaapelien katkaisua ja siirtoa pitäisi pyrkiä välttämään. Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.

Vantaan Energia totesi lausunnossaan, että mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Suomen luonnonsuojeluliitto lausui, että ekologinen yhteys Slåttmossen – Vaarala – Ojanko – Sipoonkoven kansallispuisto, on huomioitu suunnitelmassa hyvin ja yhdistyksemme toivoo, että se toteutuu esitetyn mukaisena. Ekologinen yhteys Mustavuori (Natura 2000) – Myllymäki (LUO) – Långmossen – Vaarala, on sen sijaan sivuutettu suunnitelmassa. Ekologinen yhteys on tällä hetkellä heikko Porvoon moottorien kohdalta. Kaavasuunnitelmaan liittyen tulisi selvittää mahdollisuudet kehittää kyseistä yhteyttä esimerkiksi rakentamalla eläinalikulku tai vihersilta Porvoon moottoritielle. Vihersiltarakenne soveltuisi laajemmalle joukolle eläinryhmiä kuin alikulku.

Sipoon Energialla ei ole lausuttavaa ratikan linjauksesta ja sen vaikutuksista kiinteistöön, mikäli kiinteistön alueella ei tehdä maanmuokkaustöitä (kiinteistöllä tehdyissä tutkimuksissa on havaittu vähäisiä määriä pilaantunutta maata etelälaidalla).

Uudenmaan ELY-keskus totesi lausunnossaan, että pohjavesialueen rajaus tulee tehdä pohjavesialueen ulkorajan mukaisesti ja pohjaveden suojelua koskevien kaavamääräysten tulee koskea koko pohjavesialuetta. Kaavakartalle on tarpeen merkitä vedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet. Kaavamääräyksiin tulee näiltä osin lisätä viittaus suoja-alueita koskeviin Länsi-Suomen ympäristölupaviraston 7.7.2000 (nro 53/2000/1) sekä Vaasan hallinto-oikeuden 4.5.2001 (nro 01/0064/2) antamiin päätöksiin ja niissä esitettyihin määräyksiin. Lähisuojavyöhykkeellä on kiellettyä esim. rakentaa uusia yleisiä liikenneväyliä. Määräys saattaa edellyttää raitiotien rakentamisessa hakemaan poikkeamista suoja-aluemääräyksistä. Pohjavesialuetta koskien olisi hyvä lisätä määräys: ”Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.” Lisäksi esitetään lisättäväksi määräykset: "Alueella on kielletty pohjaveden kannalta haitallisten kemikaalien ja jätteiden laitos tai ammattimainen käsittely ja varastointi" ja "Pohjavesialueella ei saa rakentaa energiakaivoja". Pohjaveden imeyttämistä koskeva määräys tulisi muuttaa muotoon "Puhtaat kattovedet tulee imeyttää maaperään…" Ajoväylät, pysäköintialueet, ajoneuvojen huoltopihat sekä jäteastioiden sijoituspaikat tulisi velvoittaa päällystämään öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella. Näiden alueiden valumavedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta hulevesiviemäriin ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Määräyksestä "Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta haitallisesti pohjaveden pinnan tasoa" tulisi poistaa sana "haitallisesti". Katu- ja liikennealueita koskien tulee lisätä määräys: Katu- /liikennealueet tulee suunnitella siten, että liikenteen mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan minimoida. Ennen katu- ja liikennealueiden rakentamista tulee luotettavasti selvittää pohjaveden pinnankorkeus alueella. Mikäli rakentaminen ulottuu kahta metriä lähemmäs pohjaveden pintaa, tulee ennen rakentamista laatia pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma.
ELY-keskus totesi, että kaavaselostuksessa mainittu PIMA-riskien selvitys ei ole mukana kaava-aineistossa, eikä se ole saatavilla kaupungin verkkosivuilla. Pilaantuneiden maiden tilanne tulee esittää yksiselitteisesti kaavaselostuksessa. Selostuksesta ei käy ilmi, missä viitattu lämpökeskus ja kaksi purettua öljysäiliötä sijaitsevat. Aineistosta ei myöskään käy ilmi, onko kaavakartassa esitetty laajahko pima-merkintä tarpeellinen.
Luontoarvot on huomioitu asianmukaisesti. Ekologinen yhteys sijoittuu hyvin VL-alueelle. ELY-keskus katsoo, että viheryhteystarvetta voisi vielä korostaa määräyksessä.
ELY-keskus totesi, että on syytä harkita, että ratikkakäytävä esitettäisiin virkistysalueiden melutason ohjearvot täyttämättömiltä osin pääkäyttötarkoituksella EV. Meluntorjunta tulee ratkaista raitiotievarauksen yhteydessä ja huomioida alueen kaavamääräyksissä, eikä siirtää meluntorjunnan toteuttamista A-alueelle. ELY-keskus viittaa Raide-Jokerin käyttöönoton jälkeen ilmenneisiin meluongelmiin ja

suosittelee, että Vantaan pikaratikkaan liittyvissä kaavoissa pyritään ennakoimaan mahdolliset meluhäiriöt mahdollisimman hyvin. Pikaratikan aiheuttamassa melussa korostuvat lyhytaikaiset voimakkaan melun jaksot, jotka eroavat tyypillisestä autoliikenteen aiheuttamasta katumelusta. Raitiolinjan rakentaminen ei saa johtaa tilanteeseen, jossa asuinrakennuksella ei ole enää ohjearvojen mukaista riittävää piha-aluetta.
ELY-keskus suhtautuu lähtökohtaisesti kielteisesti asumisen mahdollistamiseen teollisuusalueilla. Jos tavoitteena on pysyttää jo olemassa olevaa asumista, asiasta tulisi antaa tarkempi määräys.

Gasgrid lausui, että alueelle suunniteltu raitiotie sekä muut alueen muuttuvat maankäytön tarpeet edellyttävät maakaasun siirtoputken ja siihen liittyvien laitteiden siirtämistä. Vantaan kaupunki sopii maakaasuputken siirtoon liittyvistä Porvoonväylän asioista ym. maankäyttöasioista suoraan Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Lausunnon vastaanottaja on velvollinen toimittamaan/tiedottamaan lausunnon liitteineen asianosaisten käyttöön.

HSL totesi lausunnossaan, että katusuunnitelmassa 58624-2 Fazerintien ja Länsimäentien risteykseen on kaavoitettu uusi pysäkki lännen suuntaan ajettaessa. Länsimäentiellä on jo olemassa oleva pysäkki n. 200 metrin päässä uudesta pysäkistä. HSL ei tunnista, mitä linjaa uusi pysäkki palvelisi ja siitä johtuen vielä miettimään onko sen tilavaraus tarpeellinen. Aikataulunäyttöjen sijoittelemisessa tulisi varautua siihen, että reaaliaikaiset saapumisajat pysäkille olisi nähtävissä sekä pysäkkikatoksen sisältä että ulkoa. HSL on toimittanut kommentteja alueen katusuunnitelmiin erillisellä viestillä. Olemme mielellämme mukana jatkosuunnittelussa, kuten tähänkin asti olemme olleet.

Vantaan kaupunginmuseo totesi lausunnossaan, että kaavaehdotuksen suojelumerkintöihin (sr/1, sr/2 ja sp) liittyvät kaavamääräykset ovat kaupunginmuseon kaavoittajalle laatimien ehdotettujen kaavamääräysten mukaiset. Fazerilan aluetta ja sillä ole-via rakennusperintökohteita on kuvattu selostuksen sivulla 18. Teksti on osittain vanhentunut ja se tulee päivittää uudemmalla rakennushistoriaselvityksistä saaduilla tiedoilla. Tekstiin tulisi lisätä myös Fazerin vierailukeskus, joka on todettu merkittäväksi rakennusperintökohteeksi kaavaprosessin aikana.

Fingrid lausui, että asemakaava-alueelle sijoittuu Fingridin rakentamisvaiheessa oleva Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys ja se risteää ratikkareitin kanssa. Asemakaavassa voisi ottaa huomioon myös Gasgridin kaasuputken johtokäytävän. Kaavaselostuksessa olisi hyvä taustoittaa edellä mainittua kokonaisuutta jonkin verran. Myös suunnitelmien tarkentuessa vuoropuhelun ja teknisen yhteensovituksen on hyvä tarpeen mukaan jatkua. Uusiin suunnitelmiin tai aiemmin käsiteltyjen suunnitelmien muutoksin tai tarkennuksiin tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämälausunto, mikäli suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemaan.

HSY lausui, että raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia on siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Lisäksi ratikkahankkeen yhteydessä saneerataan Länsimäentiellä päävesijohto ja paineenkorottamo sekä rakennetaan uusi jakeluvesijohto. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti. Fazerintien ja Länsimäentien risteyksessä, aivan lähellä tontin 92-410-4-25 rajaa sijaitsee yleinen jätevesiviemäri ja yleinen vesijohto. On tarkistettava tarvitaanko tontille 92-410-4-25 johtokujamerkintä tai vastaavan sisältöinen kaavamääräys.

Tehdyt tarkistukset
Saatujen lausuntojen ja muistutuksien johdosta on tehty tarkistuksia.

Kaavamuutosalue jaettiin vuoden 2024 nähtävilläolon jälkeen kahdeksi erilliseksi kaavahankkeeksi niin, että Länsimäentietä koskeva osuus irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen nro 911200 - Vantaan ratikka: Länsimäentie.

Lähivirkistysaluetta (VL) muutettiin suojaviheralueeksi (EV) Rivieranraition joukkoliikenteelle varattu alueen osalta ja sen varrelta arvioidun Vantaan ratikan meluvaikutusalueen (yli 55 dB) mukaisesti saadun lausunnon perusteella.

Asuinrakennusten korttelialueen (A) ja EV-alueen välistä rajaa muutettiin muuttuneen ratikan tilavarauksen vuoksi ja saadun muistutuksen perusteella.

Slåttmossenin lähivirkistysalueen (VL) eteläosaan osoitettiin ohjeellinen ulkoilureitti (ur).

Pohjavesialueen rajaus korjattiin koskemaan koko pohjavesialuetta. Pohjavesialueelle on osoitettu Länsi-Suomen ympäristölupaviranomaisen päätöksen nro 53/2000/1 mukaiset vedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet (pv/1 ja pv/2) saadun lausunnon perusteella.

Tärkeää pohjavesialuetta koskevia kaavamääräyksiä tarkennettiin ja kaikki pohjaveden suojelua koskevat kaavamääräykset on muutettu koskemaan koko pohjavesialuetta saadun lausunnon perusteella.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta koskevaa puuston säilyttämisen ja uudistamisen kaavamääräystä tarkennettiin niin, että ekologisen yhteyden tulee säilyä puustoisen lisäksi kerroksellisena.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) alueen osan, jonka maaperä on saastunut (pima) rajausta tarkennettiin viimeisimpien selvitysten mukaiseksi saadun lausunnon perusteella.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelle (ET) nro 93201 lisättiin alueen osan, jonka maaperä on saastunut (pima), saadun lausunnon perusteella.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) tontille nro 8 osoitettiin poikkeamispäätöksen nro LP-092-2025-02189 ja rakentamislupahakemuksen mukainen auton säilytyspaikan rakennusala (a).

Rakennusala, jolle saa sijoittaa pumppaamorakennuksen (pr) muutettiin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi (et).

Lisättiin kaavamääräyksistä puuttunut liike- ja toimistotilan määrää koskevan kaavamerkinnän (klt%) selite.

Kaupunginosan rajaa muutettiin niin, että kaavaehdotuksella osoitettu Porvoonväylän laajennettava liikennealue (LT) on kokonaan Rajakylän kaupunginosan alueella.

Porvoonväylän pohjoispuolella oleva suojaviheralue nimettiin Voimamäeksi (nimistöryhmä 22.10.2024).

Lisäksi tarkistettiin johtoaluevarauksia ja tehtiin piirustusteknisiä tarkistuksia.

Tarkistukset ovat olennaisia ja asemakaavamuutos on asetettava uudelleen nähtäville.

Kaavaselostuksen tarkistukset

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä annettujen lausuntojen ja muistutuksien vuoksi. Kaavaselostuksen lähtötietojen luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaan kohtaan lisättiin tieto päätöksistä, jotka koskevat Fazerilan pohjavedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeitä. Lähtötietojen luvun 2.1.3 rakennettua kulttuuriympäristöä koskeva teksti ja pilaantuneita maa-alueita koskeva teksti päivitettiin viimeisimpien selvityksien mukaisiksi. Asemakaavan kuvausta koskevaan lukuun 4 lisättiin tieto T-korttelia koskevasta sitovasta tonttijaosta.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.
Asemakaavaan liittyy Yhteistyösopimus ja Esisopimus määräalojen ja kiinteistöjen luovutuksesta Oy Karl Fazer Ab kanssa (kh 5.11.2024).

Kaupunkiympäristölautakunta 14.4.2026 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset, sekä ilmoittaa tästä päätöksestä ja antaa AKL 65 §:n mukainen kunnan perusteltu kannanotto niille muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa,
b) esittää kaupunginhallitukselle, että asetetaan uudelleen nähtäville 30 päiväksi MRA 27 ja 32§:ien mukaisesti 14.4.2026 päivätty asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus 931400 sekä tonttijaon muutosehdotus, 93 Vaarala / Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki,
c) esittää kaupunginhallitukselle, että oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

> ” Tulee selvittää mahdollisuudet ekologisen yhteyden säilyttämiseen linjalla Mustavuori – Långmossen – Vaarala, esimerkiksi rakentamalla eläimille sopiva alikulku tai vihersilta poikki Porvoon moottoritien.”

_____

Kaupunginhallitus 27.4.2026 § 21

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään:
a) asettaa uudelleen nähtäville 30 päiväksi MRA 27 ja 32§:ien mukaisesti 14.4.2026 päivätty asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus 931400 sekä tonttijaon muutosehdotus, 93 Vaarala / Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki, ja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunginhallitus jätti asiaan seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman:

“Tulee selvittää mahdollisuudet ekologisen yhteyden säilyttämiseen linjalla Mustavuori – Långmossen – Vaarala, esimerkiksi rakentamalla eläimille sopiva alikulku tai vihersilta poikki Porvoon moottoritien.”

_____

Nähtävilläolo
Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 § ja 32 §:ien nojalla uudelleen nähtävillä 13.5.-11.6.2026. Tänä aikana ei jätetty muistutuksia.

Lausunnot
Kaupunginhallitus päätti 27.4.2026 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 21 ja saatiin 9 kappaletta.

Elisa Oyj lausui, että alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa.

Tukesilla, Fingrid Oyj:llä tai Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut huomautettavaa asemakaavasta.

Vantaan Taidemuseo Artsi lausui, että kaikki ratikan taiteen ehdotukset Fazerilan pysäkillä integroituvat pysäkkikatoksen rakenteisiin. Kaavaan sisältyvä määräys ratikkakatosten viherkatoista rajoittaa katokseen integroitavan taiteen sisältöä ja toteutusmahdollisuuksia. Ratikan taidehankkeen kannalta onkin tärkeää, että kaavaan tehdään muutos, jonka mukaan viherkatto olisi vaihtoehtoinen silloin, kun pysäkkikatos tai pysäkkiympäristö on varattu taiteelliselle toteutukselle.

Uudenmaan elinvoimakeskus lausui, että suunnittelualueen rajautuessa valtakunnallisesti merkittävään tieyhteyteen (Kehä 3), on vaikutusarviota suositeltavaa täydentää arviolla vaikutuksista Kehä 3:n sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lupa- ja valvontavirasto totesi lausunnossaan, että T-korttelialueen määräystä on syytä tarkentaa, että yleiskaavan ohjausvaikutus merkittäviä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomasta toiminnasta välittyy asemakaavaan.
Fazerila I -vedenottamon vedenottamoalue tulee merkitä kokonaan ET-alueeksi. Kaava-alueen länsiosan et-osa-aluemerkintä tulee poistaa asemakaavasta. Mahdollinen poikkeamisluvan tarve vedenottamoiden suoja-aluemääräyksistä olisi hyvä tuoda esiin myös kaavaselostuksessa. Uusia yleiselle liikenteelle tarkoitettuja liikenneväyliä ei saa Vaasan hallinto-oikeuden päätöksen (01/0064/2, 4.5.2001) mukaan rakentaa vedenottamoiden lähisuoja-alueelle ilman poikkeamista suoja-aluemääräyksistä. Rakentaminen Fazerin vedenottamoiden suoja-alueilla edellyttää lähtökohtaisesti aina pohjaveden hallintasuunnitelman. Pilaantuneiden maiden alueella hulevesiä ei tule imeyttää maaperään. Ajo- ja pysäköintialueiden vesiä ei saa imeyttää maaperään edes puhdistuksen jälkeen. Kaavamääräyksiin on tarpeen lisätä määräys mahdollisesta vesilain- tai ympäristönsuojelulainvaraisuudesta.
Luo ja Luo/1 -kaavamääräyksissä on syytä mainita tavoitteena liito-oravan liikkumismahdollisuuden turvaaminen risteysalueen yli. Mahdollisen raitiotiepysäkin sijoittamisessa on varmistettava, ettei heikennetä liito-oravalle aidosti toimivaa ja maakunnallisesti tärkeää ekologista yhteyttä.
Koska melutason nousu ohjearvot ylittäväksi asuinrakennuksen piha-alueella aiheutuu tieliikenteen lisäksi raitiotiestä, tulee tarvittava meluntorjunta suunnitella ja toteuttaa osana raitiotiehanketta. Aineistossa ei ole selvitystä, joka osoittaisi, että ennustetilanteessa tieliikenteen lisääntyminen yksinään aiheuttaisi melutason nousun ohjearvot ylittäväksi rakennuksen etelä-länsipuolisella piha-alueella. Kaavan valmistelun yhteydessä tulee huolehtia, että T-korttelialueen asunnoilla on riittävä melutason ohjearvojen mukainen piha-alue.

T-korttelialueen määräyksiin tulee täsmentää, että korttelialueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja. Lisäksi tulee määrätä, että alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä.
Lisäksi Lupa- ja valvontavirasto kannustaa siirtymään Ympäristöministeriön Katja-asetuksen mukaisten kaavamerkintöjen ja -määräysten käyttöön ja suosittelee, että uuteen rakennetun ympäristön Ryhti-tietojärjestelmään siirryttäisiin mahdollisimman pian.

HSY lausui, että asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia siirrettävä vesihuoltoverkostoa Fazerintiellä sekä Länsimäentien ja Fazerintien risteysalueella.

Tehdyt tarkistukset
Saatujen lausuntojen takia on tehty tarkistuksia.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) liike- ja toimistotiloja koskevaa kaavamääräystä on täydennetty määräyksellä *”Liiketilojen tulee olla pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja.”* T-korttelialueelle on lisätty lisäksi kaavamääräykset, joidenka mukaan *”alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä”* ja ”*asunnoilla tulee olla riittävä oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity.”* Tarkistuksiin liittyen on kuultu erikseen kyseisen alueen maanomistajaa.

Ratikkapysäkkejä koskeva kaavamääräys on tarkennettu muotoon: *”Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto **tai katoksen katolle sijoittaa taidetta**."*

Tärkeälle tai veden hankintaan soveltuvalle pohjavesialueelle (pv) on lisätty määräys, jonka mukaan *”Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.”*

Saadun lausunnon sekä Vantaan kaupungille myönnettyjen lupien perusteella pv-alueen pohjaveden suojelua koskeneet kaavamääräykset on tarkennettu muotoon: ”*Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin, **tai pysyviin muutoksiin on haettava vesilain mukainen lupa**. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista. **Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus.**”*; *”Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain liikennöintialueilla, pysäköintialueilla, ajoneuvojen huoltopihoilla ja jäteastioiden sijoituspaikoilla. Nämä alueet tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella, ja alueiden valumavedet tulee johtaa hulevesiviemäriin **tai pohjavesisuojauksen sisältävään avo-ojaan** ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle.”* Jälkimmäisestä määräyksestä on poistettu velvoite, että valumavedet tulisi johtaa ensin öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta, perustuen Lupa- ja valvontaviraston Vantaan kaupungille myöntämään lupaan (14.4.2026, 165/2026, asiatunnus LVV-U/35632/2026) poiketa Fazerin pohjavedenottamoiden suoja-aluemääräyksestä nro 15 kaupungin hakemuksen 3.7.2025 ja sen täydennysten mukaisesti.

Voimamäen nimen ruotsinnos on korjattu muotoon ”*Kraftkullen*” ja Rivieranraition ruotsinnos muotoon ”*Rivieraspåret*”.

Lisäksi kaavakarttaan on tehty teknisiä tarkistuksia, joista tärkeimpinä kaavamääräyksien järjestystä on muutettu määräysten selkiyttämisen vuoksi ja T-korttelialueen tontin nro 7 rakennusalan merkintää on selkiytetty poikkiviivalla, joka osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä saatujen lausuntojen perusteella. Kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.1 liikenteeseen kohdistuvien vaikutuksien arviointia on täydennetty Kehä III:een kohdistuvien vaikutuksien arvioinnilla. Luvun 4.4.2 luonnon monimuotoisuutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla, jonka mukaan kaavassa osoitetun luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen sekä luo/1-alueen suunnittelussa ja kunnossapidossa olisi hyvä huomioida liito-oravien mahdollinen liikkuminen alueella etenkin Rivieranraition ja Fazerintien ylityspaikoissa mm. säästettävien ja istutettavien puiden osalta. Luvun 4.4.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla mahdollisesta poikkeamisluvan tarpeesta koskien vedenottamoiden suoja-aluemääräyksiä. Lähtökohtien luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevia tietoja on täydennetty Lupa- ja valvontaviraston 14.4.2026 antaman päätöksen (165/2026, LVV-U/35632/2026) mukaisesti. Lisäksi luvun 2.2.1 kuva 22 voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä on päivitetty.

Vastaus kaupunginhallituksen 27.4.2026 yhteiselle pöytäkirjalausumalle
Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus nro *931400, Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki*, on ollut nähtävillä laajempana kaavamuutosalueena 19.6.–19.8.2024, jolloin se on käsittänyt myös Länsimäentien ja sen Porvoonväylän ylittävän osuuden. Länsimäentien osuus irrotettiin omaksi kaava-alueekseen nro *911200, Vantaan ratikka: Länsimäentie,* kaavaehdotuksen 931400 nähtävillä olon jälkeen. Länsimäentie ja sen Porvoonväylän ylittävä osuus eivät siis enää ole osa kaavamuutosaluetta nro 931400. Kaava-alue käsittää Porvoonväylän aluetta vain vähäiseltä osin (liikennealueen levennys linja-autoliikenteen pysäkkialuevarausta varten).

SLL:n lausuntoon on *Mustavuori – Långmossen – Vaarala* -yhteyden osalta vastattu kaavaehdotuksen nro 911200 yhteydessä (KH 24.3.2025 § 13). *Vantaan ekologiset yhteydet* -selvityksen (2018) mukaan metsäisen ekologisen yhteyden päälinja ei nykyisellään jatku Långmossenista pohjoiseen Porvoonväylän yli Vaaralaan (Ojala, A. 2018, s. 29). *Vantaan ekologiset verkostot* -selvityksen (2023) mukaan kyseessä on paikallinen katkonainen yhteys, joka ei jatku Porvoonväylän yli (Huttunen, J. 2023, s. 30). Uusien vihersiltojen rakentamisessa on kannattavinta priorisoida ekologisten yhteyksien maakunnallisia viheryhteystarpeita (Huttunen, J. 2023). Yhteyttä ei ole esitetty Vantaan yleiskaavassa 2020 eikä myöskään alueella voimassa olevissa maakuntakaavoissa (Uusimaa-kaava 2050 ja Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava). Asemakaavaehdotus perustuu yleiskaavan korkeamman tason maankäyttöratkaisuun.

Asemakaavaehdotuksen vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa ja selostuksen sivulla 79 todetaan yleisesti luontovaikutuksista muun muassa, että *”Vantaan ratikka on suunniteltu kulkemaan pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennetään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu.”* Edellä mainittu koskee myös *Mustavuori – Långmossen – Vaarala* -yhteyttä, eikä kaavaehdotuksella ole jo nykyisellään katkonaiseen yhteyteen huomattavia vaikutuksia.

Koska Porvoonväylän ylitys ei ole enää osa kaavamuutosaluetta, ekologisen yhteyden parantaminen vihersillalla tai alikululla ei ole kyseisessä kaavamuutosehdotuksessa enää mahdollista.

Kaupunkiympäristölautakunta 11.8.2026 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdä esitetyt tarkistukset,

b) esittää kaupunginhallitukselle, että saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.8.2026 päivätty, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 931400 sekä tonttijakoehdotus, 93 Vaarala / Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki,

b) kaavan hyväksymistä koskevasta kaupunginvaltuuston päätöksestä lähetetään tieto niille, jotka ovat sitä MRL 67 §:n mukaisesti pyytäneet.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Asiaan liittyvä muu aineisto:
- Lupa- ja valvontaviraston päätös 165/2026, LVV-U/35632/2026, Tien ja raitiotien rakentaminen Fazerilan pohjavesialueelle ja Fazerin pohjavedenottamoiden suoja-aluemääräyksistä poikkeaminen sekä valmistelulupa, Vantaa, LVV 14.4.2026. (Sijainti: Extranet)

_____

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.8.2026 päivätty, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 931400 sekä tonttijakoehdotus, 93 Vaarala / Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki.

Liitteet:
- Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus 11.8.2026
- Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus 11.8.2026
- Lausunnot ja vastineet 11.8.2026
- Asiaan liittyvä muu aineisto

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: aluearkkitehti vs. Milja Halmkrona, p. 040 536 9606
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

931400 Vantaan ratikka: ETELÄINEN VAARALA JA POHJOINEN LÄNSIMÄKI

VAARALA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 11.8.2026 päivättyä asemakaava-karttaa nro 931400. Kaavoitus on tullut vireille 24.5.2022 numerolla 931400. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 15.12.2022 ja 28.9.2023.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava

Katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 93 Vaarala.

Asemakaavan muutos:

Kortteli 93201, osa korttelia 93153 sekä katu-, liikenne-, erityis- ja virkistysalueita kaupunginosassa 93 Vaarala.

Tonttijaon muutos:

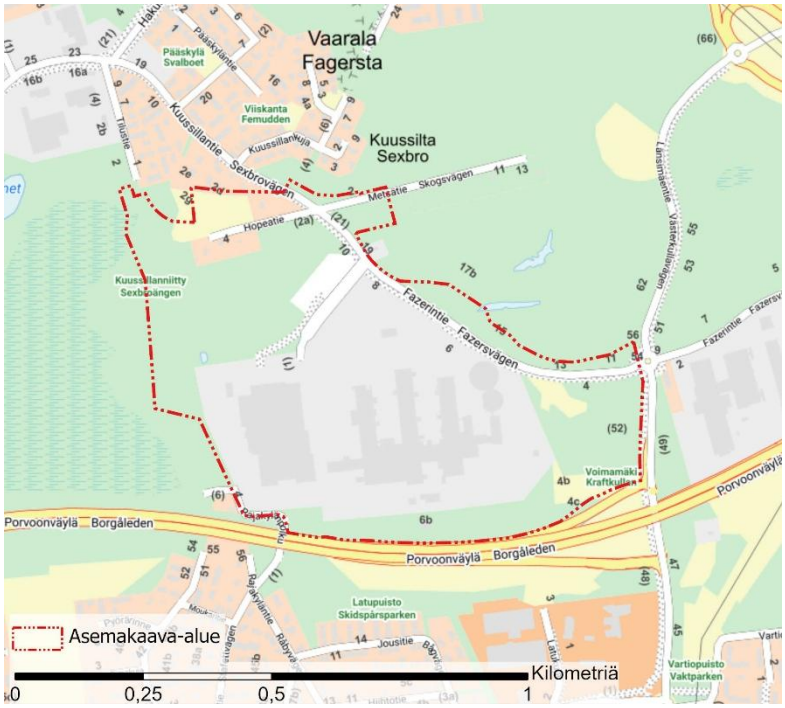
Kortteli 93201 sekä osa korttelia 93153 kaupunginosassa 93 Vaarala.

Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Lisäksi varaudutaan Porvoonväylän bussiliikenteen vaihtopysäkkeihin leventämällä liikennealuetta. Kaavassa tarkastellaan viheryhteyksien jatkuvuutta sekä kiinteistöjen rajauksia suhteessa ratikan suunnitelmaan ja tilantarpeeseen. Kaupunginosarajaa muutetaan niin, että Porvoonväylän liikennealue sijoittuu Rajakylän puolelle.

Kaavaan liittyy yhteistyösopimus Oy Karl Fazer Ab kanssa.

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.sarikaya@vantaa.fi, puh. 050 302 9028 (18.6.2023 asti),
Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
tea.taponen@vantaa.fi, puh. 040 483 9054 (19.6.2023 alkaen).

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla. Kaava-alueen sijainti on osoitettu punaisella viivalla.

Suunniteltava alue sijaitsee Vaaralan kaupunginosan eteläosassa, Porvoonväylän pohjoispuolella. Alueeseen kuuluu Fazerintien katualuetta sekä vähäiseltä osin Kuussillantien katualuetta Metsätien risteysalueelta Länsimäentien risteysalueelle, Slåttmossenin lähivirkistysalue Kuussillan asuinalueen ja Fazerilan välissä, Fazerilan ja Porvoonväylä välissä olevat kiinteistöt sekä muut asemakaavoitetut kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta, joista 6 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).
- Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki -asemakaava-alueelta nro 931400 julkaistiin oma OAS 24.5.2022 ja siitä pyydettiin osallisilta mielipiteet 24.8.2022 mennessä. Mielipiteitä ja lausuntoja saatiin yhteensä 7 kappaletta.
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 2.3.2022 ja 31.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3. – 12.4.2022, sekä 4.11.2022 ja ne esiteltiin 30.11-13.12.2022.
- Katu- ja puistosuunnitelmaehdotukset valmistuivat 10.3.2023 sekä 13.3.2024. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmaehdotuksiin.
- Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023, 16.11.2023 ja 29.10.2024 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 15.12.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 15.12.2022-13.1.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 19.12.2022 sekä 11.1.2023. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 15.12.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Mielipiteitä vuorovaikutusaineistosta saatiin 1.
- Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen luonnosta esiteltiin Rajakylän-Länsimäen asukastilaisuudessa 9.2.2023.
- Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.
- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 9.5.2023 esittää kaupunginhallitukselle, että 9.5.2023 päivätty asemakaavaehdotus 931400 asetetaan nähtäville. Esittelijä poisti asian 22.5.2023 kaupunginhallituksen kokouksen esityslistalta, koska kaavaan liittyen tuli lisää lähtötietoja, jotka vaativat kaavaratkaisun uudelleentarkastelua.

- Kaava-alueen rajausta on muutettu ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitetty 28.9.2023. Mielipiteet päivitetystä OAS:sta pyydettiin 30.10.2023 mennessä ja niitä saatiin 13 kappaletta.
- Kaava-aluetta on hieman laajennettu 28.9.2023 jälkeen Kuussillantiellä ja Metsätiellä. Voimassa olevassa asemakaavassa 931500 Hopeatie katualueelle osoitettua luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta, jolla ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli on varmistettava (luo/1), on hieman kavennettu kaavaehdotuksessa.
- Kaikille avoin koko ratikan linjan asukasinfo järjestettiin 3.6.2024.
- Kaupunginhallitus 3.6.2024 päätti asettaa asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 19.6.-19.8.2024 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 23 kappaletta ja niitä saatiin 13 kappaletta. Muistutuksia saatiin 2 kappaletta.
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Kaavamuutosalue jaettiin vuoden 2024 nähtävilläolon jälkeen kahdeksi erilliseksi kaavahankkeeksi niin, että Länsimäentietä koskeva osuus irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen nro 911200 - Vantaan ratikka: Länsimäentie.
    - Muutettiin lähivirkistysaluetta (VL) suojaviheralueeksi (EV) Rivieranraition joukkoliikenteelle varattu alueen osalta ja sen varrelta arvioidun Vantaan ratikan meluvaikutusalueen (yli 55 dB) mukaisesti saadun lausunnon perusteella.
    - Muutettiin asuinrakennusten korttelialueen (A) ja EV-alueen välistä rajaa muuttuneen ratikan tilavarauksen vuoksi ja saadun muistutuksen perusteella.
    - Slåttmossenin lähivirkistysalueen (VL) eteläosaan osoitettiin ohjeellinen ulkoilureitti (ur).
    - Korjattiin pohjavesialueen rajaus koskemaan koko pohjavesialuetta. Pohjavesialueelle on osoitettu Länsi-Suomen ympäristölupaviranomaisen päätöksen nro 53/2000/1 mukaiset vedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet (pv/1 ja pv/2) saadun lausunnon perusteella.
    - Tarkennettiin tärkeää pohjavesialuetta koskevia kaavamääräyksiä ja kaikki pohjaveden suojelua koskevat kaavamääräykset on muutettu koskemaan koko pohjavesialuetta saadun lausunnon perusteella.
    - Tarkennettiin luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta koskevaa puuston säilyttämisen ja uudistamisen kaavamääräystä niin, että ekologisen yhteyden tulee säilyä puustoisen lisäksi kerroksellisena.
    - Korjattiin Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) alueen osan, jonka maaperä on saastunut (pima) rajausta viimeisimpien selvitysten mukaiseksi saadun lausunnon perusteella.
    - Lisättiin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelle (ET) nro 93201 alueen osan, jonka maaperä on saastunut (pima), saadun lausunnon perusteella.
    - Lisättiin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) tontille nro 8 poikkeamispäätöksen nro LP-092-2025-02189 ja rakentamislupahakemuksen mukainen auton säilytyspaikan rakennusala (a).

- Muutettiin rakennusala, jolle saa sijoittaa pumppaamorakennuksen (pr) yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi (et).
- Lisättiin kaavamääräyksistä puuttunut liike- ja toimistotilan määrää koskevan kaavamerkinnän (klt%) selite.
- Muutettiin kaupunginosan rajaa niin, että kaavaehdotuksella osoitettu Porvoonväylän laajennettava liikennealue (LT) on kokonaan Rajakylän kaupunginosan alueella.
- Nimettiin Porvoonväylän pohjoispuolella oleva suojaviheralue Voimamäeksi (nimistöryhmä 22.10.2024).
- Tarkistettiin johtoaluevarauksia.
- Tehtiin piirustusteknisiä tarkistuksia.

- Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä saatujen lausuntojen ja muistutuksen perusteella. Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
  - Lisättiin tieto päätöksistä, jotka koskevat Fazerilan pohjavedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeitä, selostuksen lähtötietojen luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaan kohtaan saadun lausunnon perusteella.
  - Päivitettiin kaavaselostuksen lähtötietojen luvun 2.1.3 rakennettua kulttuuriympäristöä koskeva teksti uusimpien rakennushistoriaselvityksien mukaiseksi sekä pilaantuneita maa-alueita koskeva teksti viimeisimpien selvityksien mukaiseksi saadun lausunnon sekä mielipiteen perusteella.
  - Lisättiin tieto T-korttelia koskevasta sitovasta tonttijaosta selostuksen asemakaavan kuvausta koskevan lukuun 4 saadun muistutuksen perusteella.
  - Lisäksi selostukseen tehtiin kaavakarttaan tehtyjen muutoksien mukaisia tarkistuksia.
- Kaupunginhallitus 27.4.2026 päätti asettaa asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen uudelleen nähtäville MRA 27 § ja 32 §:ien mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 13.5.-11.6.2026 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 21 kappaletta ja niitä saatiin 9 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotukseen on tehty seuraavat korjaukset:
  - Saadun lausunnon perusteella teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) liike- ja toimistotiloja koskevaa kaavamääräystä on täydennetty määräyksellä *”Liiketilojen tulee olla pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja.”* Ja T-korttelialueelle on lisätty kaavamääräys, jonka mukaan *”Alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä.”* Tarkistuksiin liittyen on kuultu erikseen kyseisen alueen maanomistajaa.
  - Saadun lausunnon perusteella T-korttelialueen asuntoja koskevaa kaavamääräystä on täydennetty määräyksellä *”Asunnoilla tulee olla riittävä oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity.”* Tarkistukseen liittyen on kuultu erikseen kyseisen alueen maanomistajaa.
  - Saadun lausunnon perusteella ratikkapysäkkejä koskeva kaavamääräys on tarkennettu muotoon: *”Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto* ***tai katoksen katolle sijoittaa taidetta****."*

- Saadun lausunnon perusteella tärkeälle tai veden hankintaan soveltuvalle pohjavesialueelle (pv) on lisätty määräys, jonka mukaan *”Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.”*
- Saadun lausunnon sekä Vantaan kaupungille myönnettyjen lupien perusteella pv-alueen pohjaveden suojelua koskeneet kaavamääräykset on tarkennettu muotoon: *”Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin,* ***tai pysyviin muutoksiin on haettava vesilain mukainen lupa****. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista****. Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus****.”*; *” Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain liikennöintialueilla, pysäköintialueilla, ajoneuvojen huoltopihoilla ja jäteastioiden sijoituspaikoilla. Nämä alueet tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella, ja alueiden valumavedet tulee johtaa hulevesiviemäriin* ***tai pohjavesisuojauksen sisältävään avo-ojaan*** *ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle.”* Jälkimmäisestä määräyksestä on poistettu velvoite, että valumavedet tulisi johtaa ensin öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta, perustuen Lupa- ja valvontaviraston Vantaan kaupungille myöntämään lupaan (14.4.2026, 165/2026, asiatunnus LVV-U/35632/2026) poiketa Fazerin pohjavedenottamoiden suoja-aluemääräyksestä nro 15 kaupungin hakemuksen 3.7.2025 ja sen täydennysten mukaisesti.
- Voimamäen nimen ruotsinnos on korjattu muotoon ”*Kraftkullen*” ja Rivieranraition ruotsinnos muotoon ”*Rivieraspåret*”.
- Lisäksi kaavakarttaan on tehty teknisiä tarkistuksia, joista tärkeimpinä kaavamääräysksien järjestystä on muutettu määräysten selkiyttämisen vuoksi ja T-korttelialueen tontin nro 7 rakennusalan merkintää on selkiytetty poikkiviivalla, joka osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.

- Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä saadun lausunnon perusteella. Kaavaselostukseen on tehty seuraavat korjaukset:
  - Kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.1 liikenteeseen kohdistuvien vaikutuksien arviointia on täydennetty Kehä III:een kohdistuvien vaikutuksien arvioinnilla.
  - Kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla mahdollisesta poikkeamisluvan tarpeesta koskien vedenottamoiden suoja-aluemääräyksiä. Lisäksi lähtökohtien luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevia tietoja on täydennetty Lupa- ja valvontaviraston 14.4.2026 antaman päätöksen (165/2026, LVV-U/35632/2026) mukaisesti.
  - Kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.2 luonnon monimuotoisuutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla, jonka mukaan kaavassa osoitetun luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen sekä luo/1-alueen suunnittelussa ja kunnossapidossa olisi hyvä huomioida liito-oravien mahdollinen liikkuminen alueella etenkin

Rivieranraition ja Fazerintien ylityspaikoissa mm. säästettävien ja istutettavien puiden osalta.

- Lähtökohtien luvun 2.2.1 kuva 22 voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä on päivitetty.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 11
2. Lähtökohdat 13
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 13
2.2 Suunnittelutilanne 30
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 38
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 38
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 39
3.3. Asemakaavan tavoitteet 61
3.4 Asemakaavaratkaisu 62
4. Asemakaavan kuvaus 63
4.1 Kaavan rakenne 63
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 65
4.3 Aluevaraukset 65
4.4 Kaavan vaikutukset 67
4.5 Ympäristön häiriötekijät 81
4.6 Nimistö 82
5. Asemakaavan toteutus 82
6. Kaavatyöhön osallistuneet 82
7. Asemakaavan seurantalomake 84
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 86

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 25.3.2026
- Asemakaavakartta ja -määräykset 11.8.2026
- Vantaan ratikka, Fazerilan pohjavesialue – Pohjavesivaikutusarvio 27.6.2025, Liite kartta 8: Pohjaveden virtausmallin alue, reunaehdot ja kalibroitu pohjaveden taso.

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Kaavaselostuksen kannen kuva: Havainnekuva Fazerintiestä. WSP Finland Oy.

Katu- ja tiesuunnitelmat:

- AFRY (30.9.2022). Valtatie 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Kehä III liittymän parantaminen, Vantaa ja Helsinki, Tiesuunnitelma, 3T-1, Uudenmaan ELY-keskus.
- Sweco Finland, Vantaan ratikka (26.1.2026). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien ehdotukset Fazerintie välillä Fazerila-Valio, 58624-2.
- Sweco Finland, Vantaan ratikka (26.1.2026). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien ehdotukset Fazerintie välillä Metsätie-Fazerila, 58624-1.
- Sweco Finland, Vantaan ratikka (26.1.2026). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset, Rivieranraitio, 58626-1.

Vantaan ratikan selvitykset ja aineistot:

- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- 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
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise, 21.3.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 2.9.2022
- Vantaan ratikan itäisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Afry & WSP, 18.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1, Nykytilanteen päiväajan melutasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3, Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta päiväajan keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.

- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki.
- Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset, FCG, 31.3.2023.
- Vantaan ratikka / WSP Finland Oy, Vantaan raitioradan liikennemeluselvitys, yhteismelun päiväajan ennuste, Rivieranraitio 11.3.2026.
- Vantaan ratikka, Fazerilan pohjavesialue, Vesitalouslupahakemus - Pohjavesivaikutusarvio 27.06.2025.

Rakennusperintö- ja kulttuurimaisemaselvitykset:

- Muukka, L. & Mäkynen, A. 2005: Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 22.3.2005.
- Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979, Vantaan kaupunki 2006.
- Fazerilan Makeiskonttorin ja konsernikonttorin rakennusselvitys, 2015. Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy.
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki.
- Fazerin leipomo- ja voimalarakennuksen rakennushistoriaselvitys. Ramboll Finland Oy 5.4.2023.

Luontoselvitykset:

- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Carlson, h. 2024: Vantaan Kuussillanniityn liito-oravaselvitys vuonna 2024. Faunatican raportteja 32/2024. 14.6.2024.

Muu aineisto:

- Pöyry Finland Oy 2011: Vantaan Energia Oy – Fazerilan lämpökeskus – Maaperätutkimus. 23.3.2011.
- Envimetria Oy 2013: Vantaan Energia Oy:n puretun lämpökeskuksen maaperätutkimus ja -kunnostus 19.9.2013: Fazerintie 6, Vantaa. Raportti 130108-130919sm, 8.10.2013.
- Envimetria Oy 2013: Vantaan Energia Oy:n vanhan lämpökeskuksen purettujen öljyputkien alaisen maaperän tutkimus ja kunnostus 14.10.-26.11.2013: Fazerintie 6, Vantaa. Raportti 130108-131014sm, 20.12.2013.
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016.
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017.
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki.
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022.
- Golder Associates Oy 2022: Ympäristötekninen maaperätutkimus – Vantaan ratikan itäosa 3 ja 4. 25.1.2022.
- Lupa- ja valvontaviraston päätös 165/2026, LVV-U/35632/2026, Tien ja raitiotien rakentaminen Fazerilan pohjavesialueelle ja Fazerin pohjavedenottamoiden suoja-aluemääräyksistä poikkeaminen sekä valmistelulupa, Vantaa, LVV 14.4.2026.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja ratikkaan liittyville toiminnoille. Ratikalle ja liittyviin toimintoihin kaavassa osoitettavat tilat perustuvat 26.1.2026 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnoksien tilavarauksiin. Lisäksi kaavalla varaudutaan Porvoonväylän vaihtopysäkkeihin ja huomioidaan kulttuuriperinnön suojelu. Asemakaavassa turvataan maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden jatkuvuus mm. muuttamalla yhteensä noin 3,962 ha teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta sekä kaavoittamatonta aluetta lähivirkistysalueeksi.

Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Fazerintielle osoitetaan uutta katualuetta. Kaava-alueessa ovat mukana ne asemakaavoitetut kiinteistöt kokonaisuudessaan, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

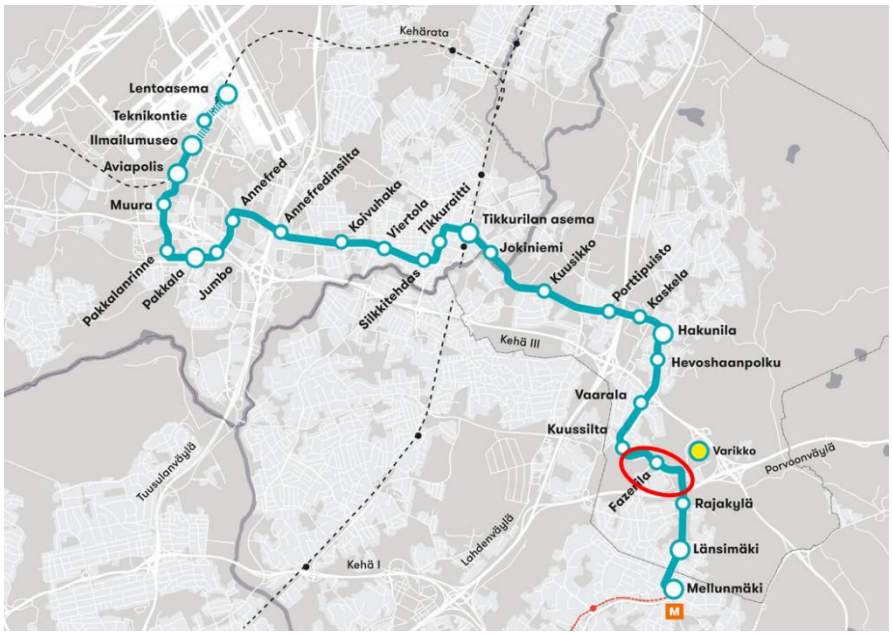
Kaavassa annetaan maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden turvaamiseen, maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, pohjaveden suojeluun, työmaavesien käsittelyyn, melu- ja tärinäsuojaukseen, kaupunkikuvaan, rakennusperinnön suojeluun sekä mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon liittyviä määräyksiä.

Vantaan ratikka on suunniteltu pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan ja Tikkurilan kautta Aviapolikseen, Ilmailumuseon päätepysäkille. Linjan jatkamista lentoasemalle asti tarkastellaan ja tarkastelun on tarkoitus valmistua kesäkuun 2026 loppuun mennessä. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulee merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa ja hanke on osa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelmaa sekä valtion ja Helsingin seudun kuntien välistä MAL-sopimusta.

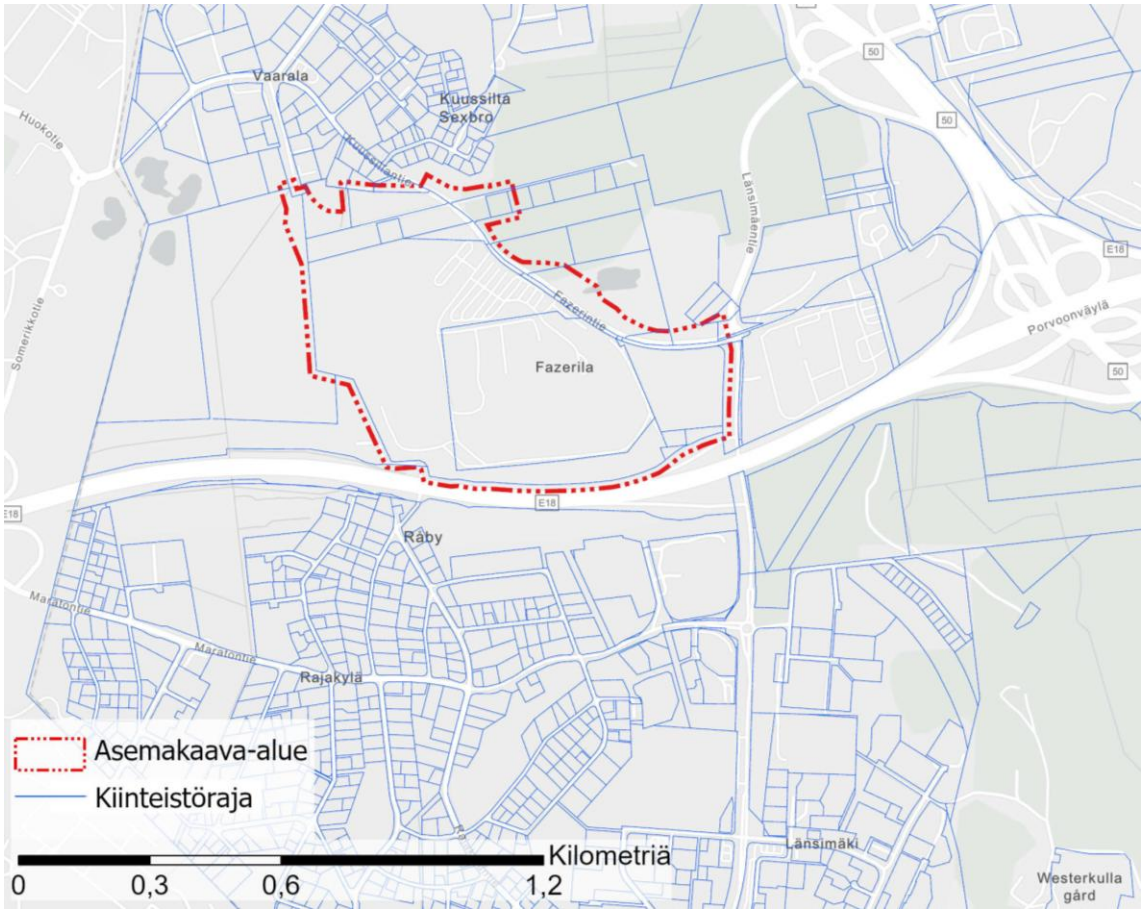
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2026 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijaon muutoksia.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Ratikan päätepysäkkinä lännessä on ensimmäisessä vaiheessa tarkoitus olla kaavamuutosalueelle sijoittuva Ilmailumuseon pysäkki. Jatkoa Lentoasemalle asti tarkastellaan. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa punaisella ympyröitynä.



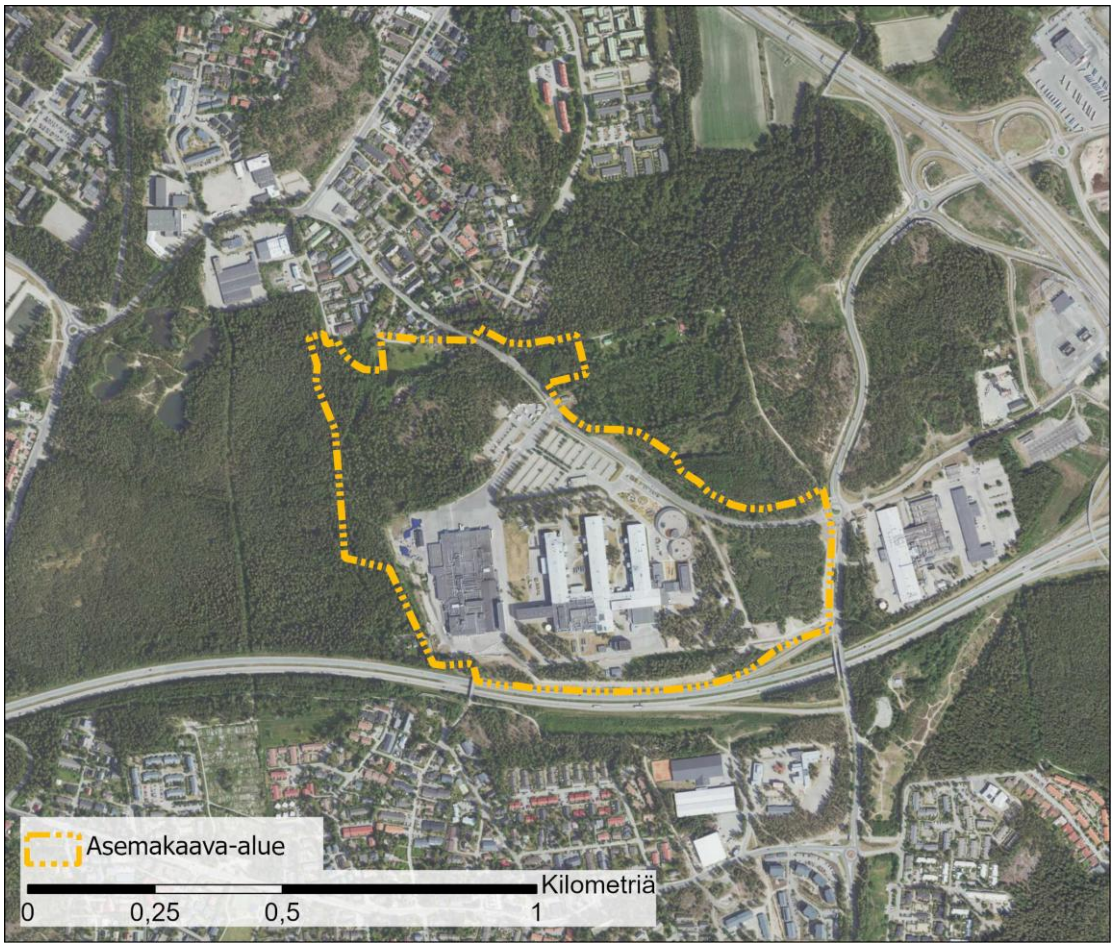
Kuva 3. Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen alue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijoittuu Itä-Vantaalle Vaaralan kaupunginosaan. Vaaralan kaupunginosa sijaitsee kaupungin rajalla Porvoonväylän ja Kehä III:n muodostamassa kolmiossa. Tikkurilan rautatieasemalle on matkaa noin seitsemän kilometriä ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle noin 12 kilometriä. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 43,7 ha.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä vuoden 2023 ilmakuvan päällä oranssilla pistekatkoviivalla.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaava-alueella Fazerin teollisuusalueella on rakennettu suuria rakennusmassoja, mutta korttelialueen länsi- ja itäosassa sijaitsee laajoja puustoisia rakentamattomia alueita.

Kaava-alueen pohjoisosassa, Hopeatien eteläpuolella sijaitsee ympäristöstään erottuva korkeampi alue, joka koostuu kalliosta, järkäleistä ja alueelle kasatuista maamassoista. Alueella on kasattu maata todennäköisesti ympärillä tehtyjen tie- ja pysäköintipaikkojen rakentamisen tieltä. Etenkin kaava-alueen pohjoisosa on nykyisin suurimmilta osin rakentamatonta ja metsän peitossa. Metsäiset alueet reunustavat osin myös Fazerintietä.

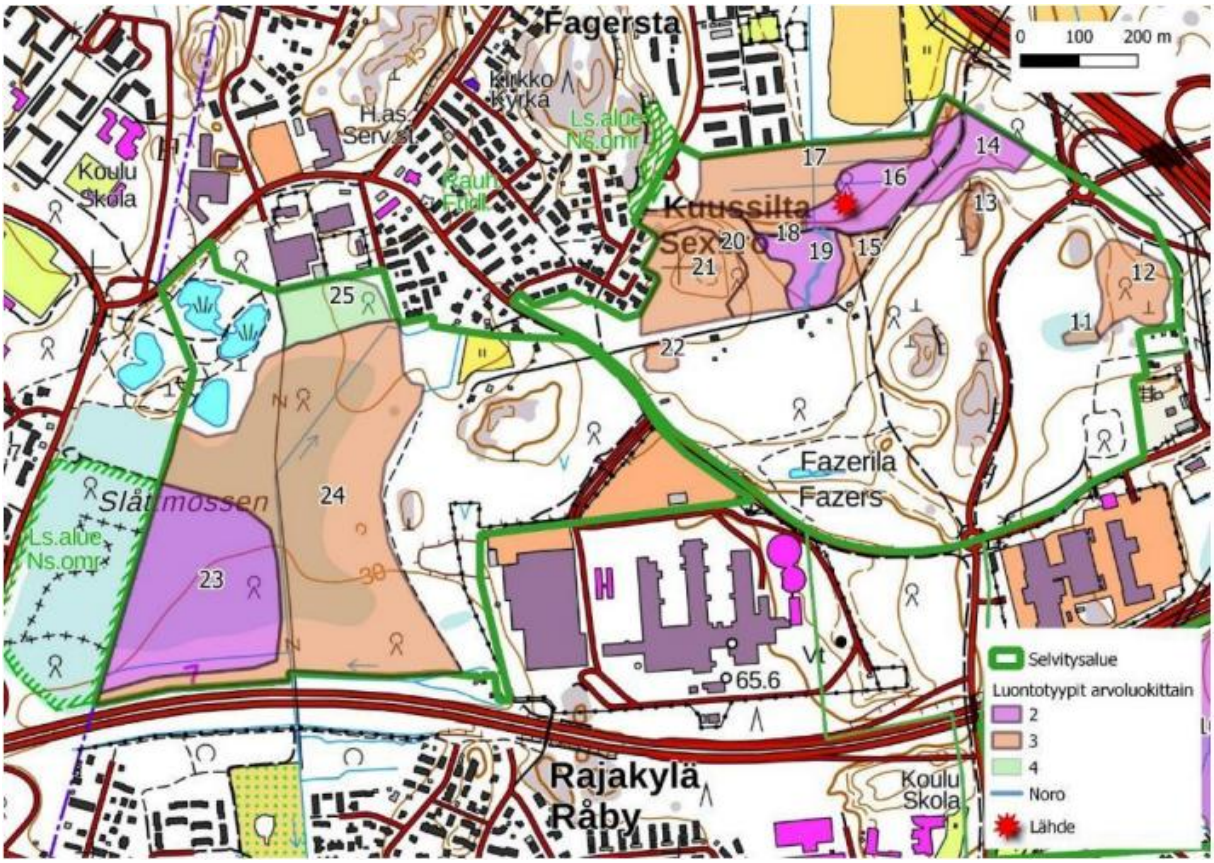
Luonnon monimuotoisuus

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.

Kaava-alueen pohjoisosaan sijoittuvat Kuussillan vanhat kuusikot. Selvityksessä kaava-alueen pohjoisosan metsäalueelta tunnistettiin useita luontoarvoja. Kaava-alueelle osuu kaksi luontotyypin aluerajausta, jotka ovat arvoluokan 3 alueita. Selvitysalueella ei ole luonnonsuojelulain mukaisia luontotyyppejä.

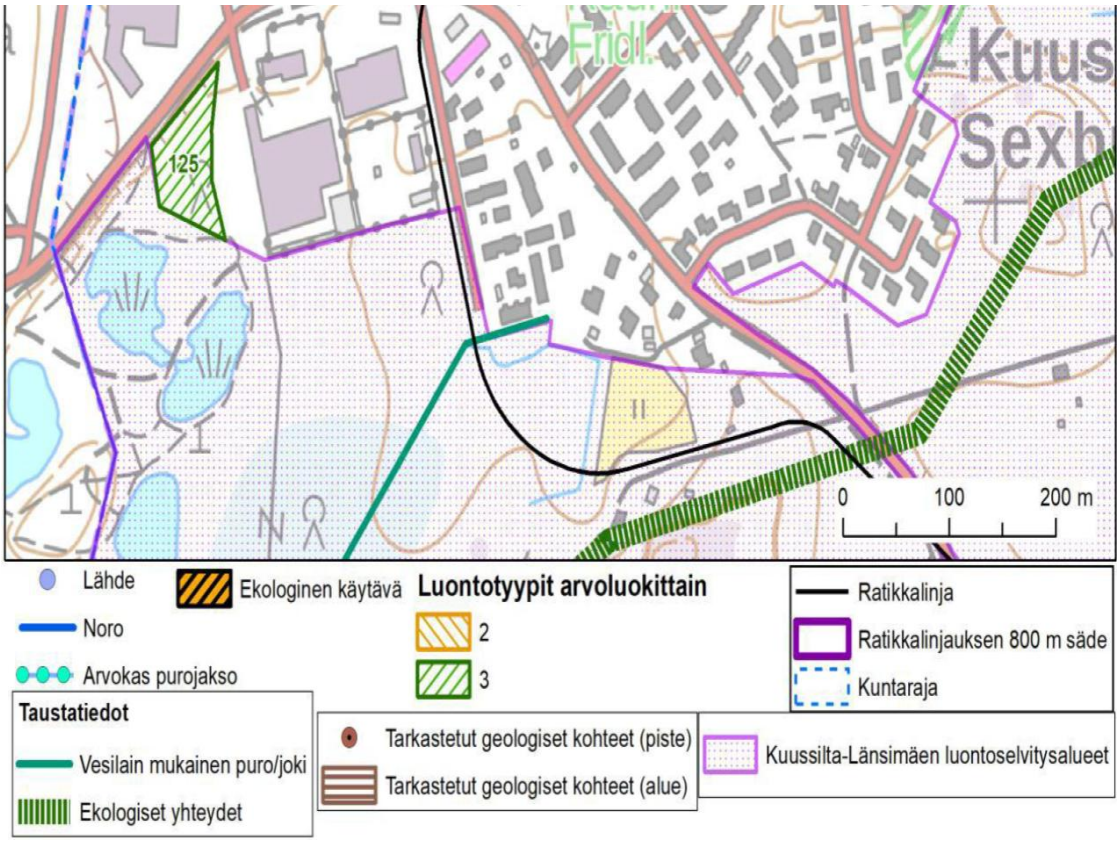
Alue 24: Isovarpuräme, Varpukorpi, Varttunut havupuuvaltainen tuore kangas, Varttunut havupuuvaltainen lehtomainen kangas, Varttunut lehtipuuvaltainen lehtomainen ja tuore kangas. Valtakunnallisesti vaarantuneita (VU) luontotyyppejä, joista osa on valtakunnallisesti silmälläpidettävä (NT) ja erittäin uhanalaisia (EN) sekä Etelä-Suomessa vaarantuneita (VU) luontotyyppejä.

Alue 22: Kostea keskiravinteinen lehto, valtakunnallisesti silmälläpidettävä luontotyyppi (NT) sekä tuore keskiravinteinen lehto, valtakunnallisesti vaarantunut luontotyyppi (VU).



Kuva 5. Kuussillan alueen luontotyyppikohteiden rajaukset arvoluokkineen. Ote Länsimäen ja Kuussillan kaavarunkojen luontoselvityksestä (Faunatica Oy 2020).

Asemakaava-alueella on aiemmissa pienvesi- ja virtavesiselvityksissä (Vantaan kaupunki & FCG Planeko 2009) arvokkaaksi tunnistettu vesilain mukainen puro (Kuussillanoja), jonka luonnontilaa arvioitiin luontoselvityksessä. Asemakaava-alueella puro kulkee putkessa ja sen luonnontilaisuus on heikentynyt kaava-alueen päädyssä. Lisäksi tunnistettiin ekologinen runkoyhteys kaava-alueen pohjoisosassa, Slåttmossenin alueella. (Faunatica Oy 2021).



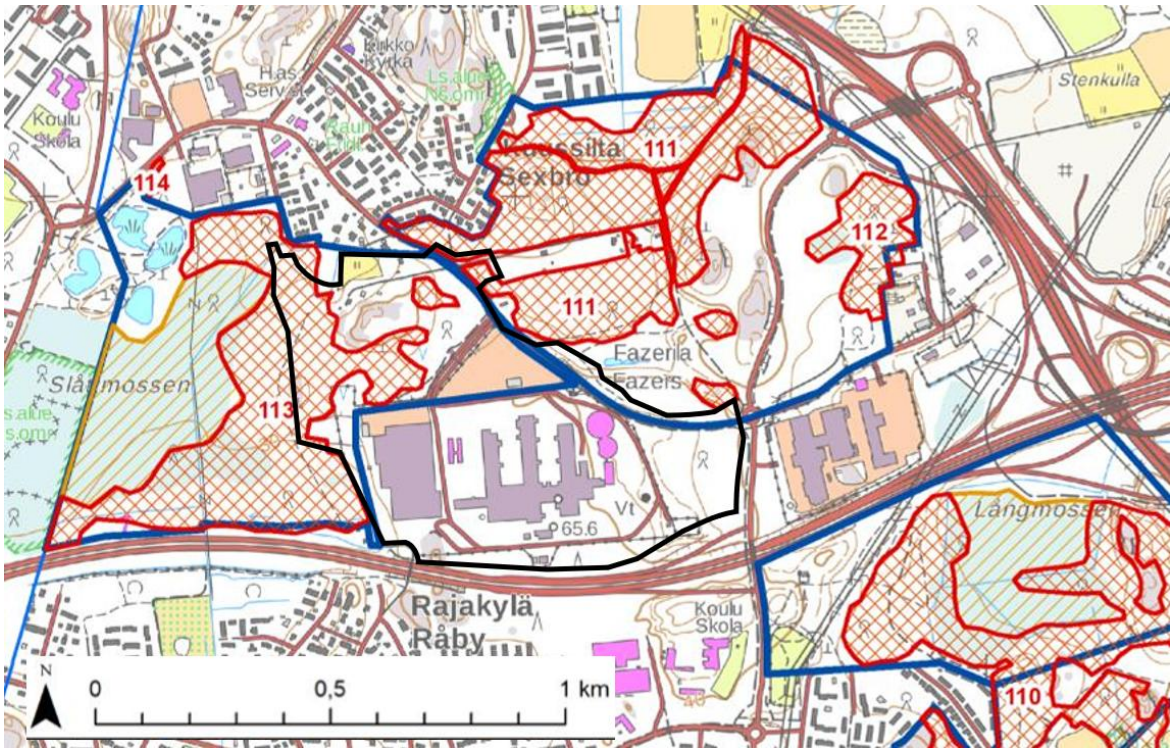
Kuva 6. Kaava-alueen pohjoisosaan sijoittuvat huomionarvoiset luontokohteet. Ote Länsimäen ja Kuussillan kaavarunkojen luontoselvityksestä (Faunatica Oy 2020).

Sammalet

Kuussillan kaavarunkoalueilta suoritetun luontoselvityksen yhteydessä kaavan alueelta havaittiin lahokaviosammalta. Lahokaviosammalen havainnot painottuvat kaava-alueen pohjoisosiin, Kuussillanniityn itäosaan (Slåttmossen) ja Kuussillanpuiston alueelle. Kuussillanniityn itäosa kuuluu laajempaan Slåttmossen itäinen -esiintymisalueeseen. Alue on voimakkaammin hakattu korpinen metsikkö, jossa lajia esiintyy tällä hetkellä hyvin runsaasti kannoilla. Stabiilimmat lahopuustoiset vanhat ja varttuneet metsät alueella pitävät huolen lajin edellytyksistä alueella, vaikka hieman käsitellymmissä osissa saattaakin tulla katkoja lahopuun tarjonnassa. (Faunatica Oy, 2020).

Fazerintien pohjoispuolelle sijoittuu Kuussillan lahokaviosammaleen ydinalue (nro 111). Alueella riittää pohjoisrinteitä ja kosteita kuusivaltaisia soita ja suonreunuksia, joten lahopuujatkumo on monin paikoin täydellinen. Lähempänä Fazerilaa metsät ovat sekundäärisiä, mänty- ja lehtipuuvaltaisia eikä lahokaviosammaltakaan havaittu kuin parissa kosteammassa kuopassa. *(Faunatican raportteja 38/2021)*

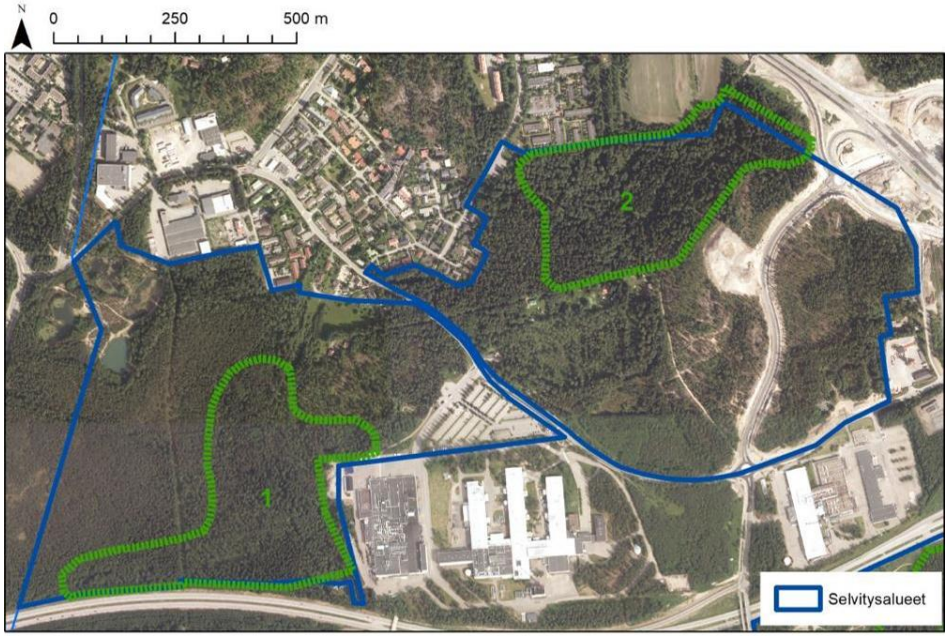
Fazerintien eteläpuolelle sijoittuu Slåttmossen itäinen lahokaviosammaleen ydinalue (nro 113). Slåttmossenin rämeen ja Fazerin tehtaiden välinen kuusivaltainen metsäalue on paljolti lahokaviosammalelle sopivaa. Korpiset suonreunukset ja kosteahkot kangasmetsät ovat osin hyvinkin lahopuustoisia ja lahopuujatkumo alueella vaikuttaa vähintään kohtalaisen hyvältä. Kohteen itäosassa on yksi pääalueesta erillinen kahden vanhan hiekkakuopan muodostama osa-alue. Tämä alue on yhteydessä pääalueeseen kehityskelpoisen kuusisekametsän välityksellä. Kuussillan ja Slåttmossenin itäiset lahokaviosammal-alueet ovat pistearvojen perusteella lajin parhaimpia tunnettuja esiintymiä Vantaalla. Luontoselvityksessä suositellaan ainakin näiden kuvioiden keskeisimpien osien säilyttämistä lahokaviosammaleen kannalta mahdollisimman hyvälaatuisina. *(Faunatican raportteja 38/2021)*



Kuva 7. Lahokaviosammaleen ydinalueiden rajaukset. (Faunatican raportteja 38/2021) Kaava-alueen likimääräinen sijainti esitetty kuvassa mustalla viiville.

Linnut

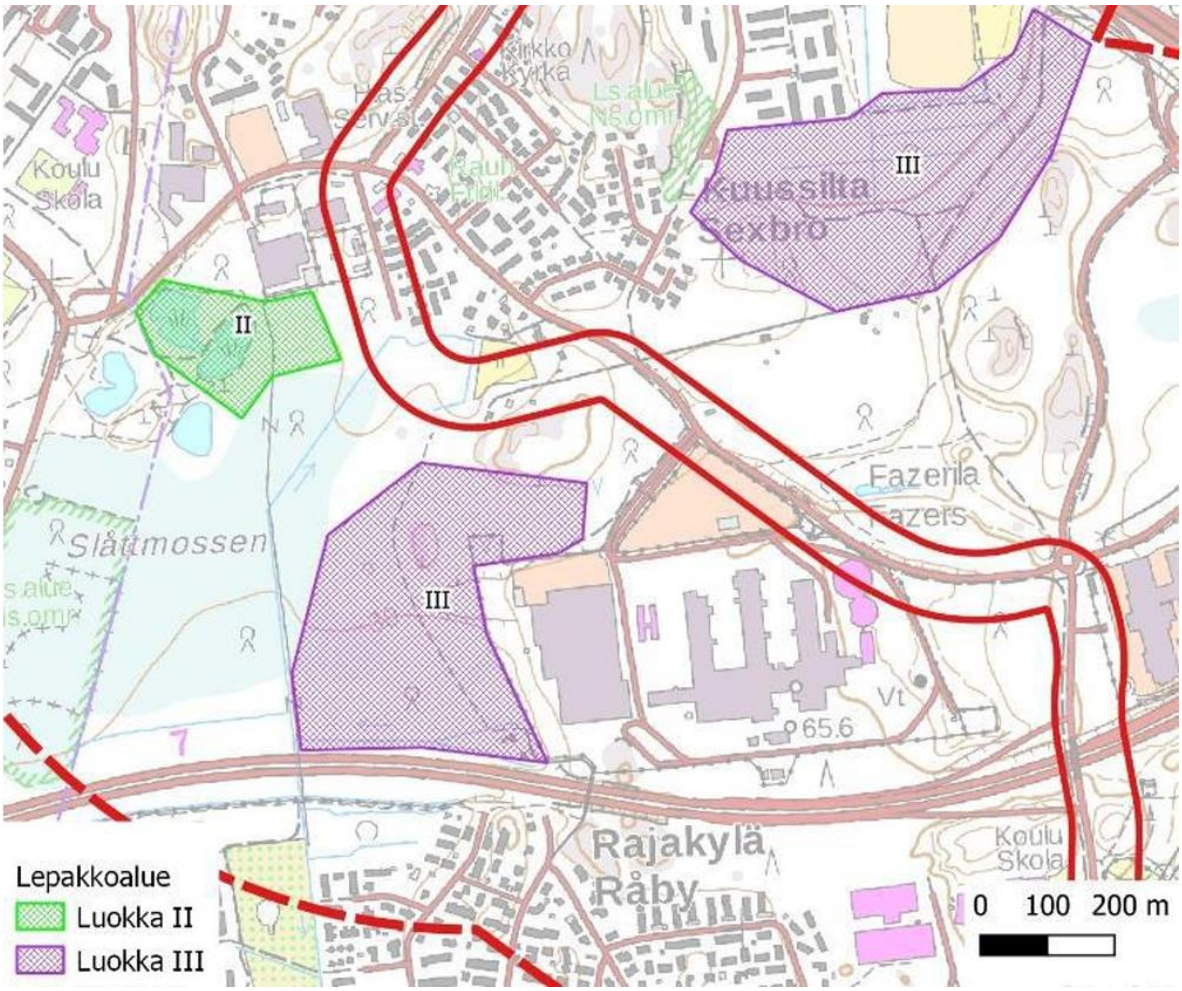
Kuussillan selvitysalueella pesii monimuotoinen ja runsaslukuinen linnusto. Erityisesti huomioitavien lajien osuus koko lintumäärästä on huomattava. Pesimäkaudella 2020 kaava-alueelta tunnistettiin erittäin uhanalainen viherpeippo ja silmälläpidettävistä lajeista västäräkki. Muita erityisesti huomioitavia lintulajeja kaava-alueella ovat korppi, tiltaltti, mustapääkerttu, kultarinta, puukiipijä, metsäviklo ja sirittäjä. EU:n lintudirektiivin liitteen I lajeja ei kaava-alueelta havaittu. Kaava-alueelle sijoittuu osittain pesimälinnustolle arvokkaaksi arvotettu alue. Luotoselvityksessä todetaan, että säilyttämällä nämä reheväkasvuisimmat, iäkkäimmät ja luonnonmukaisimmat metsäalueet voidaan turvata Länsimäen alueen linnuston monimuotoisuutta tulevaisuudessakin. *(Faunatican raportteja 38/2021)*



Kuva 8. Pesimälinnustolle arvokkaimmat osa-alueet Kuussillan selvitysalueella. (Faunatican raportteja 38/2021)

Lepakot

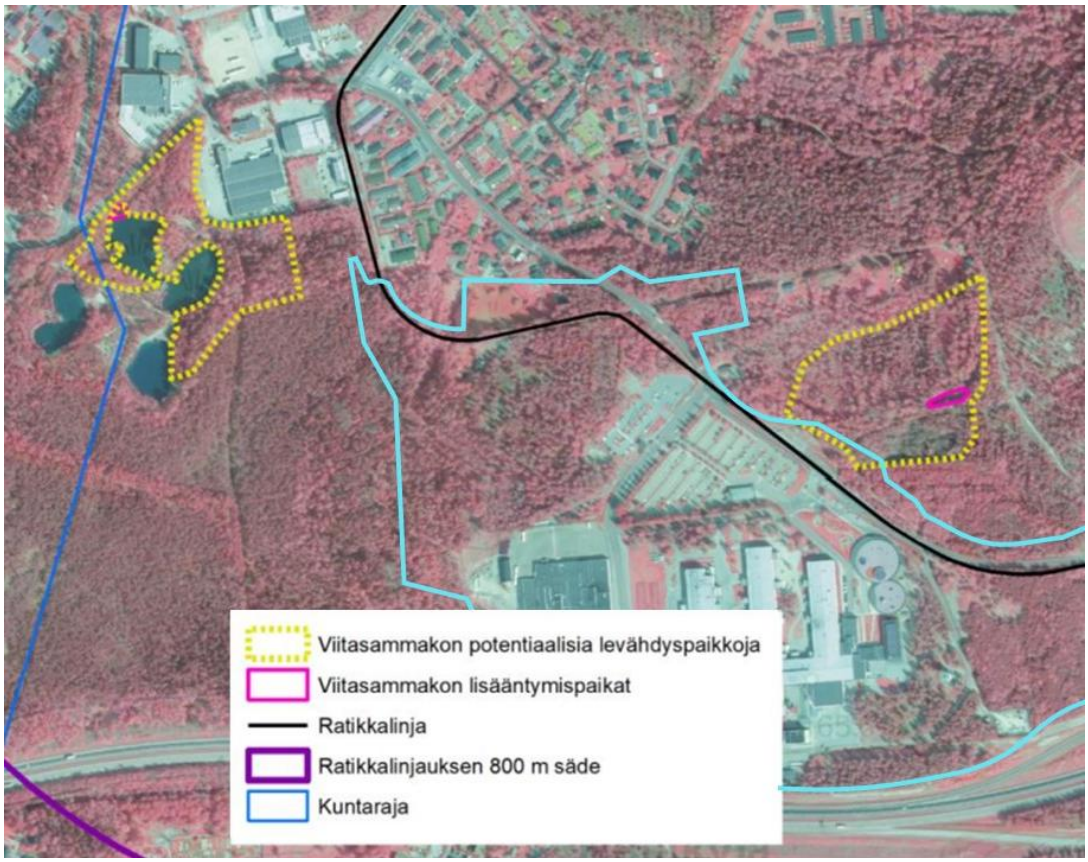
Kaava-alueen pohjoisosan metsäalueelta tehtiin vuonna 2020 lukuisia havaintoja pohjanlepakosta sekä viiksi-/isoviiksisiipasta. Pohjanlepakko on elinympäristövaatimuksiltaan erittäin joustava laji. Viiksi- /isoviiksisiipat ovat vaateliaampia, jotka esiintyvät tyypillisesti metsissä. Kaava-alueen länsiosaan sijoittuu lepakoiden käyttämä alue, joka on luokiteltu luokkaan III. Luokkaan III kuuluvat alueet eivät ole luonnonsuojelulain mukaan säilytettäviä kohteita, vaan ne on suositeltava huomioida maankäytössä mahdollisuuksien mukaan. *(Faunatican raportteja 38/2021)*



Kuva 9. Kuussillan lepakkoalueet. (Faunatican raportteja 38/2021)

Viitasammakko

Viitasammakko kuuluu EU:n luontodirektiivin liitteen IV(a) lajeihin, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 49 §:n nojalla. Kaava-alueen pohjoispuolelle sijoittuu Fazerilan lammikko, joka on todettu viitasammakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikaksi. Kaikki toimet, jotka voivat heikentää lammikon ekologista tilaa ja yhtenäisyyttä, ovat luonnonsuojelulain perusteella kiellettyjä. Luontoselvityksessä lammikon ympäristöön on osoitettu hahmotelma viitasammakon potentiaalista levähdyspaikkaa, joka ulottuu osin kaava-alueelle. Rajaukset tulee tarkentaa suunnittelun edetessä. *(Faunatican raportteja 38/2021)*



Kuva 10. Hahmotelma viitasammakon potentiaalisista levähdyspaikoista lisääntymispaikkoja ympäröivillä maa-alueilla. (Faunatican raportteja 38/2021) Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty vaalean sinisellä viivalla.

Liito-orava

Kuussillan alueelta on tehty liito-oravahavaintoja vuosina 2020 ja 2021. Havainnot jäävät kuitenkin kaava-alueen ulkopuolelle. *(Faunatican raportteja 38/2021).* Kevään 2021 aikana Kuussillan kaavarunkoalueen liito-oravatilanne kartoitettiin kahteen kertaan kevään eri vaiheissa: huhti- ja toukokuussa. Liito-oravasta ei tehty Kuussillan kaavarunkoalueella papanahavaintoja kummallakaan kartoituskäynnillä keväällä 2021. Kaavarunkoalueelta kuitenkin paikallistettiin liito-oravan elinympäristöksi soveltuvia metsäalueita sekä useita kolopuita. Liito-oravalle soveltuvat elinympäristöt sijaitsevat Kuussillan kaavarunkoalueen pohjoisosassa ja läntisissä keskiosissa. Soveltuvat alueet sijoittuvat suurimmaksi osaksi alueille, jotka on Vantaan yleiskaavaehdotuksessa 2020 merkitty LUO-alueeksi. Kuussillan kaavarunkoaluetta ei kevään 2021 selvitystulosten perusteella katsota liito-oravan elinympäristöksi, vaikka se sellaiseksi osin soveltuu.

Koko Vantaan laajuudelta on tehty liito-oravan suojelusuunnitelma, jonka yhteydessä on kartoitettu liito-oravien esiintyminen Vantaalla (Ramboll 2022). Kaava-alueen länsiosa määriteltiin suojelusuunnitelmassa liito-oravalle soveltuvaksi alueeksi.

Faunatica Oy teki Vantaan kaupungin toimeksiannosta Kuussillannniityn alueella liito-oravan esiintymisselvityksen keväällä 2024. Selvitysalueelta ei havaittu kartoitushetkellä liito-oravan papanoita. Koska selvitysalueelta ei havaittu merkkejä liito-oravan esiintymisestä, siellä ei tulkita olevan liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoja. Vaikka kartoitushetkellä ei löytynyt merkkejä liito-oravasta, selvitysalueelta rajattiin yksi liito-oravalle soveltuva metsäkuvio (luokka 2), jossa kasvaa järeitä kuusia sekä haapaa. Lisäksi selitysalueella havaittiin kaksi liito-oravan pesäpuuksi soveltuvaa kolohaapaa. Muuten selvitysalue soveltuu puustoisilta osin liito-oravan liikkumis- ja ruokailualueeksi. (*Carlson, h. 2024: Vantaan Kuussillanniityn liito-oravaselvitys vuonna 2024. Faunatican raportteja 32/2024*)

Kuva 11. Kevään 2024 liito-oravaselvityksen selvitysalueet rajattuna ilmakuvan päälle sinisellä viivalla ja liito-oravalle soveltuva metsäkuvio merkittynä keltaisella viivarasterilla. (Faunatican raportteja 32/2024)

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alue kuuluu Westerkullanojan, Kormuniitynojan sekä Kuussillanojan valuma-alueisiin. Nykyiset valuma-alueet ovat pääosin vettä läpäisevää maanpintaa. Kaava-alueen länsiosassa kulkee Kuussillanoja, joka on vesilain mukainen puro. Lisäksi alue kuuluu Fazerilan pohjavesialueeseen.

Fazerilan pohjavesialue (tunnus 0109252) sijoittuu Vantaan Vaaralan ja Länsimäen kaupunginosien välille. Alue on 1-lk vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, jonka kokonaispinta-ala on 2,84 km 2 ja josta 1,43 km2 on varsinaista pohjavedenmuodostumisaluetta. Pohjavesialuetta koskevat Fazerilan vedenottamoiden suoja-alueita koskevat Länsi-Suomen ympäristölupaviraston 7.7.2000 antama päätös nro 53/2000/1 sekä Vaasan hallinto-oikeuden 4.5.2001 antama päätös nro 01/0064/2. Päätöksessä nro 53/2000/1 on annettu suoja-alueita koskevia määräyksiä, joita on täydennetty päätöksellä nro 01/0064/2. Kaava-alueella pohjaveden pinnan keskiarvotasot (N2000) vaihtelivat n. +26 … +30 välillä (Vantaan ratikka, Fazerilan pohjavesialue, Vesitalouslupahakemus - Pohjavesivaikutusarvio 27.06.2025).

Lupa- ja valvontavirasto on myöntänyt Vantaan kaupungille luvan raitiotien, Fazerintien, Tilustien ja niihin liittyvien kevyen liikenteen yhteyksien sekä vesihuoltolinjojen rakentamiselle Fazerilan pohjavesialueelle sekä luvan poiketa Fazerin pohjavedenottamoita koskevan suoja-aluepäätöksen (Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätös nro 53/2000/1, siten kuin Vaasan hallinto-oikeus on sitä päätöksellään nro 01/0064/2 muuttanut) suoja-aluemääräyksistä 13, 15 ja 22 a hakemuksen 3.7.2025 ja sen täydennysten mukaisesti. (Asiatunnus LVV-U/35632/2026.) Päätöksissä nro:t 53/2000/1 ja 01/0064/2 annetut suoja-aluemääräykset ovat muita hankkeita koskien edelleen sellaisinaan voimassa ja tulee huomioida pohjavedenottamoiden suoja-alueilla, ellei valvontaviranomainen myönnä lupaa poiketa suoja-aluemääräyksistä.

Fazerin vedenottamoiden lähisuojavyöhykettä koskeva määräys 22 a kuuluu: ”Alueelle ei saa rakentaa uusia yleiselle liikenteelle tarkoitettuja liikenneväyliä.” Suoja-aluemääräyksen on antanut

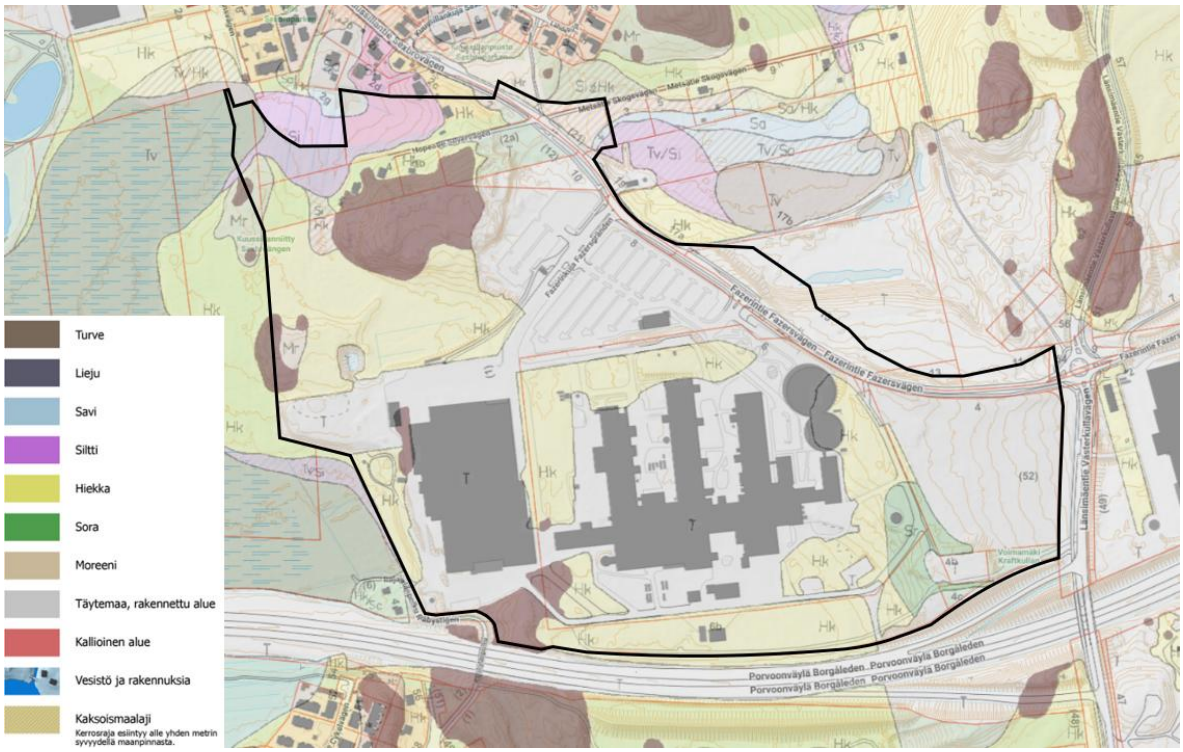
Vaasan hallinto-oikeus päätöksellään nro 01/0064/2 Fazerin vedenottamoiden ja niiden suoja-aluepäätöksen haltijan Oy Karl Fazer Ab:n vaatimuksesta. Oy Karl Fazer Ab on Vantaan lupahakemuksesta antamassaan muistutuksessa todennut, että se ei vastusta hanketta. Suunnittelussa on otettu huomioon yhtiön tarpeet ja näkemykset. Luvanhaltija korvaa yhtiölle mahdollisesti aiheutuvat edunmenetykset. Tällä sekä vesitalousluvan ratkaisun perusteluista ilmenevillä perusteilla Lupa- ja valvontavirasto on voinut myöntää poikkeuksen suoja-aluemääräyksestä 22 a.

Fazerin vedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeitä koskeva määräys 13 kuuluu: ”Alueella on kielletty ojien tai muu maankaivu, mistä voi aiheutua pohjaveden likaantumisvaaraa, pohjaveden haitallista purkautumista, pohjaveden määrän vähentymistä tai pohjavettä likaavan pintaveden imeytymistä maaperään.” Osa lupahakemuksen mukaisista työnaikaisista kaivannoista ulottuu pohjavedenpinnan alapuolelle. Kaivantoihin suotautuva pohjavesi pumpataan pois, mistä aiheutuu tilapäistä pohjaveden määrän vähentymistä. Rakennettavat pohjavesisuojaukset pienentävät alueella muodostuvan pohjaveden määrää vähäisissä määrin. Lupa- ja valvontaviraston näkemyksen mukaan nämä vaikutukset eivät vaaranna pohjavesialueen määrällistä tilaa tai Fazerin ottamoiden antoisuutta, ja poikkeus suoja-aluemääräyksestä 13 on voitu myöntää pohjaveden määrän vähentymisen osalta. Vedenottamosta otettava raakavesi voi samentua rakentamisen aikana, jolloin vedenotto voidaan joutua väliaikaisesti keskeyttämään Fazer II vedenottamosta. Lupa- ja valvontavirasto toteaa päätöksessään, että kyseessä ei kuitenkaan ole sellaisesta likaantumisvaarasta, mitä suoja-aluemääräyksessä tarkoitetaan, eikä tältä osin tarvita poikkeamista.

Fazerin vedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeitä koskeva määräys 15 kuuluu: ”Alueelle ei saa rakentaa uusia yleisiä liikenneväyliä tai paikoitusalueita, ellei niiden luiskiin rakenneta sen hetkisen tietämyksen mukaan pohjavedelle varmimmin suojan antavia suojauksia. Liikenneväylien sivuojat on ohjattava pohjavesialueen ulkopuolelle ja varustettava öljynerotuskaivoin. Paikoitusalueet on asfaltoitava ja sadevedet ohjattava öljynerottimen kautta viemäriin tai pohjavesialueen ulkopuolelle.” Hakemuksen mukaan liikenneväylien ja Tilustien paikoitusalueen hulevedet johdetaan pohjavesisuojattujen ojien tai hulevesiviemärin kautta pohjavesialueen ulkopuolelle. Ennalta arvioiden öljynerottimien rakentamisella ei olisi vaikutusta Fazerin pohjavedenottamolta saatavan veden laatuun, joten Lupa- ja valvontavirasto on voinut myöntää poikkeuksen suoja-aluemääräykseen 15 sen osalta, että öljynerotuskaivoja ei tarvitse rakentaa liikenneväylien sivuojiin eikä öljynerottimia Tilustien paikoitusalueelle.

Maaperä

Kaava-alueen maanpinta vaihtelee tasovälillä noin +49 - +30. Maalajikartan mukaan kaava-alueen maaperä on vaihdellen täyttöä, hiekkaa, moreenia, soraa, savea ja silttiä. Pohjoisosassa on pieni alue turvetta. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 19 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.



Kuva 12. Maalajikartta. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on osoitettu mustalla viivalla.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Paksuilla siltti- ja savialueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet suositellaan pohjavahvistettavaksi. Muilla alueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Kaava-alueen maanpinta vaihtelee tasovälillä noin +49 - +30 ja korkeimmat kohdat sijoittuvat rakentamattomille alueille Fazerin tehtaan itä- ja länsipuolelle Fazerintien eteläpuolella. Muilta osin asemakaava-alue on melko tasainen.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Kaava-alue kuuluu Hakunilan suuralueelle, jossa asui vuoden 2021 lopussa noin 30 000 henkeä. Vaaralan kaupunginosassa asuin vuoden 2021 lopussa 2 989 asukasta, Länsimäen kaupunginosassa 5 712 asukasta ja Rajakylän kaupunginosassa 4 109 asukasta. *(Vantaan väestö 2021/2022)*

Hakunilan suuralueen väestö kasvoi ripeää vauhtia etenkin 1970-luvun alkupuolelta 1990-luvun puoliväliin. Sen jälkeen väestönkehitys on ollut aaltoilevaa. Vuoden 2015 alussa alueella asui 29 100 asukasta, joista lähes 40 prosenttia asui Hakunilan kaupunginosassa. Suuralueen väestöstä runsas viidennes on vieraskielisiä. *(Vantaa alueittain 2015)*

Hakunilan suuralueen väestön määrän ennustetaan kasvavan ennustejakson aikana noin 4 600 henkilöllä. Alle kouluikäisten määrän ennakoidaan kasvavan noin 80:llä ja kouluikäisten vähentyvän noin 100 lapsella. 16–29-vuotiaiden määrän ennustetaan kasvavan noin 1 000:lla, 30–64-vuotiaiden 2 300:lla ja 65 vuotta täyttäneiden 1 300 henkilöllä. *(Vantaan väestöennuste 2022–2045)*

Uudisrakentamisen myötä Hakunilan suuralueen väestönkasvu keskittyy Hakunilan kaupunginosaan, jonka väkiluvun ennustetaan kasvavan noin 3 000 asukkaalla. Länsimäessä väestön määrän arvioidaan kasvavan 1 200:lla ja Vaaralassa noin 600 henkilöllä. Muiden alueen kaupunginosien kasvu on hyvin vähäistä ja asukasmäärän ennustetaan hieman vähenevän Rajakylässä, Itä-Hakkilassa ja Sotungissa. *(Vantaan väestöennuste 2022–2045)*

Asuminen

Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee asuinrakennus, joka on rakennettu 60-luvulla, sekä siihen liittyvä talousrakennus.

Palvelut ja työpaikat

Kaupallisten ja osin myös julkisten palveluiden keskus sijaitsee Hakunilan keskustassa. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee Länsimäki, joka on lähipalvelujen alakeskus, jossa pääosa palveluista sijaitsee Länsimäentien tuntumassa *(Vantaa alueittain 2015).* Fazerintien varrelle sijoittuvat Fazer Leipomot Oy, Valio Oy Vantaan tehdas, L&T rakennus- ja teollisuussiivous sekä Ruskon Betoni Oy Vantaan betoniasema.

Hakunilan suuralueella oli vuonna 2013 vajaat 6 800 työpaikkaa. Melkein joka kolmas työpaikoista oli teollisuuden parissa, mikä oli huomattavasti enemmän kuin muilla suuralueilla. *(Vantaa alueittain 2015)*

Vaaralan, Länsimäen ja Rajakylän alueen palveluihin kuuluu useampi päiväkoti. Peruskoulut sijaitsevat Hakunilassa, Länsimäessä ja Rajakylässä. (Vantaa.fi).

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Porvoonväylän pohjoispuoleista aluetta hallitsevat Fazerin ja Valion tehdasalueet suurine teollisuusrakennuksineen ja pysäköintialueineen. Slåttmossenin pohjoispuolelle sijoittuu Vaaralan pientaloalue. Fazerintien pohjoispuoleista aluetta hallitsevat metsäalueet. Porvoonväylän eteläpuolella Länsimäentien molemmin puolin sijaitsee väljää rivi- ja kerrostalorakentamista.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alueelle sijoittuva Fazerilan teollisuusalue kertoo sekä merkittävän teollisuuslaitoksen että Vantaan kaupungin kehityshistoriasta. Fazerin merkitys Suomen elintarviketeollisuuden historiassa on suuri ja teollisuusalue edustaa pääpiirteissään 1960- ja 70-lukujen teollisuusrakentamista. Aluetta on täydennysrakennettu ja rakennuksia on laajennettu, mutta kokonaisuudessaan alue on kohtalaisen hyvin säilynyt. (Luoma, L. 2023: Fazerin leipomo- ja voimalarakennuksen rakennushistoriaselvitys, Ramboll Finland Oy)

Fazerilan alueen rakennuksia on selvitetty useammassa vaiheessa. Vuonna 2015 tehtiin Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehtien toimesta makeiskonttorin rakennushistoriaselvitys ja vuonna 2023 Rambollin toimesta Fazerin leipomo- ja voimalarakennuksen rakennushistoriaselvitys. Lisäksi Vantaan kaupunginmuseo on omana työnään arvottanut Fazerilan vierailu- ja kokouskeskuksen vuonna 2023 tehdyn kohdekäynnin pohjalta. Alueen rakennuksista Fazerilan konttori- ja tehdasrakennus sekä Fazer Experience (vierailu- ja kokouskeskus) ovat rakennusperintökohteita.

Fazerilan konttori- ja tehdasrakennus 1956 (laajennettu 1956–1966 ja 1982) on inventoinnissa todettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi rakennusperintökohteeksi (Vantaan kaupunginmuseon

kulttuuriympäristötietokanta KIRSTI, 2024). Tehdasrakennus on valmistunut monessa osassa alkaen vuonna 1956 valmistuneesta keksitehtaasta. Rakennuksen kolmesta tehdassiivestä yksi palvelee irtomakeisten, yksi suklaan valmistusta ja yksi toimii keksitehtaana. Suklaanruskealla klinkkerillä päällystetty makeiskonttori sisääntulosta vasemmalle on valmistunut 1966 ja korkea viileävarasto vuonna 1982. Vuonna 1971 Pitäjänmäen ja Konalan leipomot siirtyivät Fazerilaan. Toiminta Fazerin vanhalla Tehtaankadun tehtaalla Helsingissä päättyi vuonna 1963. (Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979, Eskola 2006)

Fazerilan tehdaskokonaisuuden arvot keskittyvät etenkin Kurt Simbergin suunnittelemaan makeiskonttoriin. Makeiskonttori peruskorjattiin vuonna 2016, jolloin sen julkisivuihin tehtiin suhteellisen isoja muutoksia. Suurimpina muutoksina oli sokkelikerroksen muuttaminen lasiseksi, sekä julkisivulaatoituksen vaihtaminen. Muutostöissä on huomioitu alkuperäinen arkkitehtuuri siten, että uusi laatoitus tehtiin Italiassa vanhan mukaisesti. Vaikka alkuperäisyysarvot kärsivätkin muutostyössä, on tehtaan alkuperäinen arkkitehtuuri vielä hyvin havaittavissa ja koska rakennuksella on erittäin suuri historiallinen merkitys alueelle, on rakennus inventoinnissa todettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi. (Vantaan kaupunginmuseon kulttuuriympäristötietokanta KIRSTI, 2024)

Kuva 13. Konttori- ja tehdasrakennus (Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979).

Fazerin vierailu- ja kokouskeskus Fazer Experience on valmistunut vuonna 2016 Fazerin toiminnan 125 vuoden kunniaksi makeiskonttorin kylkeen. Arkkitehtitoimisto K2S:stä Mikko Summanen, Niko Sirola ja Kimmo Lintula suunnittelivat vierailukeskuksen ja makeiskonttorin peruskorjauksen arkkitehtuurikilpailuvoiton perusteella. Rakennus on yhdessä tasossa oleva ja osin rinteeseen upotettu pyöreä lasiseinäinen rakennus, jossa on teräspalkkeihin ja -ristikoihin perustuva runkorakenne. Rakennuksen uniikki julkisivulasitus on vekkimäinen rakenne, joka on suunniteltu kantamaan tuulikuorma. Rakenteessa on kaksi teräspilarikehää, joista ulompi on lasiseinän takana ja sisempi integroitu huonetilaa jakaviin rakenteisiin. Rakennusmassa sulautuu maisemaan antaen tilaa myös ympäröivälle luonnolle. Vierailukeskuksen materiaalivalikoimassa on panostettu suomalaisuuteen. (Vantaan kaupunginmuseon kulttuuriympäristötietokanta KIRSTI, 2024)

Rakennusta ympäröivä pihapiiri, jossa kasvaa Fazerin tuotteiden kotimaisia raaka-aineita, kuuluu oleellisesti kokonaisuuteen. Pihasuunnitelman on tehnyt maisema-arkkitehti Yrjö Ala-Heikkilä Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy:stä. Suunnitelma perustuu neljään ympyrään, joissa on piknikpuisto, hedelmäpuisto, viljapelto ja tropiikki. Kolme ympyröistä sijoittuu vierailukeskuksen ulkopuolelle ja yksi sisälle. Ulkoalueiden ympyrät ovat todellisuudessa noin 19 metriä pitkiä ja 13 metriä leveitä soikioita. (KIRSTI, 2024)

Fazer Experience on arkkitehtonisesti merkittävä 2010-luvun rakennus, joka on palkittu niin teknisten ratkaisujensa kuin arkkitehtuurinsa ansioista, ja rakennus on pihapiireineen tuonut kerroksellisuutta Fazerilan tehdaskokonaisuuteen. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseon mukaan rakennuksen suojeluperusteet ovat riittävät, vaikka rakennus onkin iältään vielä nuori.

Kuva 14. Fazer Experience Vierailukeskus (Taija Timonen, Vantaan kaupunki 2022).

Fazerin tehtaan alueella on lisäksi erillinen voimalaitos ja vesitorni.

Vuonna 1963 valmistuneen rakennuksen suunnitteli arkkitehti Kurt Simberg ja rakennesuunnittelijana toimi insinööri A. Rosendahl. Rakennuksella on todettu olevan harvinaisuuteen, edustavuuteen, alkuperäisyyteen ja historialliseen todistusvoimaisuuteen liittyviä arvoja. Voimalaitoksen arkkitehtuuri edustaa puhdaslinjaista ja tarkoituksenmukaista 1960-luvun modernismia, jossa näkyy vielä funktionalismin tyylipiirteitä, sekä Simbergille ominainen, selkeälinjainen ja toisaalta leikkisäkin tyyli. Muutokset julkisivuissa ovat niin pieniä, että rakennuksen alkuperäinen ilme on säilynyt. Julkisivujen materiaalit ja detaljit ovat kestäneet melko hyvin aikaa ja käyttöä. Rakennukseen kuului korkea, punatiilinen piippu, joka on purettu vuonna 2017. Piippu muodosti edelleen käytössä olevan Fazerin vesitornin rinnalla alueen toiminnasta kertovan maamerkin. Rakennus on nyt lähes käyttämättömänä ja voimalaitoksen säilymisedellytykset ovat heikot, ellei rakennukselle keksitä soveltuvaa uutta käyttötarkoitusta. Rakennuksen säilyminen osana tehdaskokonaisuutta ja sen historiasta sekä Simbergin arkkitehtuurista kertovana maamerkkinä on kuitenkin toivottavaa. Mikäli rakennus säilyy, tulisi sen julkisivut säilyttää alkuperäisen kaltaisina. (Luoma, L. 2023: Fazerin leipomo- ja voimalarakennuksen rakennushistoriaselvitys, Ramboll Finland Oy)

Kuva 15. Voimalaitos (Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979).

Fazer Leipomo sijaitsee makeistehtaan länsipuolella omalla tontillaan ja on valmistunut 1971. Se on alun perin arkkitehti Kalle Vartolan piirtämä ja edustaa ajalleen tyypillistä ja laadukasta, mutta pitkälti käytännön sanelemaa teollisuusrakentamista. Leipomorakennuksella on jonkin verran edustavuuteen, alkuperäisyyteen ja historialliseen todistusvoimaisuuteen liittyviä arvoja. Merkittävimmät arvot liittyvät alkuperäisen käytön jatkumiseen ja rakennuksen todistusvoimaisuuteen osana elintarviketeollisuuden historiaa. Vastavalmistunut leipomo oli huomattavasti nykyistä laajuutta pienempi. Vanhinta, Siporex-palkeista rakennettua julkisivua on nähtävissä etelä- ja länsijulkisivuilla. Itäjulkisivun vuonna 1996 rakennettu osuus muistuttaa ulkoasultaan alkuperäistä. (Luoma, L. 2023: Fazerin leipomo- ja voimalarakennuksen rakennushistoriaselvitys, Ramboll Finland Oy)

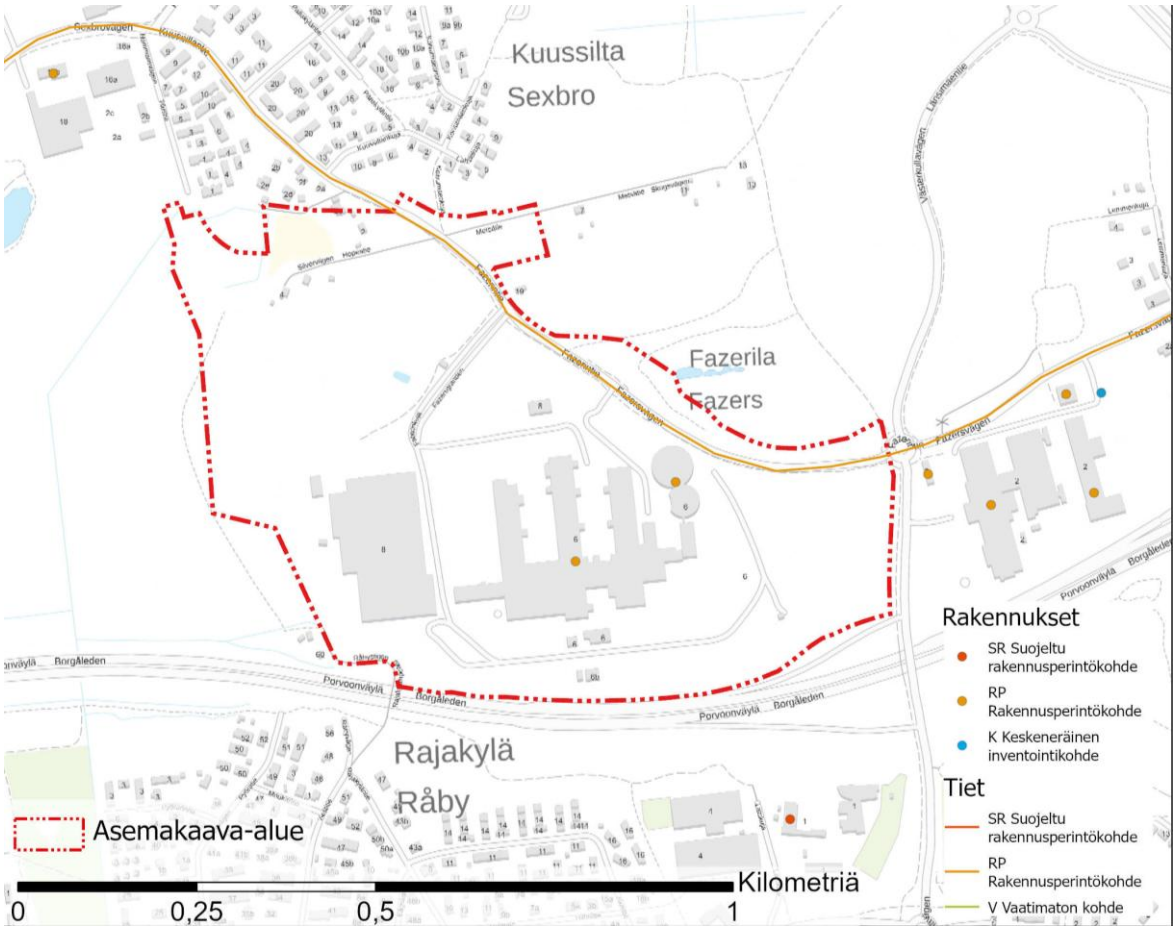
Nykyisin leipomorakennusmassa koostuu lukuisista vaihe vaiheelta rakentuneista, eri kokoisista ja eri näköisistä osista, eikä alkuperäinen rakennus enää kunnolla erotu tavanomaisempien ja teollisuushallimaisten osien lomasta. Muutokset on tehty leipomotuotannon jatkumisen ehdoilla, joten oletettavasti muutoksia tulee olemaan jatkossakin leipomotoiminnan jatkuessa rakennuksessa.

Tulevia korjaustöitä suunniteltaessa olisi toivottavaa kiinnittää huomiota alkuperäisen, raidallisen ja ohutrapatun Siporex-rakenteen säilyttämiseen julkisivuissa. Toivottavaa on myös, että sisätiloista porrashuone ja sitä valaiseva, sisäänkäynnin viereinen ikkuna säilytettäisiin, ja korjaamisessa pyrittäisiin säilyttämään alkuperäiset tyylipiirteet pintamateriaaleineen. (Luomala, L. 2023)

Valion kiinteistölle sijoittuu neljä paikallisesti arvokasta rakennusta, mutta nämä jäävät kaava-alueen ulkopuolelle.

Kuussillantie-Fazerintie linjaus on vanha yhdystie Vanhan Porvoontien ja Sotungintien välillä. Tielinjaus on ajoitettu 1700-luvun jälkipuoliskolle ja se on arvotettu Vantaan historiallisen tiestön inventoinnissa luokituksella R2, eli sen kulttuurihistorialliset arvot ovat merkittävät. 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.

Muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä ei kaava-alueelta tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella.



Kuva 16. Kaava-alueelle sijoittuvat historialliset rakennuskohteet ja tiet kartalla.

Virkistys

Kaava-alue sijoittuu osin Slåttmossenin virkistysalueelle ja rajautuu Kuussillan virkistysalueeseen. Näiden alueiden kautta kulkee sekä maakunnallisia että paikallisia ekologisia yhteyksiä. Kaava-alueen vieressä, Länsimäentien myötäisesti, sijaitsee Hakunila-Rajakylä yhdyshiihtolatu.

Liikenne

Autoliikenne

Itä-länsisuuntaisesti kulkeva Fazerintie on pääkokoojakatu, johon tonttikadut liittyvät. Kaava-alueen eteläreunalla itä-länsisuuntaisesti kulkee valtatie Porvoonväylä. Alueelta on erinomaiset yhteydet myös Kehä III:lle.

Joukkoliikenne

Suunnittelualueella Fazerintiellä sijaitsevat Fazerilan ja Fazerilankujan linja-autopysäkit. Myös Kuussillanpuiston kohdalla on linja-autopysäkki.

Kävely ja pyöräily

Fazerintien yhteydessä kulkee yhdistetyt kävely- ja pyörätiet. Alue liittyy paikallis- ja pääpyörätieverkostoon.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen itäpuolella kulkee Hakunilan ja Länsimäen välinen vesijohdon runkolinja d400. Länsipuolella on pienempi runkovesijohto d225, joka kulkee osin kaava-alueen halki.

Vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Vesitorni sijaitsee Hakunilassa. Lisäksi käytössä on alasäiliö. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.00 ja ylin on noin + 95.00. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp).

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen länsipuolella sijaitsee jätevesien d500 paineviemäri, joka johtaa Vaaralan jätevedenpumppaamon jätevedet etelään. Ojangon jätevesien paineviemäri kulkee itä-länsisuuntaisesti kaava-alueen halki. Molempien alueiden jätevedet johdetaan d500 viettoviemärillä eteenpäin Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkostoon. Lopulta kootut jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Hulevedet imeytyvät pääosin maaperään Fazerilan pohjavesialueella. Osa hulevesistä johdetaan pintavaluntana Länsimäentien sekä Kuussillantien avo-ojiin ja hulevesien pintavaluntareittien kautta Westerkullan ojaan tai hulevesiviemärien kautta Hakunilantien vartta Kehä III:n ali Kormuniitynojaan. Westerkullanoja laskee lopulta mereen Helsingissä. Kuormuniitynoja yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingissä.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle Länsimäentietä pitkin Fazerintielle ja Fazerintietä sekä Kuussillantietä pitkin.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Fazerintietä ja Kuussillantietä pitkin ja suunnittelualueen vieressä Länsimäentietä pitkin.

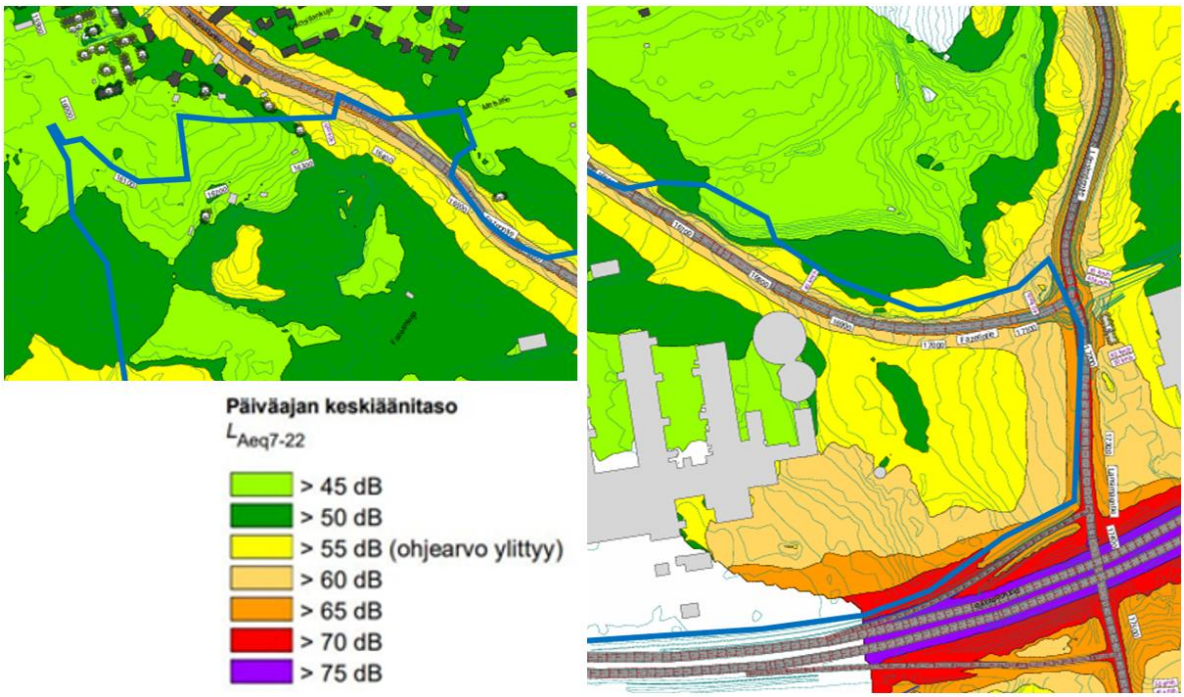
Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Vantaan raitioradan meluselvityksen (Sitowise 31.1.2023) mukaisesti merkittävin melulähde suunnittelualueella ja sen ympäristössä on Porvoonväylä, jonka päiväajan tiemelu nousee yli 75 dB:n.

Kuussillanniityn virkistysalueelle ja Hopeatielle paaluvälillä 16000–16500 ei nykytilanteessa koidu merkittävää katuliikenteen melua.

Fazerintiellä paaluvälillä 16500–17100 on pelkkiä teollisuus- ja toimistorakennuksia.

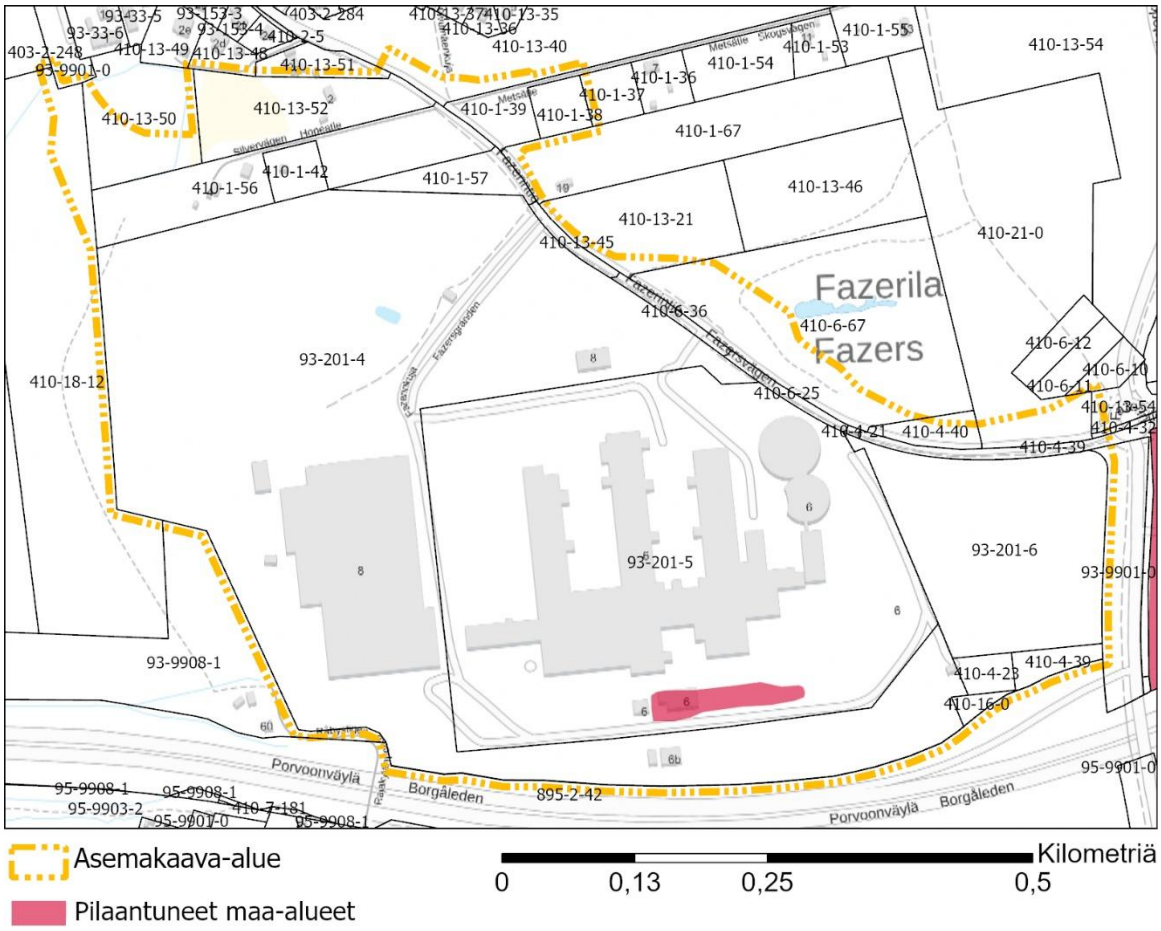


Kuvat 17–19. Otteet nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.1.2023, liite 1.1). Kaava-alueen likimääräinen rajaus on esitetty kuvassa sinisellä viivalla.

Pilaantuneet maa-alueet (PIMA)

Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa *(Golder Associates Oy 2020)*. Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti. Selvityksen mukaan kiinteistöä 92-93-201-5 koskee Matti-merkintä pilaantuneesta maa-alueesta.

Kiinteistöllä 92-93-201-5 toimii Fazerin makeistehdas ja konsernitoimintoja (Fazer Makeiset Oy). Alueella sijaitsee lämpökeskus ja kaksi isoa, purettua öljysäiliötä. Alueelta on laadittu maaperätutkimukset vuosina 2011 (lämpökeskus) ja 2013 (lämpökeskus ja puretut öljyputket). 22.10.2013 päivätyn Uudenmaan ELY-keskuksen tarkastuspöytäkirjan mukaan koska tehdyn tarkastuksen perusteella ei voida todeta pilaantuneen alueen laajuutta, pilaantuneen maa-aineksen määrää ja veden pilaantuneisuutta, ELY-keskus on todennut, että kohteen pilaantuneisuutta voidaan tutkia kaivamalla asiantuntijakonsultin valvonnassa. Tutkimuksilla kaivetut pilaantuneet maa-ainekset voidaan toimittaa käsiteltäväksi luvanvaraiseen paikkaan.



Kuva 20. Kiinteistön 92-93-201-5 *Matti-aineiston mukainen PIMA-alue. Lisäksi kiinteistöllä* 92-410-4-23 on tarkastuksen yhteydessä havaittu vähäisiä määriä pilaantunutta maata.

Lisäksi Porvoonväylän vieressä kiinteistöllä 92-410-4-23 vuonna 2007 tehdyissä tarkastuksessa on havaittu vähäisiä määriä pilaantunutta maata. Kyseessä on Sipoon Energia Oy:n yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue (ET), jossa on sijainnut käytöstä poistettu muuntoasema. Kohteen maaperään on joutunut öljyhiilivetyjä muuntoasemalle kohdistuneen varkauden seurauksena. Uudenmaan ympäristökeskuksen 10.5.2007 päivätyn tarkastuspöytäkirjan mukaan kohdetta voidaan kaivaa tutkimustarkoituksessa asiantuntijakonsultin valvonnassa. Kaivetut pilaantuneet maa-ainekset voidaan toimittaa käsiteltäväksi luvanvaraiseen paikkaan.

Golder Associates Oy toteutti vuonna 2022 Vantaan kaupungin toimeksiannosta ympäristöteknisen maaperätutkimuksen Vantaan raitiotielinjan itäosassa. Työn tarkoituksena oli selvittää alueen maaperän pilaantuneisuutta ja jätteisyyttä. Tutkimuksessa todettiin kohonneita haitta-aineiden pitoisuuksia, jotka eivät edellytä jatkotoimenpiteitä kohteen nykyisessä käytössä. Tästä syystä suositellaan maaperän laatua tarkkailtavan aistinvaraisesti alueella mahdollisesti myöhemmin tehtävien kaivutöiden yhteydessä. Mikäli maaperä epäillään/todetaan pilaantuneeksi, tulee maaperän haitta-ainepitoisuudet tarkastaa. Mahdollisista jatkotoimenpiteistä sovitaan tällöin pitoisuuksien perusteella Vantaan kaupungin ympäristökeskuksen kanssa. Tutkimusraportin mukaan kohteen käyttötarkoituksen ja olosuhteiden perusteella voidaan maaperän pilaantuneisuuden arvioinnissa käyttää vertailuarvoina ylempiä ohjearvoja. Vantaan ratikkalinja paalulukujen 15400…18200 välillä sijaitsee kuitenkin pohjavesialueella (0109252 Fazerila, 1-luokka). Pohjavesialueelle tehdyistä koekuopista otetuissa näytteissä todettiin yhden koekuopan alueella (Tilustien päässä) alemman ohjearvon ylittävä haitta-ainepitoisuus. Laboratorioanalyyseissä ei todettu laboratorion määritysrajat ylittäviä haihtuvien hiilivetyjen pitoisuuksia. Ottaen huomioon kohteen maaperä- ja

pohjavesiolosuhteet, todettujen haitta-aineiden ominaisuudet sekä kohteen sijainnin ja käytön, pohjavesialueella ei arvioida olevan tarvetta välittömiin jatkotoimenpiteisiin sen nykykäytössä. Kohteen maaperässä todetut kynnysarvon ja alemman ohjearvon ylittävät haitta-ainepitoisuudet on otettava huomioon, mikäli kohteessa tehdään maankaivutöitä. Suunniteltaessa mahdollisia kaivutöitä, tulee olla hyvissä ajoin yhteydessä Vantaan kaupungin ympäristökeskukseen mahdollisen pilaantuneen maaperän kunnostusilmoituksen tarpeesta. Mikäli kohteessa kaivetaan tai poistetaan maa-aineksia esimerkiksi maanrakennustöiden yhteydessä, tulee kohonneet haitta-ainepitoisuudet (pitoisuudet kynnysarvon ja alemman ohjearvon välissä) ja jätejakeet huomioida töiden suunnittelussa ja toteutuksessa. Pitoisuudeltaan kynnysarvon ja alemman ohjearvon välissä olevat maat voidaan yleensä sijoittaa luvalliselle maankaatopaikalle. (Golder Associates Oy 25.1.2022)

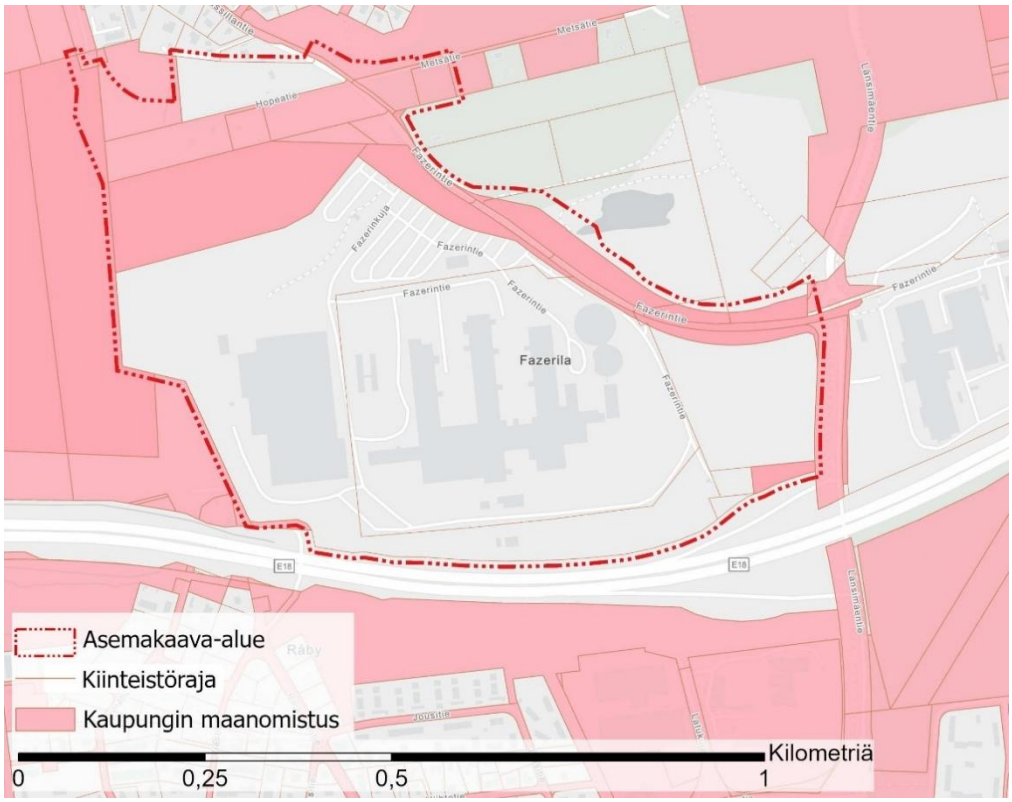
2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa valtaosan Fazerintien katualueeksi kaavoitettavasta alueesta sekä virkistys- ja suojaviheralueet. Muut kiinteistöt ovat yksityisessä ja valtion omistuksessa.

Kiinteistöt omistajineen:

92-401-1-42, 92-401-13-50, 92-410-1-38, 92-410-1-39, 92-410-1-42, 92-410-1-56, 92-410-1-57, 92-410-4-21, 92-410-4-39, 92-410-6-25, 92-410-6-36, 92-410-13-40, 92-410-13-45: Vantaan kaupunki

- 92-410-16-0, 92-410-21-0, 92-410-4-40, 92-410-6-67, 92-410-13-21, 92-410-1-67, 92-93-201-6, 92-93-201-4: Oy Karl Fazer Ab
- 92-93-201-5: Fazer Makeiset Oy
- 92-410-4-23: Sipoon Energia Oy
- 92-410-4-32: Valio Oy
- 92-895-2-42: Suomen valtio
- 92-410-4-39, 92-410-13-52, 92-410-18-12: Omistajia ei näytetä



Kuva 21. Karttakuvassa kaupungin maanomistus ja määräalat 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

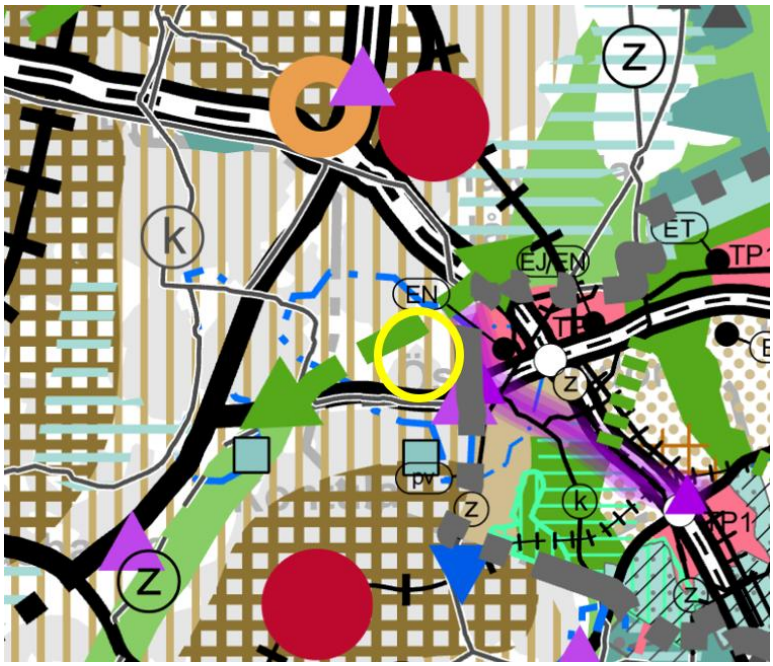
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. 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 kokonaisuus on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan kaavoihin ei tullut oikeuskäsittelyssä muutoksia. Länsi-Uudenmaan kaavasta kumoutui oikeuskäsittelyn myötä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen osa, joka ohjaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle (ruskea pystyviivoitus) ja valtaosa kaava-alueesta sijoittuu Fazerilan pohjavesialueelle (sininen pistekatkoviiva. Lisäksi kaava-alueen halkoo Kivikko-Hakunilan maakunnallinen viheryhteystarve (vihreä nuoliviiva).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



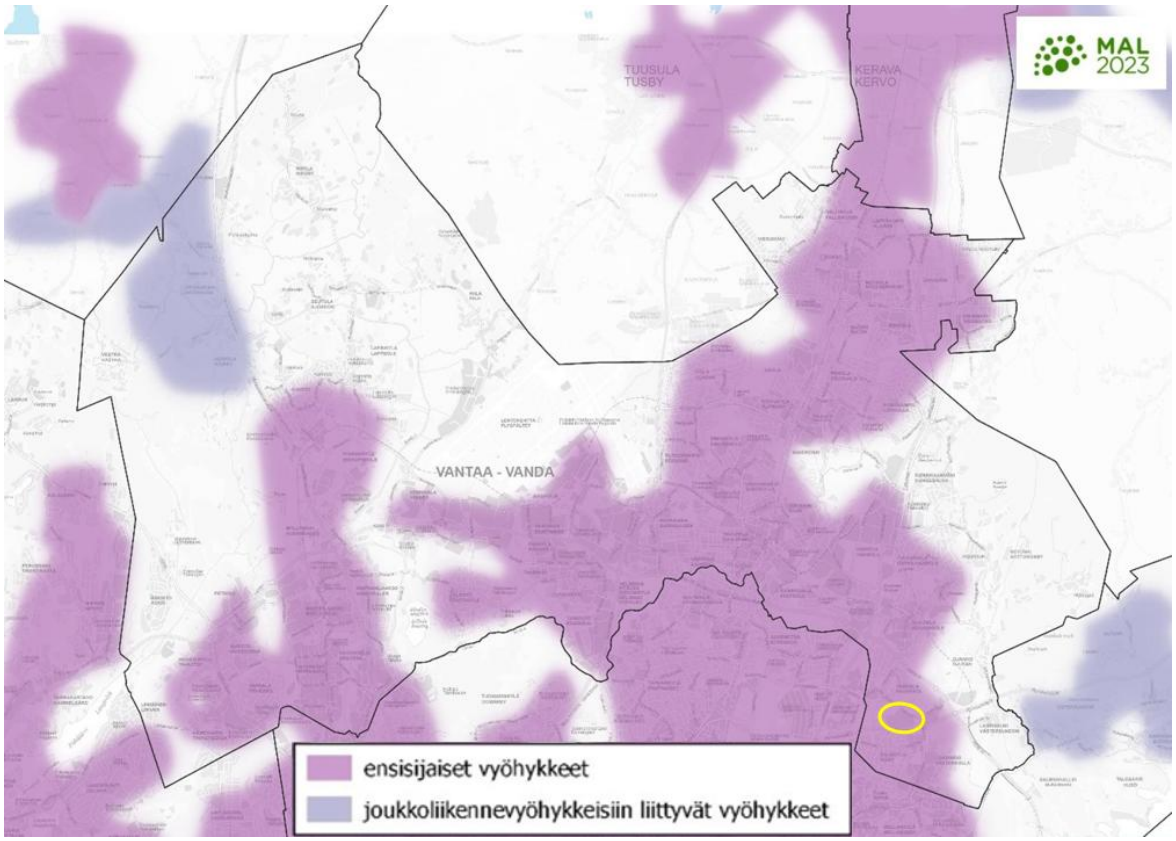
Kuva 22. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella ympyrällä.

MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Suunnitelman keskeiset tavoitteena on luoda seudusta hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2030 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024. Sopimuksella vahvistetaan mm. Vantaan ratikka -hankkeen 30 % valtion rahoitusosuus ja mahdollistetaan hankkeen toteutus. Valtion rahoitusosuus koostuu suorasta valtion rahoituksesta sekä valtion maanluovutuksesta Vantaalle.

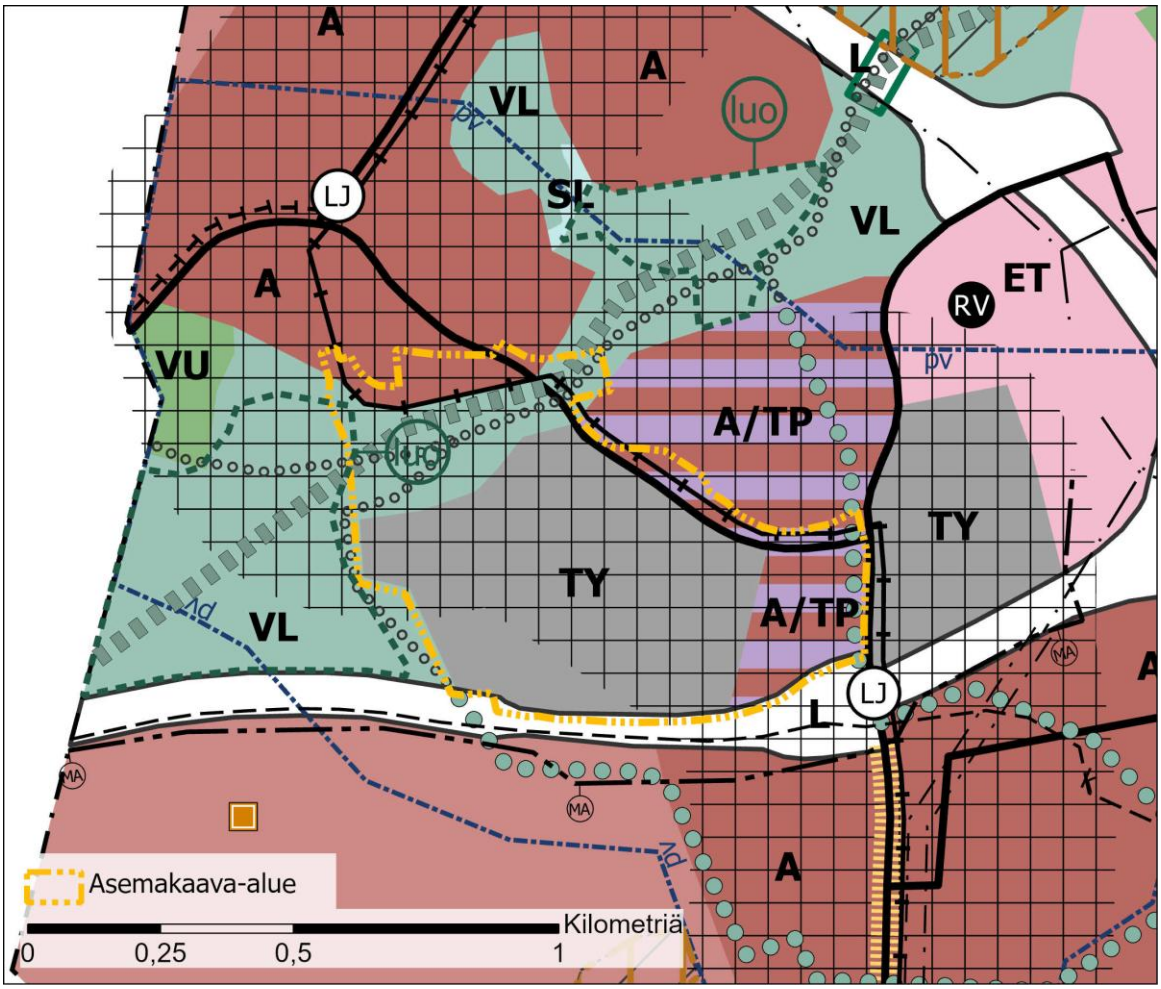


Kuva 23. Ote MAL 2023 -suunnitelmasta. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on ympyröity keltaisella.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen keskiosa on tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TY), itäreuna asumisen ja työpaikkojen aluetta (A/TP) ja pohjoisosa (Kuussillan alue) asuinaluetta (A) sekä lähivirkistysaluetta (VL), jossa luoteiskulma ulottuu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen reunalle (luo). Eteläreunaa viistää Porvoonväylän liikennealue (L). Kaava-alueen luoteisreunaan, VL-alueen läpi, on osoitettu kulkemaan ekologinen runkoyhteys (vihreä leveä katkoviiva) sekä ohjeellinen ulkoilureitti (palloviiva), joka pohjoisessa, Kuussillan virkistysalueella yhdistyy kaava-alueella Länsimäentien varrelle sijoittuvaan virkistysalueyhteyteen (vihreä palloviiva). Kaava-alueen lävitse kulkee raitiotie (musta viiva poikkiviivoilla). Kaava-alue sijoittuu lisäksi pohjavesialueelle (pv) sekä kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruututurasteri).

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4–8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.



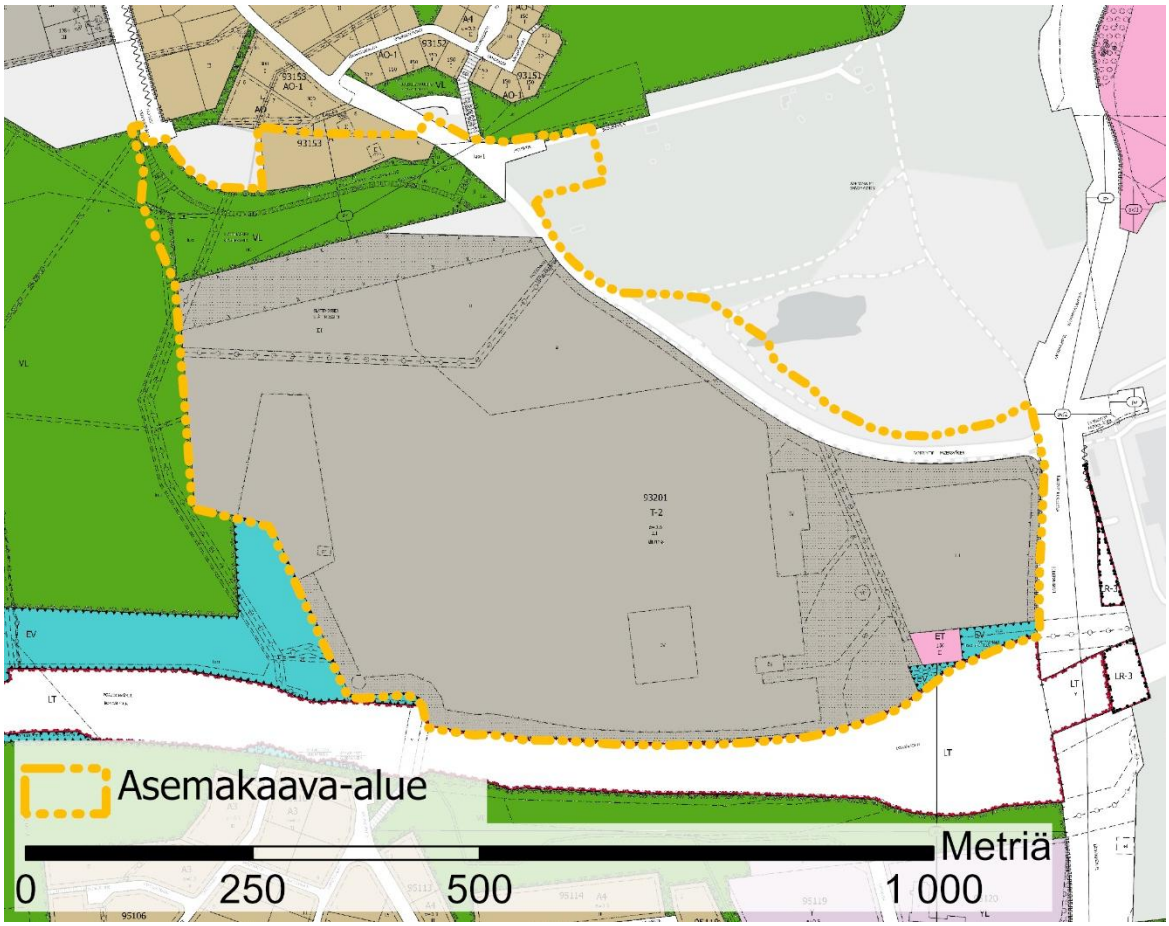
Kuva 24. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta. Kaava-alue on osoitettu oranssilla pistekatkoviivalla.

Asemakaava

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, teollisuus- ja/tai varastorakennusten korttelialuetta (T-2), lähivirkistysaluetta (VL), suojaviheraluetta (EV), yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET) sekä asuinrakennusten korttelialuetta (A). Fazerintie on pääosin asemakaavoittamatonta aluetta.

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaava, Vaaralan teollisuusalue 1, 930600 (ym. 5.9.1984)
- Asemakaava ja asemakaavan muutos, 931500 – Hopeatie (kv 27.3.2023)



Kuva 25. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.

Kuva 26. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Hopeatien osuudelta (WSP Finland, 30.4.2019).

Kuva 27. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Fazerintiellä (WSP Finland, 30.4.2019).

Katu- ja puistosuunnitelmat

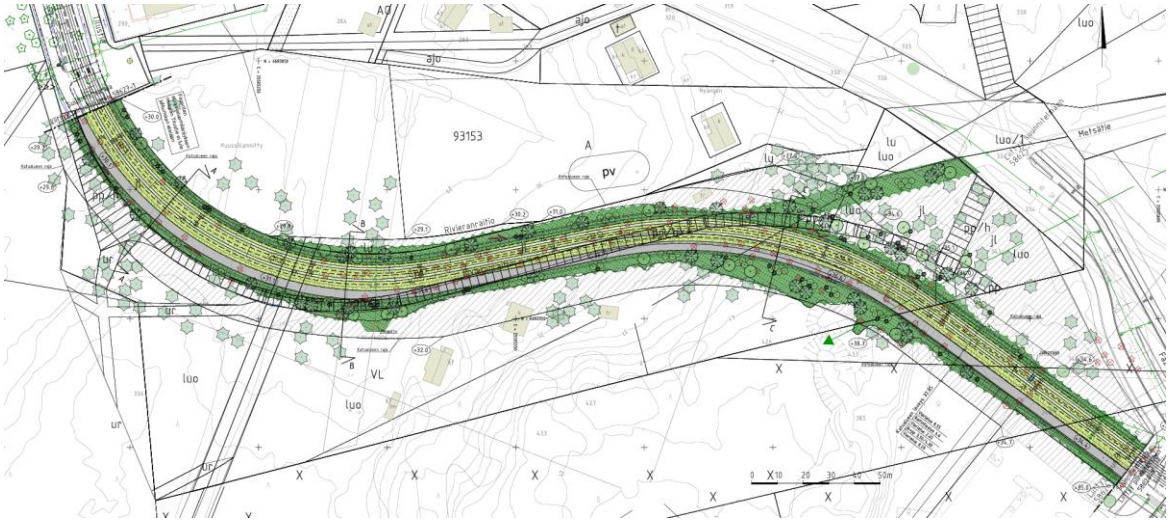
Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmia käytetään kaavoituksen valmisteluaineistona. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman 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 laadittiin tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Eteläinen Vaarala ja pohjoisen Länsimäki -kaava-alueelle sijoittuvat ensimmäiset suunnitelmat valmistuivat 2.3.2022 ja 31.3.2022. Suunnitelmat esiteltiin 30.3. – 12.4.2022.

Ratikan reitin linjausta on muutettu hieman kaava-alueen pohjoisosassa Fazerintien ja Rivieranraition ensimmäisten katusuunnitelmien valmistumisen jälkeen. Tarkistetut Fazerintien ja Rivieranraition katusuunnitelmaluonnokset valmistuivat 26.1.2026 ja ne esiteltiin 26.1.-9.2.2026.



Kuva 28. Katusuunnitelmaluonnos Rivieranraitiolta. (Sweco Finland, luonnos 26.1.2026)

Kuva 29. Fazerintie välillä Metsätie – Fazerila. (Sweco Finland, luonnos 26.1.2026)

Kuva 30. Fazerintie välillä Fazerila – Länsimäentie. (Sweco Finland, luonnos 26.1.2026)

Ratikan kaavarunko

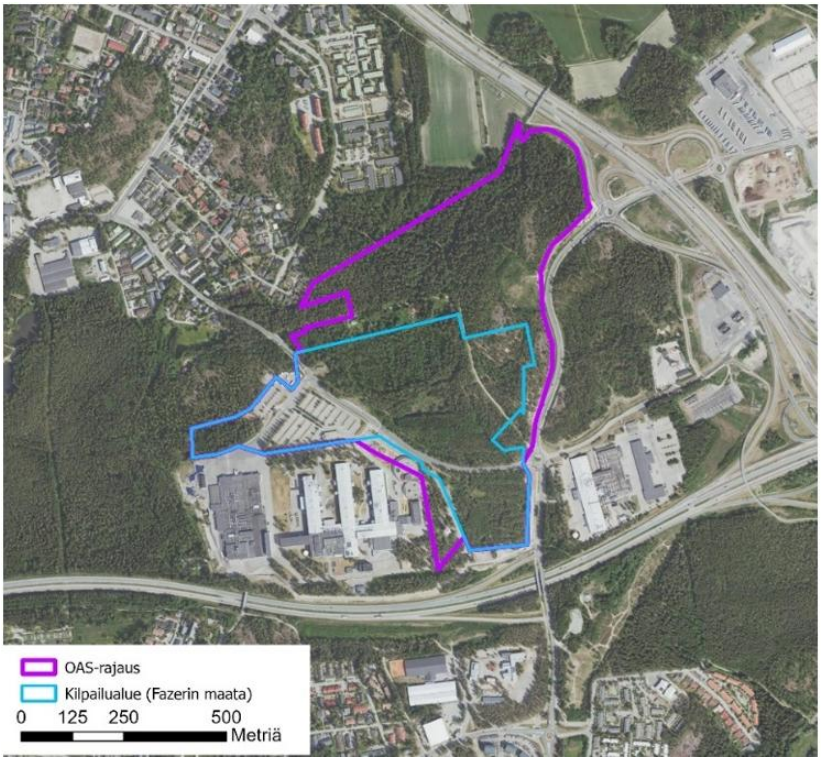
Vantaan ratikan reitin varrelle on laadittu sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, joka on pitkän aikavälin visio ratikkakaupungista, ja jolla määritetään 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 on oikeusvaikutukseton suunnitelma, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan kaavarungon 19.6.2023.

Poikkeamispäätökset
Kaava-alueen teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen kiinteistölle 92-93-201-5 on myönnetty poikkeamispäätös autopaikkojen toteuttamiseksi tontin kaakkoiskulmaan (päätöspvm: 16.5.2025, voimassaolopvm: 16.6.2027).

Fazerila-Santamalmi -asemakaava ja asemakaavan muutos nro 931700
Kaava-alueelle sijoittuu osin myös vireillä olevan Fazerila-Santamalmi asemakaavan ja asemakaavan muutoksen alue nro 931700. Fazerila-Santamalmin alueelle on tavoitteena kaavoittaa ratikkakaupunkiin liittyvä uusi asuin- ja työpaikka-alue lähipalveluineen. Kaava-alueen pohjoisosaan osoitetaan virkistysalue, joka toimii ekologisena ja virkistysalueyhteytenä Sipoonkorvesta ja Ojangosta Vanhankaupunginlahdelle. Alueelle järjestettiin suunnittelukilpailu yhteistyössä Ab Karl Fazer Oy:n kanssa. Kilpailun voitti ehdotus Sweet Green, suunnittelutoimisto L arkkitehdit Oy. Kilpailun jälkeen valmistellaan asemakaavat. Kaavatyö on tullut vireille 20.10.2024 päivätyllä osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla.



Kuva 31. Kuvassa Fazerila-Santamalmi-kaavatyön osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukainen kaava-alue pinkillä viivalla ja suunnittelukilpailun alue sinisellä viivalla.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaava ja asemakaavan muutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 931400. Kaavasta julkaistiin oma osallistumis- ja arviointisuunnitelma 24.5.2022 ja se päivitettiin 15.12.2022 sekä 28.9.2023.

Kaupunkiympäristölautakunta 9.5.2023 päätti esittää kaupunginhallitukselle kaavaehdotuksen asettamista nähtäville, mutta esittelijä veti kaavaehdotuksen pois 22.5.2023 kaupunginhallituksen esityslistalta kaava-alueen pohjaveteen liittyvien uusien lähtötietojen vuoksi. Kaavaehdotukseen on tehty tarkistuksia tämän jälkeen. Kaava-aluetta on laajennettu Slåttmossenin lähivirkistysalueelle, Kuussillantie 2 -kiinteistölle, osin Kuussillantielle ja Metsätielle sekä Porvoonväylän ja Fazerilan väliselle alueelle. Fazerintien katualueen ja Rivieranraition joukkoliikenteelle varatun alueen osan linjauksia sekä kevyenliikenteen reittiä on osin muutettu. Kaavaehdotuksessa Kuussillantie 2 -tonttia on osin palautettu entiseen laajuuteen ja lähivirkistysaluetta on muutettu asuinrakennusten korttelialueeksi (A). Porvoonväylän liikennealuetta (LT) on laajennettu Uudenmaan ELY-keskuksen pyynnöstä. Kaavamääräyksiä on tarkennettu.

Kaupunginhallitus 3.6.2024 päätti asettaa asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 19.6.-19.8.2024 välisenä aikana.

Kaupunginhallitus 27.4.2026 päätti asettaa asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen uudelleen nähtäville MRA 27 § ja 32 §:ien mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 13.5.-11.6.2026 välisenä aikana.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelmassa 2026–2028.

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 / Lupa- ja valvontavirasto ja Uudenmaan elinvoimakeskus
- 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

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen 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. Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki asemakaavamuutoksen alueelta 931400 saatiin 6 mielipidettä.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki -asemakaavan ja asemakaavan muutoksen alueelta nro 931400 julkaistiin oma OAS 24.5.2022 ja siitä pyydettiin osallisilta mielipiteet 24.8.2022 mennessä. Mielipiteitä ja lausuntoja saatiin yhteensä 7 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 15.12.2022, josta tiedotettiin kaava-alueen maanomistajia kaavan

vuorovaikutusaineiston julkaisun yhteydessä, sekä 28.9.2023 ja siitä pyydettiin mielipiteet 30.10.2023 mennessä. Mielipiteitä vuoden 2023 OAS-päivityksestä saatiin 13 kappaletta.

Kaikille avoin ratikan infotilaisuudet järjestettiin 6.4.2022, 15.11.2022, 13.4.2023 ja 16.11.2023 (koko ratikan linja).

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 15.12.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 15.12.2022-13.1.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 15.12.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 19.12.2022 ja 11.1.2023. Tänä aikana vastaanotettiin yksi puhelu. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista saatiin yhteensä 1.

Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen luonnosta esiteltiin Rajakylän-Länsimäen asukastilaisuudessa 9.2.2023.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta nro 062800 saadut mielipiteet

M3:
Kuulakuja 4:n ja ja Länsimäentien välissä on tontti, joka on kaavoitettu parkkialueeksi. Onko ratikka -kaavoituksen myötä tontin käyttöön tulossa muutosta?

Vastine: alueen käyttötarkoitusmerkintään ei tehdä muutoksia ratikkakaavan yhteydessä.

M12:
Meneekö raitiovaunun kiskot Valion tehtaan kohdalta Vaaralan upeiden metsäreittien kautta Hakunilaan? Tuhotaanko pururadat, lenkkipolut?

Vastine: Ratikan linjaus kulkee Länsimäentietä pitkin kääntyen Fazerintien risteyksessä Fazerintielle ja Hopeatien ja Tilustien kautta edelleen Hakunilantielle. Länsimäentietä pitkin jatketaan ratikan kiskoja kohti Kehä III varikolle asti.

M25:
Lähialueellamme ratikka ei palvele lainkaan Rajakylän asukkaita, sinne tulee järjestää bussivuorot. Vaaralasta tulee päästä helposti bussivuoroilla Kehä III varteen, koska siellä on paljon työpaikkoja. Suoria kulkuyhteyksiä Peijaksen sairaalaan ei saa heikentää.

Alkuperäisen Raide-jokeri 3 alustavan yleissuunnitelman reittivaihtoehto VE1V, Vaaralan nopeutus on merkittävästi parempi vaihtoehto kuin nyt esitetty seuraavista syistä:

• Se on huomattavasti nopeampi.

• Se ei kulje keskellä pientaloaluetta.

• Se voidaan linjata kulkemaan Länsimäentien ja Fazerintien risteyksen jälkeen suunnitellun varikon puolella, jolloin viheralueeseen ei kosketa.

• Tämä linjaus palvelee paremmin suunnitellun Kuussillan kaavarunkoalueen asukkaita.

• Ajolinjat ovat suorempia, vähemmän risteyksiä, eikä jouduta ajamaan muun liikenteen joukossa, kuten nykyehdotuksessa Hopeatiellä ja Tilustiellä.

Jos Vantaalla on päämääränä saattaa merkittävä osa kaupunkilaisista, jotka eivät asu raideliikenteen varrella raideliikenteen piiriin, on tehokkaampikin ratkaisu olemassa. Jatketaan metron

linjaus Mellunmäestä Länsimäen itäpuolelta Hakunilaan. Tämä linjaus palvelisi Hakunilan ja Vaaralan lisäksi myös kaavailussa olevan Länsimäen lisärakentamisen asukkaita. Suuri osa alueen joukkoliikenteestä suuntautuu kuitenkin kohti Helsingin keskustaa.

Vastine: Yleissuunnitelman mukaista ratikan linjausta on muutettu, koska sen ei nähty palvelevan tarpeeksi Vaaralan alueen nykyisiä ja tulevia asukkaita. Lisäksi linjaus Kehä III:n läheisen metsäalueen kautta olisi vaarantanut alueen luontoarvoja. Ratikan linjaus on esitetty myös Vantaan yleiskaavassa 2020, joka sai lainvoiman vuoden 2023 alussa. Ratikka kulkee omalla kaistallaan Fazerintiellä, Hopeatiellä, Tilustiellä ja Hakunilantiellä, eikä siten häiritse muuta liikennettä.

M54 ja M67:
Raskaan kaluston ohjaaminen pois asuinalueelta on tarpeellista meluhaittojen ja liikenneturvallisuuden vuoksi. Suuri osa raskaasta liikenteestä menee Vaaralan läpi Kehä III:lle. Liikenteen ohjaaminen Valion liittymään on tarpeen, ja Hakunilantielle tarvittaisiin raskaan ajoneuvokaluston ajokielto.

Vastine: Ratikkalinjan toteuttaminen Hakunilantielle saattaa jo itsessään vähentää raskaan liikenteen määrää Hakunilantiellä Vaaralan läpi. Liikenteelliset ratkaisut, kiellot ja nopeusrajoitukset ratkaistaan liikennesuunnittelu yhteydessä.

M75:
Hopeatien eteläpuolelle ja Metsätien pohjoispuolelle tuleva lähivirkistysalue, joka toimii ekologisena virkistysalueen yhteytenä Ojangosta Vanhankaupungin lahdelle. Ettei sitä ratalinjauksessa ei suljettaisi.

Pysäkit alueen asukkaiden kannalta oikeisiin paikkoihin ja niitä riittävästi.

Vastine: Ekologinen yhteys Hopeatien ja Metsätien ympäristössä on huomioitu asemakaavaehdotuksessa kaavoittamalla alue virkistysalueeksi, jolle on lisätty luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävä alueen osa. Eteläinen Vaarala & pohjoinen Länsimäki -asemakaava-alueella sijaitsee kaksi ratikan pysäkkiä, toinen Fazerin vierailukeskuksen vieressä ja toinen Rajakylän koulun vieressä. Pysäkkien sijoittelussa on huomioitu alueella liikkuvat.

2022 Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta nro 931400 saadut mielipiteet ja lausunnot (tiivistettynä)

M1:
Toivottavasti tämä uusi kaava-alue ratikoineen ei ole samanlainen kuin Länsimäen Maalinauhantie 19:n parkkipaikan tilalle täydennysrakennuksena rakennettu UFO-kerrostalo. Tämä vaalea lasiparvekkeinen kerrostalo näyttää todellakin pudonneen taivaasta ja sopii 1970-luvun talojen alueelle yhtä hyvin kuin ladot Helsingin Aleksille. Jos tämä alueen tiivistäminen ja talojen korottaminen näin rumin rakennelmin toteutetaan, on aivan sama kuin ei suunniteltaisi lainkaan.

Vastine: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki asemakaavassa ei kaavoiteta uutta rakentamista.

Lausunnot:

Fingrid:
Asemakaavassa on otettava huomioon Fingridin hanke Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys (Länsisalmi-Viikinmäki). Fingrid on tehnyt yhteistyötä ratikkahankkeen kanssa. Fingrid antanut risteämälausuntoja mm. Tammiston länsipuolisista ratikan osuuksista ja Hakunilasta. Myös suunnitelmien tarkentuessa vuoropuhelun ja teknisen yhteensovituksen on hyvä tarpeen mukaan jatkua.

Vastine: Vantaan ratikka -hankkeessa on toimittu yhteistyössä Fingridin kanssa ja suunnittelussa on huomioitu Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteyden parannushanke.

Caruna Oy:
Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti.

Vastine: Maanalaiset kaapelit on huomioitu kaavassa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä:
Alueesta on laadittu vesihuollon esisuunnitelma ja nyt käynnissä on ratikkahankkeeseen liittyvä vesihuollon alustavien rakennussuunnitelmien laadinta. Alueella nykyisin sijaitsevat ja sinne suunnitellut vesihuoltolinjat tulee huomioida asemamakaavan muutoksessa. Erittäin keskeistä on huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuoltolinjat tulee pääsääntöisesti sijoittaa yleisille alueille. Mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää.

Helsingin seudun liikenne:
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa.

Vantaan kaupunginmuseo:
Alueella ei ole yleisesti tunnustettuja maisema-arvoja, eikä sieltä käytettävissä olevien tietojen perusteella tunneta muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Fazerintie 6:ssa sijaitsee Fazerin tehtaiden rakennusten kokonaisuus. Alueen rakennukset ovat olleet mukana Vantaan modernin teollisen rakennusperinnön inventoinnissa (2006), jossa ne saivat korkeimman arvoluokituksen. Fazerilan konttori- ja tehdasrakennuksesta on lisäksi tehty rakennushistoriaselvitys. Leipomorakennuksesta sekä voimalaitoksesta tulee teettää rakennushistoriaselvitykset kaavatyön yhteydessä suojeluperusteiden määrittämistä varten.

Kuussillantie-Fazerintie tielinjaus on vanha yhdystie Vanhan Porvoontien ja Sotungintien välillä. Tielinjaus on ajoitettu 1700-luvun jälkipuoliskolle ja se on arvotettu Vantaan historiallisen tiestön inventoinnissa luokituksella R2, eli sen kulttuurihistorialliset arvot ovat merkittävät. 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. Museo ei ole esittänyt tielinjauksen suojelua asemakaavamuutoksen nro 931500 (Hopeatie) mielipiteiden kuulemisen yhteydessä. Museo on kuitenkin korostanut mielipiteessään, että alueen identiteetin kannalta olisi tärkeää, että sen historiallinen tausta nousisi esiin myös muuttuvassa ympäristössä. Tielinjauksen historian esiin tuominen esimerkiksi viitoituksilla tai raitiovaunujen pysäkkien taideaiheissa on keino, jolla alueen historiallista identiteettiä voidaan syventää.

Vastine: Fazerilan alueen rakennuksista on laadittu rakennushistoriallinen selvitys kaavoituksen yhteydessä. Fazerintielle ei osoiteta suojelumerkintää, mutta tien historiallinen arvo tuodaan esille kaavaselostuksessa ja alueen jatkosuunnittelussa. Tien arvoa voidaan tuoda esille esimerkiksi taiteen keinoin.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettynä)

M1:
1. Alueelle suunnitellut muutokset ovat riski alueen pohjevesille. Kaavaluonnoksen mukaiset aluemuutoksien toteutus ja varsinkin investointivaiheen työt aiheuttavat hyvin todennäköisesti merkittävää haittaa alueen pohjaveden hyödyntämiselle. Tämä tulee huomioida muutoksissa, muutostöiden suunnittelussa ja toteutuksessa sekä sopimuksellisesti kanssamme.

2. Esitetty kalualueen rajausehdotus osuu merkittävissä määrin päävedenottamomme lähi- ja suoja-alueelle sekä jopa itse vedenottamon alueelle. Tämä vaarantaisi merkittävässä määrin vedenottamon käyttöä ja täten koko vedenoton alueella. Nämä rajaukset tulee tarkastella uudelleen sekä esittää vaihtoehtoista rajausta ja/tai toimintamallia, jotta alueella toimiminen ei vaarannu.
3. Ehdotetun VL-alueen koko, rajaus ja lunastuskorvaus: Tämän kokonaisuuden rajaus ja korvausmenettely tulee perustua 2021 linjattuun malliin ja rajauksiin. Nyt esitetyssä versiossa mm. VL-aluetta on laajennettu merkittävästi tätä aikaisemmin linjattua aluerajausta laajemmaksi.
4. Leipomon ja voimalaitoksen rakennuksen mahdollinen rakennushistoriallinen selvitys: Selvityksen tekeminen ja sen tarpeellisuus tulisi tarkastella perusteellisesti ja sen tarpeellisuus analysoida laajemmin. Tehdasalueen rakennusten ja niiden kaavamerkintöjen mukaan ottaminen tähän kaavatyöhön, ei ole mielestämme sovitun mukaista tai tarpeen. Mikäli selvityksen tekemiseen päädytään, tulee siinä huomioida, että kyseiset rakennukset ei ole mielestämme rakennusteknisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä. Rakennukset on rakennettu ja muutettu useissa eri vaiheessa, jotta niidet toiminnalliset tarpeet on saatu täytettyä. Mahdollisilla sr-merkinnöillä voisi olla merkittävää haittaa rakennuksien ja alueen toiminnan kehittämiseen jatkossa.
5. Tehtyjen luonnosten perusteella Fazerin tonttialueiden pienenemä olisi yhteensä jopa 4 ha, osassa alueita rajaukset ja kalualuemuutokset kohdistuvat laajalle-alueelle ympäristöön ja täten pienentävät merkittävästi Fazerin tonttien kokoa ja käyttö/kehitys/arvopotentiaalia. Näiden rajauksien osalta tulee tehdä uudelleentarkastelua, jotta rajaukset saadaan kohtuullisiksi. on välttämätöntä huomioida, että Fazerilla on halu ja tarve kehittää näiden alueiden asemakaavaa alueen uuden yleiskaavan mahdollistavaan asuinkäyttöön. Tämä tulee huomioida osana tehtävää kaavoitus ja suunnittelutyötä.

Vastine:

1. *Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa huomioidaan pohjavesien suojelu. Kaavassa on annettu pohjavesien suojeluun liittyviä määräyksiä. Rakentamisen aikana saattaa esiintyä pohjaveden hetkellistä samentumista. Tämä keskustellaan erikseen maanomistajan kanssa.*
2. *Katualueen rajaukset on tarkistettu niin, että katualuetta ei osoiteta vedenottamon alueelle.*
3. *Asemakaavaehdotuksen vuorovaikutusaineistoa varten kaavoitukselle oli toimitettu väärä liitekuva, jossa VL-alueen rajaus on ollut sovittua laajempi. VL-alueen rajaus on korjattu kaavaehdotukseen.*
4. *Koko Fazerin kiinteistö on mukana asemakaava-alueessa, sillä korttelissa on rakennusoikeus osoitettu tehokkuusluvulla, joka tulee muuttaa asemakaavamuutoksessa tehokkuusluvuksi, jotta alueen rakennusoikeus ei vähene pinta-alamuutoksista huolimatta. Tästä johtuen myös muut kaava-aluetta koskevat vaikutukset tulevat tarkasteluun. Aiemmissa selvityksissä on todettu, että Fazerin alueella on kulttuurihistoriallista arvoa. Tämä on MRL:n mukaisesti tutkittu tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Alueelta on laadittu rakennushistoriallinen selvitys. Selvityksen lopputuleman perusteella Vantaan kaupunginmuseo ehdottaa Fazerin vierailu- ja kokouskeskuksen sekä makeiskonttorin sekä vierailukeskuksen ulkopuolella sijaitsevan pihapiirin suojelua.*
5. *Fazerintien itäpuolella on suuret korkeuserot suhteessa Fazerintien katutasoon. Tämä johtaa siihen, että katusuunnittelussa on huomioitava katualueen luiskat kadun reunoilla. Fazerintien itäpuolella ei ole nykytilanteessa asemakaavaa. Katusuunnitelmien hyväksyminen vaatii asemakaavan mukaisen katualueen. Katualueet kaavoitetaan kaavatyön 931400 yhteydessä,*

mutta maanomistajan kanssa voidaan luiska-alueiden maanomistusta tarkastella sopimusten kautta.

28.9.2023 päivätystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta nro 931400 saadut mielipiteet tiivistettyinä

Asukas:
Mielipiteen antaja on paikallisen as. Oy:n hallituksen jäsen. Asukkaat toivovat erityisesti vanhan puuston säilyttämistä Länsimäentien varrella, as. Oy:n kiinteistön ja Juoksuhaudan puistoon menevän sillan välillä. Länsimäentien yli Juoksuhaudan puistoon menevällä sillalla on erityisen vilkasta jalankulkuliikennettä. Suoraviivaista liittymää Juoksuhaudanpuistoon johtavalle sillalle ei ole. Suurin osan alueen koululaisista ja lukuisat aikuiset nousevat sillalle as. Oy:n rajan tuntumasta pensaiston ja metallikaiteiston läpi tai yli. Koululaisia kulkee lisäksi kuorma-autojen pysäköintipaikan kohdalta erityisen vilkkaan Länsimäentien yli kohdasta, jossa ei ole suojatietä. Mielipiteessä esitetään, että as. Oy:n tontin rajan tuntumaan rakennettaisiin portaat, joista pääsee nousemaan suoraan Juoksuhaudan puistoon menevälle sillalle. Toive puuston säilyttämisestä on tässäkin tapauksessa mahdollista, kun portaikon rakentamiseen ei käytetä järeitä koneita.

Kaavoittajan vastine:
Kaavassa ei ole osoitettu suojeltavia puita. Ratikan katusuunnitelmista ilmenee poistettavat ja istutettavat puut. Ratikan jatkosuunnittelua ohjaa Vantaan ratikan design manual ja tavoitteena on toteuttaa uusi katuympäristö mahdollisimman vehreänä. Mahdolliset portaat, kalusteet yms. määritellään ratikan katu- ja puistosuunnitelmissa. Ratikan 10.3.2023 päivätyssä katusuunnitelmaehdotuksessa ei ole osoitettu kyseiselle paikalle portaita. Alueen katusuunnitelmista on mahdollista jättää mielipide, kun ne tulevat nähtäville.

Kaksi asukasta:
Westerkullan kartano alueineen on luokiteltu merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Ratikan kaavarungossa oli tunnistettu Länsimäen alueen maisemallisen luonteen lähes täydellinen muuttuminen siirryttäessä tiiviiltä asuinalueelta Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan. Tämä on osoitettu hyvin kuvaavasti kaavarungon kartalle sisällytetyllä merkinnällä ”Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna”, jota tulee kaavamääräyksen mukaan jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa.
Vantaan yleiskaava 2020:ssä ja Länsimäen kaavarungossa on esitetty Porvoonväylän ja kartanoalueen väliin tehokkaan rakentamisen alueita. Asemakaavan yhteydessä tehtävät raitovaunupysäkkien sijoitusratkaisut ulottavat merkittäviä vaikutuksia niitä ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen. OAS:n yhteydessä tulee määrittää erityisesti selvitettäviksi myös ratikan asemakaavan aiheuttaman tiiviin lisärakennuspaineen (Uudet alueet ja Länsimäen keskustan täydennysrakentaminen) konkreettiset maisemalliset vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.
Kartanokeskuksen pohjoispuolelle suunniteltu tehokkaan uudisrakentamisen alue on myös luontoarvoiltaan hyvin monipuolinen ja arvokas. On arvioitava perusteellisesti sitä, missä määrin ja mille alueille mahdollista uudisrakentamista voidaan ylipäätään sijoittaa vaarantamatta luontoarvoja.
Vantaan yleiskaavan 2020 valmistelun yhteydessä tehdyssä selvityksessä Vantaan ekologisista yhteyksistä on Westerkullan kartanokeskuksen ja Länsimäen asuinalueen väliin sijoitettu ekologinen käytävä no.59 Mustavuori – Myllymäki – Långmossen – Vaarala. Tätä yhteyttä ei ole nähtävillä olevan asemakaavan mukaisen ratikkalinjauksen vuoksi esitetty voimassa olevassa yleiskaavassa, Länsimäen kaavarungossa tai asemakaavaluonnoksessakaan. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan olisi silti mielestämme sisällytettävä vaikutusarviointi siitä, miten tämän ekologisen yhteyden toteuttamatta jättäminen vaikuttaa laajemmin alueen luontoarvoihin ja miten tätä menetystä voidaan suojelutoimia muualla lisäämällä tai muita ekologisia käytäviä rakentamalla ja vahvistamalla kompensoida.
Westerkullan kartano on yksi Etelä-Suomen harvoista kartanokokonaisuuksista, jota vielä ympäröivät muinaismuistot, suojeluarvoiltaan merkittävät rakennukset ja rakenteet, erityisen arvokkaat

viljelymaisemat sekä laajat luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueet. Tämä erityisen arvokas kohde tulee siten ottaa ylipäätään huomioon kaikessa sitä ympäröivän alueen maankäytön suunnittelussa.

Kaavoittajan vastine:
Kaavaehdotuksen nro 931400 alue ei sijoitu Westerkullan kartanoalueen välittömään läheisyyteen. Vantaan ratikan asemakaavoissa ei osoiteta uutta rakentamista. Ratikalla itsellään ei ole huomattavia maisemallisia vaikutuksia sillä se toteutetaan pääasiassa jo rakennettuun ympäristöön.

Kaavaehdotuksessa nro 931400 viheralueiden jatkuvuus Fazerintien kummallakin puolella on huomioitu. Voimassa olevassa yleiskaavassa 2020 osoitetun ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Slåttmossenin virkistysalueelta Lähdepuiston ja Tammasuon virkistysalueille on kaavan määräysten mukaan turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istuttamisen avulla. Slåttmossenin alueelle osoitettu joukkoliikenteelle varattu alueen osa tulee kaavamääräyksen mukaan toteuttaa nurmipintaisena.

Kaksi asukasta:
Vantaan ratikan, sekä siihen liittyvän kevyenliikenteen ja ajoväylän linjaus tulee siirtää alkuperäistä linjausta eteläisemmälle linjaukselle, kokonaan Hopeatien eteläpuolelle, tai Fazerin tehdasalueen pohjoisreunaa myötäileväksi. Täten kyetään säilyttämään strategisesti tärkeät pohjavedenottamot Hopeatien läheisyydessä. Eteläisempi linjaus mahdollistaa Kuussillanniityn tehokkaamman hyödyntämisen asuinrakentamiseen, joka puolestaan parantaa Vantaan Ratikan hyötysuhdetta. Vantaan ratikan linjauksen yhteyteen suunniteltu ajoväylä tulee poistaa kokonaisuudessaan Hopeatien - Kuussillanniityn osuudelta kyseisestä suunnitelmasta. Kuussillantie palvelee erinomaisesti ajoliikennettä. Ajoväylän poistaminen kaventaa Ratikan tarvitsemaa maa-alueella, jolloin se vähentää kyseisen viheralueen kuormitusta. Ajoväylän poistaminen mahdollistaa myös yhden risteyksen poistamisen suunnitelmista, jolloin ratikasta tulee entistäkin turvallisempi ja mahdollisesti sujuvampi.

Kaavoittajan vastine:
Kaavassa on osoitettu Kuussillan asuinalueen eteläpuolelle, Slåttmossenin lähivirkistysalueelle (VL) joukkoliikenteellevarattu alueen osa (jl), jota pitkin Vantaan ratikan on suunniteltu kulkevan. Ratikan linjausta on hieman siirretty alkuperäisestä linjauksesta alueen pohjaveden suojelemisen vuoksi. Linjausta ei siirretty kokonaan Hopeatien eteläpuolelle, sillä alustavissa tarkasteluissa suuremman siirron todettiin aiheuttavan huomattavamman louhinnan tarpeen ja pidemmät kadun luiskaukset. Pienemmällä siirrolla raitiotien tasauksen vaatimat luiskaukset pysyvät kohtuullisempina ja vaikutukset alueen ekologiseen runkoyhteyteen ovat vähäisemmät. Fazerin tehdasalueen pohjoisreunaa mukailevalla reittivaihtoehdolla olisi ollut suurempi vaikutus alueen luontoarvoihin.

Kaavassa on osoitettu lähivirkistysalueelle jl-aluetta myötäilevä yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattu alueen osa (pp). Kaavaehdotuksella poistetaan voimassa olevassa asemakaavassa 931400 – Hopeatie osoitettu huoltoajon merkintä (/h). Nykyistä Hopeatien ajoliikenteen katuyhteyttä ei ole osoitettu kaavaehdotuksessa, eikä Vantaan ratikan 13.3.2024 päivätyssä katusuunnitelmaehdotuksessa.

Caruna Oy:
Kaava-alueella ei ole Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Sipoon Energia:
Mikäli kiinteistön alueella ei tarvitse tehdä maanrakennustöitä, ei Sipoon Energialla ole huomauttamista kaavahankkeeseen. Pyydämme huomioimaan tämän tarkempaa linjausta suunniteltaessa.

Kaavoittajan vastine:
Kiinteistöllä ei tarvitse tehdä maanrakennustöitä Vantaan ratikan toteutuksen vuoksi. Uudenmaan

ELY-keskus suunnittelee viereisen Porvoonväylän laajentamista osin kyseisen kiinteistön puolelle ja Porvoonväylän liikennealueen laajennus on osoitettu 14.5.2024 päivätyssä kaavaehdotuksessa.

Tukes:
Tukesilla ei ole lausuttavaa hankkeesta.

HSL:
HSL:llä ei ole lausuttavaa.

Valio:
Kaavan selostusaineistossa on mukana katualueen suunnitelmia päiväyksellä 2.3.2022, joissa Länsimäentien ja kehä III välinen katualue tulee tätä esitystä enemmän Valion kiinteistölle. Valion kiinteistöstä ei voida tehdä näiden vuoden 2022 suunnitelmien mukaisia alueluovutuksia. Luonnossuunnitelmassa on esitetty ratikkavarikon sijainti ja siihen liittyvät liikenneliittymät. Valion näkemyksen mukaan sijoittuminen ei vastaa yleiskaavaa ja lisäksi varikon vaatima pinta-ala Valion kiinteistöistä muodostuu maankäytöllisesti erittäin haastavaksi, eikä Valio luovuta varikon pengerrykselle osoitettua alaa. Aiemmin laaditut katusuunnitelmat Valion kiinteistöjen ympärillä tulee siten täsmäyttää nyt esillä olevan asemakaavarajauksen sisäpuolelle.

Kaavoittajan vastine:
Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) päivitettiin 28.9.2023 ja kaavarajausta muutettiin Länsimäentien osalta niin, että osa ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa kaupungin omistamalle maalle osoitetuissa Länsimäentien luiska-alueista on asemakaavaehdotuksen 931200 – Vantaan ratikka: Varikko alueella. Varikon tontin rajaus on muuttunut vuonna 2022 julkaistujen Länsimäentien katusuunnitelmaluonnoksien jälkeen niin, että ratikan sisäänajo tontille tapahtuu hieman pohjoisempaa. Muutoin 931400 kaava-alue on Länsimäentien osalta sama, kuin 15.12.2022 päivätyssä OAS:ssa sekä 2.3.2022 ja 31.3.2022 päivätyissä ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa. Vantaan ratikan Länsimäentien pohjoispäätä koskevat katusuunnitelmaehdotukset on päivitetty 10.3.2023. Vantaan ratikan varikon sijainti on osoitettu voimassa olevassa yleiskaavassa 2020 RV-merkinnällä. Etenkin yleiskaavan ja kyseisen merkinnän yleispiirteisyys huomioiden. Varikon sijainti on voimassa olevan yleiskaavan mukainen. Vantaan ratikan varikko on osoitettu kaavaehdotuksessa nro 931200.

Fingrid:
Asemakaavassa on otettava huomioon Fingridin hanke Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys (Länsisalmi-Viikinmäki). Sen yleissuunnittelu on käynnissä. Kaapelireitti sijoittuu asemakaava-alueelle ja risteää ratikkareitin kanssa. Voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto.

Kaavoittajan vastine:
Vantaan ratikka -hankkeessa on toimittu yhteistyössä Fingridin kanssa ja suunnittelussa on huomioitu Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteyden parannushanke.

Vantaan Energia:
Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti tulee huomioida. Jos niitä pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaavoittajan vastine:
Maanalaiset kaapelit ja putket on huomioitu kaavaehdotuksessa.

HSY:
Alueella nykyisin sijaitsevat ja sinne suunnitellut vesihuoltolinjat tulee huomioida asemamakaavan muutoksessa. Erittäin keskeistä on huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuoltolinjat tulee pääsääntöisesti sijoittaa yleisille alueille. Mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää ja esittää tulevassa asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa.

Kaavoittajan vastine:
Vantaan ratikka -hankkeessa on toimittu yhteistyössä HSY:n kanssa ja suunnittelussa on huomioitu olevat johdot sekä vesihuollon suunnitelmat.

Vantaan kaupunginmuseo:
Kuussillantie-Fazerintie linjaus on vanha yhdystie ja se on arvotettu kulttuurihistoriallisilta arvoiltaan merkittäväksi. Alueen identiteetin kannalta olisi tärkeää, että sen historiallinen tausta nousisi esiin myös muuttuvassa ympäristössä. Tielinjauksen historian esiin tuominen esimerkiksi kyltityksillä on keino, jolla alueen historiallista identiteettiä voidaan syventää. Etenkin voimalarakennuksella on todettuja rakennushistoriallisia arvoja, mutta ne eivät riitä asemakaavan suojeluperusteiksi. Koska makeiskonttorin rakennuksella on erittäin suuri historiallinen merkitys alueelle, niin kohdekäynnin perusteella voitiin todeta, että rakennuksen suojeluperusteet ovat riittävät asemakaavasuojeluun muutostöiden jälkeenkin. Vierailu- ja kokouskeskus (Fazer Experience) on arkkitehtonisesti merkittävä 2010-luvun rakennus, joka on palkittu niin teknisten ratkaisujensa kuin arkkitehtuurinsa ansioista. Näin ollen se ansaitsisi tulla suojelluksi, vaikka onkin iältään vielä nuori. Museo esittää asemakaavassa suojeltavaksi Fazerin Vierailu- ja kokouskeskusta ja Makeiskonttoria piha-alueineen. Kaavatyön aikana tulee määritellä suojeltaville rakennuksille ja pihapiirille yksilöidyt suojelumääräykset, joilla voidaan taata todettujen arvojen säilyminen tulevaisuuteen. Makeiskonttorin ja vierailukeskuksen kohdalla myös merkittävimmät sisätilat tulee suojella.

Kaavoittajan vastine:
Fazerintielle ei osoiteta kaavaehdotuksessa suojelumerkintää, mutta tien historiallinen arvo tuodaan esille kaavaselostuksessa. Vantaan ratikan Design manualissa on nostettu ratikan jatkosuunnittelun ohjeeksi mm. alueellisten historiallisten arvojen esiin tuominen. Tien arvoa voidaan tuoda esille esimerkiksi taiteen keinoin. Kaavaehdotuksessa on osoitettu alla olevat suojelumerkinnät sekä määrätty niihin liittyen seuraavaa:
Suojeltava rakennus (sr):
”Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus, jota ei saa purkaa.” ”sr/1: määräys koskee Makeiskonttorin osaa rakennuksesta. Rakennuksen julkisivuihin kohdistuvissa korjaus- ja muutostöissä on huomioitava rakennuksen alkuperäinen arkkitehtuuri sekä 2016 vuoden muutostöiden jälkeinen tilanne. Korjaus- ja muutostyöt on suunniteltava siten, että historiallisesti kerroksisen rakennuksen ominaisluonne ja rakennuksessa todetut arvot eivät korjaustöissä vaarannu. Rakennuksen sisätiloista suojellaan alkuperäinen pääporraskäytävä ja siihen liittyvä ensimmäisen kerroksen aulatila.” ”Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.” ”sr/2: Määräys koskee Fazerilan vierailu- ja kokouskeskuksen kokonaisuutta. Rakennuksesta suojellaan julkisivut ja katot. Rakennuksen ulkotiloista sisään jatkuvat kattomateriaalit suojellaan. Sisätiloissa suojellaan kantavien teräspilarirakenteiden muodostamat kaarevalinjaisten huonetilojen massoittelu (Visitor centerin puolella 5 kokonaisuutta: viherhuone, kahvila/keittiö, monitoimitila, henkilökunta-/varastotila sekä info- ja wc- tila. Meeting centerin puolella 2 kokonaisuutta: showroom ja kabinet).” ”Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.”
Suojeltava pihapiiri (sp):
”Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä alueen osa, jota ei saa purkaa.” ”Pihaa tulee hoitaa alkuperäisen pihasuunnitelman luonteen mukaisesti. Pihaan kohdistuvista muutostöistä tulee kuulla paikallista museoviranomaista.”

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo 19.6.-19.8.2024 ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunginhallitus 3.6.2024 päätti asettaa asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.

Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 19.6.-19.8.2024 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 23 kappaletta ja niitä saatiin 13 kappaletta. Muistutuksia saatiin 2 kappaletta.

Lausuntojen antamisen jälkeen kaavaehdotuksesta nro 931400, Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki, irrotettiin Länsimäentietä koskeva osuus omaksi kaavahankkeekseen nro 911200, Vantaan ratikka: Länsimäentie. Lausuntoihin on vastattu myös kyseisen kaavatyön yhteydessä (911200 Lausunnot ja vastineet 11.3.2025).

Lausunnot ja vastineet tiivistettyinä:

Telia:
Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, ja Teliaan on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Kaapelien katkaisua ja siirtoa pitäisi pyrkiä välttämään. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Osallistutaan hankkeen johtosiirtosuunnitteluun. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Telian kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään. Ei toimenpiteitä.

Tukes:
Ei lausuttavaa asiassa.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Elisa Oyj
Alueella on runsaasti Elisan yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Mikäli tietoliikennerakenteita kuitenkin joudutaan siirtämään, pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin (väh. 12kk ennen tarvetta) yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Siirtotyöt ovat hitaita ja kalliita.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Elisan kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään. Ei toimenpiteitä.

Eltel Networks Oy
Katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden suunnittelua varten. Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, ja DNA:han on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Kaapelien katkaisua ja siirtoa pitäisi pyrkiä välttämään. Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu DNA:n kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään. Ei toimenpiteitä.

Vantaan Energia
Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa. Ei toimenpiteitä.

Suomen luonnonsuojeluliitto

Ekologinen yhteys Slåttmossen – Vaarala – Ojanko – Sipoonkorven kansallispuisto, on huomioitu suunnitelmassa hyvin ja yhdistyksemme toivoo, että se toteutuu esitetyn mukaisena. Ekologinen yhteys Mustavuori (Natura 2000) – Myllymäki (LUO) – Långmossen – Vaarala, on sen sijaan sivuutettu suunnitelmassa. Ekologinen yhteys on tällä hetkellä heikko Porvoon moottorien kohdalta. Kaavasuunnitelmaan liittyen tulisi selvittää mahdollisuudet kehittää kyseistä yhteyttä esimerkiksi rakentamalla eläinalikulku tai vihersilta Porvoon moottoritielle. Vihersiltarakenne soveltuisi laajemmalle joukolle eläinryhmiä kuin alikulku.

Vastine:
Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus nro 931400, Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki, on ollut nähtävillä laajempana kaavamuutosalueena 19.6.–19.8.2024, jolloin se on käsittänyt myös Länsimäentien ja Porvoon Väylän ylittävän osuuden. Länsimäentien osuus irrotettiin omaksi kaava-alueekseen nro 911200, Vantaan ratikka: Länsimäentie, kaavaehdotuksen 931400 lausuntojen pyytämisen jälkeen. SLL:n lausuntoon on vastattu myös kaavaehdotuksen nro 911200 yhteydessä (24.3.2025 kh). Länsimäentie ja sen Porvoonväylän ylittävä osuus eivät enää ole osa kaavamuutosaluetta nro 931400.
Eläinten liikkumista väylien yli ja ali voidaan helpottaa erilaisilla kulkurakenteilla. Vihersiltojen rakentaminen on kallista, joten niiden sijoittaminen on suunniteltava huolellisesti. Uusien vihersiltojen rakentamisessa on kannattavinta priorisoida ekologisten yhteyksien maakunnallisia viheryhteystarpeita. (Huttunen, J. 2023: Vantaan ekologiset verkostot)
Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksen mukaan metsäisen ekologisen yhteyden päälinja ei nykyisellään jatku Långmossenista pohjoiseen Porvoonväylän yli Vaaralaan (Ojala, A. 2018 s. 29). Alueen paikallinen ekologinen yhteys on katkonainen, eikä jatku Porvoonväylän yli (Huttunen, J. 2023 s. 30), eikä yhteyttä ole esitetty Vantaan yleiskaavassa 2020 tai alueella voimassa olevissa maakuntakaavoissa (Uusimaa-kaava 2050 ja Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava). Yleiskaavassa on sen sijaan esitetty virkistysalueyhteys, joka voidaan toteuttaa ekologista runkoyhteyttä kapeampana, mutta joka voi silti palvella joidenkin lajien liikkumista.
Vantaan ratikan kaavarungossa (ei lainvoimainen suunnitelma, kh 19.6.2023) Långmossenista Porvoonväylän yli Vaaralaan johtava yhteys on osoitettu paikallisena metsäisisenä tai puustoisena ekologisena yhteytenä sekä viherketjuna. Kaavarungon mukaan epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.
Vantaan ratikan asemakaavoilla laaditaan ennen kaikkea ratikan vaatimat muutokset.
Alueella on vireillä myös asemakaava ja asemakaavan muutos nro 931700 Fazerila-Santamalmi, jonka yhteydessä tarkastellaan alueen muuta maankäytön kehitystä.
Ei toimenpiteitä.

Sipoon Energia

Sipoon Energialla ei ole lausuttavaa ratikan linjauksesta ja sen vaikutuksista kiinteistöön, mikäli kiinteistön alueella ei tehdä maanmuokkaustöitä (kiinteistöllä tehdyissä tutkimuksissa on havaittu vähäisiä määriä pilaantunutta maata etelälaidalla).

Vastine:
Kaavakartalle ET-korttelille nro 93201 on lisätty kaavamääräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Tieto pilaantuneesta maaperästä on lisätty kaavaselostuksen lähtötietojen luvun 2.1.3 sekä vaikutuksia koskevan luvun 4.4.1 pilaantuneita maa-alueita koskeviin kohtiin.

Uudenmaan ELY-keskus

Pohjavesialue

Pohjavesialueen rajaus tulee tehdä pohjavesialueen ulkorajan mukaisesti ja pohjaveden suojelua koskevien kaavamääräysten tulee koskea koko pohjavesialuetta.

Kaavakartalle on tarpeen merkitä vedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet. Kaavamääräyksiin tulee näiltä osin lisätä viittaus suoja-alueita koskeviin Länsi-Suomen ympäristölupaviraston 7.7.2000 (nro 53/2000/1) sekä Vaasan hallinto-oikeuden 4.5.2001 (nro 01/0064/2) antamiin päätöksiin ja niissä esitettyihin määräyksiin.

Lähisuojavyöhykkeellä on kiellettyä esim. rakentaa uusia yleisiä liikenneväyliä. Määräys saattaa edellyttää raitiotien rakentamisessa hakemaan poikkeamista suoja-aluemääräyksistä.

Pohjavesialuetta koskien olisi hyvä lisätä määräys: *”Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.”* Lisäksi esitetään lisättäväksi määräykset: *"Alueella on kielletty pohjaveden kannalta haitallisten kemikaalien ja jätteiden laitos tai ammattimainen käsittely ja varastointi"* ja *"Pohjavesialueella ei saa rakentaa energiakaivoja".*

Pohjaveden imeyttämistä koskeva määräys tulisi muuttaa muotoon "Puhtaat kattovedet *tulee* imeyttää maaperään…"

Ajoväylät, pysäköintialueet, ajoneuvojen huoltopihat sekä jäteastioiden sijoituspaikat tulisi velvoittaa päällystämään öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella. Näiden alueiden valumavedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta hulevesiviemäriin ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle.

Määräyksestä "Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta haitallisesti pohjaveden pinnan tasoa" tulisi poistaa sana "haitallisesti".

Katu- ja liikennealueita koskien tulee lisätä määräys: Katu- /liikennealueet tulee suunnitella siten, että liikenteen mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan minimoida. Ennen katu- ja liikennealueiden rakentamista tulee luotettavasti selvittää pohjaveden pinnankorkeus alueella. Mikäli rakentaminen ulottuu kahta metriä lähemmäs pohjaveden pintaa, tulee ennen rakentamista laatia pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma.

PIMA

Kaavaselostuksessa mainittu PIMA-riskien selvitys ei ole mukana kaava-aineistossa, eikä se ole saatavilla kaupungin verkkosivuilla. Pilaantuneiden maiden tilanne tulee esittää yksiselitteisesti kaavaselostuksessa. Selostuksesta ei käy ilmi, missä viitattu lämpökeskus ja kaksi purettua öljysäiliötä sijaitsevat. Aineistosta ei myöskään käy ilmi, onko kaavakartassa esitetty laajahko pima-merkintä tarpeellinen.

Viheryhteystarve

Luontoarvot on huomioitu asianmukaisesti. Ekologinen yhteys sijoittuu hyvin VL-alueelle. ELY-keskus katsoo, että viheryhteystarvetta voisi vielä korostaa määräyksessä.

Melu

On syytä harkita, että ratikkakäytävä esitettäisiin virkistysalueiden melutason ohjearvot täyttämättömiltä osin pääkäyttötarkoituksella EV. Meluntorjunta tulee ratkaista raitiotievarauksen yhteydessä ja huomioida alueen kaavamääräyksissä, eikä siirtää meluntorjunnan toteuttamista A-alueelle. ELY-keskus viittaa Raide-Jokerin käyttöönoton jälkeen ilmenneisiin meluongelmiin ja suosittelee, että Vantaan pikaratikkaan liittyvissä kaavoissa pyritään ennakoimaan mahdolliset meluhäiriöt mahdollisimman hyvin. Pikaratikan aiheuttamassa melussa korostuvat lyhytaikaiset voimakkaan melun jaksot, jotka eroavat tyypillisestä autoliikenteen aiheuttamasta katumelusta. Raitiolinjan rakentaminen ei saa johtaa tilanteeseen, jossa asuinrakennuksella ei ole enää ohjearvojen mukaista riittävää piha-aluetta.

Asuminen
ELY-keskus suhtautuu lähtökohtaisesti kielteisesti asumisen mahdollistamiseen teollisuusalueilla. Jos tavoitteena on pysyttää jo olemassa olevaa asumista, asiasta tulisi antaa tarkempi määräys.

Vastine:
Pohjavesialue
Pohjavesialueen rajaus on korjattu ja kaavakarttaan on eroteltu Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätöksen nro 53/2000/1 mukaiset vedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet (pv/1 ja pv/2). Kaavamääräyksiin on lisätty määräys, joka viittaa päätöksiin nro:t 53/2000/1 ja 01/0064/2 sekä niissä annettuihin määräyksiin.
Lupa- ja valvontavirastossa on vireillä hakemus koskien Vantaan raitiotien, Fazerintien, Tilustien ja liittyvien kevyenliikenteenväylien sekä vesihuoltolinjojen rakentamista Fazerilan pohjavesialueelle sekä Fazerin vedenottamoiden suoja-alueelle.
Kaikki pohjaveden suojelua koskevat kaavamääräykset on muutettu koskemaan koko pohjavesialuetta. Kaavaehdotuksen pohjaveden suojelua koskevia kaavamääräyksiä on osin päivitetty lausunnon ehdotusten mukaisesti.
Kaavaan ei ole tarpeen lisätä viittauksia ympäristösuojelulakiin tai vesilain säädöksiin.

PIMA
Kaavaselostuksen pilaantuneita maa-alueita koskevaa tekstiä (luku 2.1.3) on tarkennettu viimeisimmistä tutkimuksista saaduilla tiedoilla ja kaavakartan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen pima-alueen rajausta on tarkistettu selvityksien perusteella.

Viheryhteystarve
Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta koskevaa puuston säilyttämisen ja uudistamisen kaavamääräystä tarkennettiin niin, että ekologisen yhteyden tulee säilyä puustoisen lisäksi kerroksellisena.

Melu
Rivieranraitio ja sen vierialueet on muutettu käyttötarkoitukseltaan suojaviheralueeksi (EV) niiltä osin, kun meluselvityksen mukainen arvioitu raideliikennemelu ylittää päiväajan ohjearvon 55 dB. Meluselvityksen mukaan asuinrakennusten korttelialueella (A) raitiotien vaikutus kohdistuu ennen kaikkea asuinrakennuksen eteläjulkisivulle, jossa päiväajan keskiäänitasot ylittävät arvion mukaan 55 dB. Muiden julkisivujen osalta raitiotien vaikutus on arvion mukaan vähäisempi. Rakennukseen kohdistuvan liikenteen yhteismelun keskiäänitason on arvioitu jäävän alle 60 dB:iin. A-korttelista on annettu määräys, jonka mukaan asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden on oltava vähintään 30 dB tieliikennemelua vastaan. Tämä toteutuu rakennuksissa usein jo tavanomaisilla seinärakenteilla. Laaditun meluselvityksen mukaan melun ohjearvot täyttyvät näillä toimenpiteillä kaava-alueella.
A-korttelissa on määrätty, että tontilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- tai raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä. Myös Kuussillantien melu nostaa Kuussillantien varren asuinalueiden pihojen melutasoja, mutta ohjearvot täyttyvät suurella osin asumisen aluetta ja oleskeluun tarkoitetut alueet voidaan tontilla sijoittaa myös siten, ettei rakennusosin tarvitse huolehtia melusuojauksesta. Ratikasta ei aiheudu kaava-alueella melusuojaustarvetta.
Meluun liittyvät kaavamääräykset ovat riittävät, eikä korjauksia asemakaavaehdotukseen ole liikennemelun suhteen tarpeen tehdä.
Vantaan ratikka -hanke on tietoinen Raide-Jokerissa ilmenneistä meluongelmista ja hankkeessa pyritään ottamaan riskit, kuten vaihde- ja kaarrekirskunta, sekä ratkaisut ongelmiin huomioon hankkeen suunnittelussa.

Asuminen
Vantaan ratikan asemakaavoissa laaditaan ennen kaikkea ratikan vaatimat muutokset. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 930600 (YM 5.9.1984) on määrätty, että teollisuus- ja/tai

varastorakennusten korttelialueelle (T-2) saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja, jonka vuoksi määräys on toisinnettu vireillä olevaan kaavaehdotukseen.

Gasgrid

Alueelle suunniteltu raitiotie sekä muut alueen muuttuvat maankäytön tarpeet edellyttävät maakaasun siirtoputken ja siihen liittyvien laitteiden siirtämistä. Vantaan kaupunki sopii maakaasuputken siirtoon liittyvistä Porvoonväylän asioista ym. maankäyttöasioista suoraan Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Lausunnon vastaanottaja on velvollinen toimittamaan/tiedottamaan lausunnon liitteineen asianosaisten käyttöön.

Vastine:
Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus nro 931400, Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki, on ollut nähtävillä laajempana kaavamuutosalueena 19.6.–19.8.2024, jolloin se on käsittänyt myös Länsimäentien osuuden välillä Rajakentäntie-Kehä III. Länsimäentien osuus irrotettiin omaksi kaava-alueekseen nro 911200, Vantaan ratikka: Länsimäentie, kaavaehdotuksen 931400 lausuntojen pyytämisen jälkeen. Lausuntoon on vastattu myös kaavaehdotuksen nro 911200 yhteydessä (24.3.2025 kh). Länsimäentie ja sen Porvoonväylän ylittävä osuus eivät ole enää osa kaavaehdotuksen nro 931400 aluetta. Lausunto liitteineen on lisätty aluetta koskevan katusuunnittelun lähtötietoihin hankkeen allianssin käyttöön. Ei tarkistuksia.

HSL

Katusuunnitelmassa 58624-2 Fazerintien ja Länsimäentien risteykseen on kaavoitettu uusi pysäkki lännen suuntaan ajettaessa. Länsimäentiellä on jo olemassa oleva pysäkki n. 200 metrin päässä uudesta pysäkistä. HSL ei tunnista, mitä linjaa uusi pysäkki palvelisi ja siitä johtuen vielä miettimään onko sen tilavaraus tarpeellinen. Aikataulunäyttöjen sijoittelemisessa tulisi varautua siihen, että reaaliaikaiset saapumisajat pysäkille olisi nähtävissä sekä pysäkkikatoksen sisältä että ulkoa. HSL on toimittanut kommentteja alueen katusuunnitelmiin erillisellä viestillä. Olemme mielellämme mukana jatkosuunnittelussa, kuten tähänkin asti olemme olleet.

Vastine:
Pysäkkien sijainnit ja aikataulunäyttöjen sijoittamiset suunnitellaan Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Uuden pysäkin osalta Fazerintien katusuunnitelmassa (välillä Fazerila-Valio) varaudutaan maankäytön kehittymiseen ja mahdollisiin tulevaisuuden tarpeisiin. Ei toimenpiteitä.

Vantaan kaupunginmuseo

Kaavaehdotuksen suojelumerkintöihin (sr/1, sr/2 ja sp) liittyvät kaavamääräykset ovat kaupunginmuseon kaavoittajalle laatimien ehdotettujen kaavamääräysten mukaiset. Fazerilan aluetta ja sillä olevia rakennusperintökohteita on kuvattu selostuksen sivulla 18. Teksti on osittain vanhentunut ja se tulee päivittää uudemmalla rakennushistoriaselvityksistä saaduilla tiedoilla. Tekstiin tulisi lisätä myös Fazerin vierailukeskus, joka on todettu merkittäväksi rakennusperintökohteeksi kaavaprosessin aikana.

Vastine:
Kaavaselostuksen lähtötietojen luvun 2.1.3 rakennettua kulttuuriympäristöä koskeva teksti on päivitetty uusimpien rakennushistoriaselvityksien mukaiseksi.

Fingrid

Asemakaava-alueelle sijoittuu Fingridin rakentamisvaiheessa oleva Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys ja se risteää ratikkareitin kanssa. Asemakaavassa voisi ottaa huomioon myös Gasgridin kaasuputken johtokäytävän. Kaavaselostuksessa olisi hyvä taustoittaa edellä mainittua kokonaisuutta jonkin verran. Myös suunnitelmien tarkentuessa vuoropuhelun ja teknisen yhteensovituksen on hyvä tarpeen mukaan jatkua. Uusiin suunnitelmiin tai aiemmin käsiteltyjen suunnitelmien muutoksin tai tarkennuksiin tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämälausunto, mikäli suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemaan.

Vastine:
Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus nro 931400, Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki, on ollut nähtävillä laajempana kaavamuutosalueena 19.6.–19.8.2024, jolloin se on käsittänyt myös Länsimäentien osuuden välillä Rajakentäntie-Kehä III. Länsimäentien osuus irrotettiin omaksi kaava-alueekseen nro 911200, Vantaan ratikka: Länsimäentie, kaavaehdotuksen 931400 lausuntojen pyytämisen jälkeen. Lausuntoon on vastattu myös kaavaehdotuksen nro 911200 yhteydessä (24.3.2025 kh). Länsimäentien osuus, jota lausunto koskee, ei ole enää osa kaavaehdotuksen nro 931400 aluetta. Johtoaluevaraukset on huomioitu kaavassa nro 911200. Vantaan ratikka -hankkeen mukaan hankkeen allianssi jatkaa suunnitelmien yhteensovittamista Fingridin kanssa ja pyytää tarvittaessa risteämälausunnon. Ei tarkistuksia.

HSY
Raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia on siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Lisäksi ratikkahankkeen yhteydessä saneerataan Länsimäentiellä päävesijohto ja paineenkorottamo sekä rakennetaan uusi jakeluvesijohto. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti. Fazerintien ja Länsimäentien risteyksessä, aivan lähellä tontin 92-410-4-25 rajaa sijaitsee yleinen jätevesiviemäri ja yleinen vesijohto. On tarkistettava tarvitaanko tontille 92-410-4-25 johtokujamerkintä tai vastaavan sisältöinen kaavamääräys.

Vastine:
Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus nro 931400, Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki, on ollut nähtävillä laajempana kaavamuutosalueena 19.6.–19.8.2024, jolloin se on käsittänyt myös Länsimäentien osuuden välillä Rajakentäntie-Kehä III. Länsimäentien osuus irrotettiin omaksi kaava-alueekseen nro 911200, Vantaan ratikka: Länsimäentie, kaavaehdotuksen 931400 lausuntojen pyytämisen jälkeen. Lausuntoon on vastattu myös kaavaehdotuksen nro 911200 yhteydessä (24.3.2025 kh). Länsimäentien osuus ei ole enää osa kaavaehdotuksen nro 931400 aluetta. Kyseinen johtoaluevaraus Fazerintie-Länsimäentie-risteyksen kaakkoisreunassa on osoitettu asemakaavassa nro 911200. Ei toimenpiteitä.

Muistutukset ja vastineet tiivistettyinä:

Alueen asukas
Vantaan ratikan suunnitteluosasto on aikaisemmissa esityksissään liittänyt kiinteistön 410-13-51 kortteliin 93153 (Asuinrakennusten korttelialue, A). Tässä uudessa esityksessä tähän on tehty perusteeton muutos.
Ratikan ja korttelin 93153 välinen viheralue on liian leveä. Kaventamalla tuota viheraluetta mahdollistetaan ko. korttelin järkevämpi suunnittelu asuinalueeksi. Etenkin tuo ”luonnoton” patti tulee poistaa ja liittää se alue osaksi korttelia 93153, kuten se nykyisinkin on jo ko. kiinteistön omaisuutta. Tämä pieni siirto linjauksessa ei vaikuta merkittävästi ratikan suunnitteluun mutta tuo satoja rakennus m2 kyseiseen kortteliin.
Kaventamalla Rivieranraition linjausta, voidaan jättää enemmän tilaa linjauksen eteläpuolelle (viheralue), sekä pohjoispuolelle (Kortteli 93153). Alueen auto- ja keytliikenne kulkee jo nykyisin Kuussillantietä pitkin. Suunniteltu kevyenliikenteenväylä ja sen viemä maa-ala on mitoitukseltaan ylileveä. Kaventamalla Ratikan ”jalanjälki” saadaan kapeammaksi. Kevyenliikenteen väylä tulee joko poistaa, tai tehdä kapeampi ”suojaalue” ja kaide kevyenliikenteen ja ratikan väliin.
Koko Ratikan linjausta tulee siirtää kokonaisuudessaan vielä muutama metri (5-10) etelämmäksi. Siirtäminen ja lyhyt kallioleikkausmatka eivät vaikuta linjauksen eteläpuolella olevaan viheralueeseen eikä eläimien / eliöiden kulkuun alueella. Kallion louhinta on kuitenkin nykyteknologialla varsin edullista ja siitä saatu murske voidaan hyödyntää Rivieranraition loppupään

maanrakennuksessa. HUOM: Nykyinen linjaus edellyttää mm sauna- ja pesurakennusten purkua, siinä asuvalta 80v Vantaalaiselta rouvalta.

Vastine:
Kiinteistöllä nro 92-410-13-51 on voimassa Hopeatien asemakaava nro 931500 (kv 27.3.2023), jossa kiinteistö on osoitettu osaksi asuinrakennusten korttelia nro 93153. Kiinteistö ei ole osa asemakaavan muutosehdotusta nro 931400, eikä kiinteistön asemakaava siten muutu kaavamuutoksen 931400 myötä.
Asemakaavatyön tavoitteena on turvata maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden jatkuvuus. Rivieranraitio on sovitettu alueelle niin, että Slåttmossenin ekologiselle yhteydelle jäisi edelleen mahdollisimman paljon tilaa. Ratalinjauksen siirto heikentäisi ekologista yhteyttä kaventamalla entisestään yhteyden Fazerintien viereistä aluetta.
Rivieranraitiolla tilavarauksia ja maan tasauksesta koituvia luiskauksia on tarkasteltu korttelin nro 93153 puoleisella reunalla uudelleen niin, että luiskaukset veisivät mahdollisimman vähän tilaa ja kaavaehdotuksessa kyseiselle korttelille osoitettua asuinrakennusten korttelialuetta (A) on laajennettu päivitetyssä kaavaehdotuksessa.
Kevyenliikenteen tilatarpeiden mitoitus perustuu mm. kunnossapitokaluston mitoitukseen ja lumitiloihin. Asemakaavaehdotus perustuu katusuunnitelmaluonnokseen, jossa esitetty kevyenliikenteenväylä on kaupunkitilaohjeen mitoituksen mukainen.
Fazerintien varren maankäytön kehittyessä yleiskaavan mukaisesti, on perusteltua toteuttaa aluetta palveleva kevyenliikenteen yhteys Slåttmossenin virkistysalueelle sekä Vaaralanlammille.
Kaide kevyenliikenteen ja raiteiden välillä lisäisi ekologisella runkoyhteydellä joidenkin lajien liikkumiselle estevaikutusta.
Ratalinjauksen siirto heikentäisi Slåttmossenin ekologista runkoyhteyttä kaventamalla sitä entisestään. Päivitetyssä katusuunnitelmaluonnoksessa ja kaavaehdotuksessa Rivieranraition reitin linjaukseen, tilavarauksiin ja maan tasauksesta koituvien luiskien mitoituksiin on tehty joitakin tarkistuksia, eikä nykyisten suunnitelmien mukainen ratkaisu edellytä sauna- ja pesurakennuksen purkamista.

<u>Oy Karl Fazer Ab</u>
Kaavamääräykset:
Uudessa asemakaavaehdotuksessa T tonttien 7/8 väliin on merkitty sitova tonttijako. Kyse on kuitenkin näiden osalta yhtenäisestä tehdasalueesta. Jatkossakin tulee varmistaa, että tehdasalueen kehittäminen, myös mahdollisen tonttijaon yli, on mahdollista. Sitova tonttijako ei mielestämme tuo tätä tarvetta tai rakennusoikeuden tarkka kohdistaminen.
Kerrosluku T-alueella on rajoitettu III, mitä tämä käytännössä halleissa tarkoittaa esim. metrimääränä, vai onko korkeudelle mitään muuta rajoitetta kuin kerrosmäärä?
Kaavaselostus:
Sivu 22: ”Kiinteistöllä 92–93–201–5 toimii Fazerin makeistehdas ja konsernitoimintoja ~~leipomo~~. -- Kiinteistöllä on maankäyttörajoite. (tällä kiinteistöllä toimii Fazer Makeiset)”
Sivu 18: ”-- Rakennuksen kolmesta tehdassiivestä yksi palvelee irtomakeisten, yksi suklaan valmistusta ja yksi toimii keksitehtaana~~, joka on myyty ulkomaille (LU).”~~ (Keksi on Fazerin omistuksessa)
Selostuksessa on mainittuna muutokset verrattuna vanhaan kaavaan. Kohdassa ei mainita uutta (sitovaa)tonttijakoa. Viittamme tässä lausuntomme kohtaan a.

Vastine:
Kaavamääräykset:
Voimassa olevassa asemakaavassa nro 930600 (YM 5.9.1984) ei ole esitetty teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle (T) tonttijakoa. Alueelle on kuitenkin laadittu sitova tonttijako ja alue on lohkottu tonteiksi kaavan nro 930600 voimaantulon jälkeen. Jos asemakaavamuutoksessa nro 931400 ei osoitettaisi tonttijakoa, luotaisiin tilanne, jossa alueella ei olisi sitovaa tonttijakoa lainkaan voimassa. Sitovaa tonttijakoa voi tarvittaessa muuttaa kaavamuutoksen voimaantulon jälkeen kaavamääräyksien sen mahdollistaessa. Kaavamuutoksessa on määrätty, että asemakaavan

alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.
Asemakaavassa osoitettu kerrosluku ei määritä teollisuus-, varasto-, liike- tai toimistorakennuksien kerroskorkeuksia. Kaavamuutoksessa nro 931400 T-korttelialueelle ei ole määritelty rakennuksien enimmäiskorkeuksia tai kerroskorkeuksia.
Kaavaselostus:
Kaavaselostuksen luvun 2.1.3 pilaantuneita maa-alueita sekä rakennettua kulttuuriympäristöä koskevat teksti on päivitetty ja selostukseen on tehty mm. muistutuksen mukaiset korjaukset. Selostuksen asemakaavan kuvauksen lukuun 4 on lisätty tieto tonttijaosta koskien T-korttelialuetta.

Nähtävilläolon 19.6.-19.8.2024 jälkeen tehdyt muutokset

Kaavamuutosalue jaettiin vuoden 2024 nähtävilläolon jälkeen kahdeksi erilliseksi kaavahankkeeksi niin, että Länsimäentietä koskeva osuus irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen nro 911200 - Vantaan ratikka: Länsimäentie.

Lähivirkistysaluetta (VL) muutettiin suojaviheralueeksi (EV) Rivieranraition joukkoliikenteelle varattu alueen osalta ja sen varrelta arvioidun Vantaan ratikan meluvaikutusalueen (yli 55 dB) mukaisesti saadun lausunnon perusteella.

Asuinrakennusten korttelialueen (A) ja EV-alueen välistä rajaa muutettiin muuttuneen ratikan tilavarauksen vuoksi ja saadun muistutuksen perusteella.

Slåttmossenin lähivirkistysalueen (VL) eteläosaan osoitettiin ohjeellinen ulkoilureitti (ur).

Pohjavesialueen rajaus korjattiin koskemaan koko pohjavesialuetta. Pohjavesialueelle on osoitettu Länsi-Suomen ympäristölupaviranomaisen päätöksen nro 53/2000/1 mukaiset vedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet (pv/1 ja pv/2) saadun lausunnon perusteella.

Tärkeää pohjavesialuetta koskevia kaavamääräyksiä tarkennettiin ja kaikki pohjaveden suojelua koskevat kaavamääräykset on muutettu koskemaan koko pohjavesialuetta saadun lausunnon perusteella.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta koskevaa puuston säilyttämisen ja uudistamisen kaavamääräystä tarkennettiin niin, että ekologisen yhteyden tulee säilyä puustoisen lisäksi kerroksellisena.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) alueen osan, jonka maaperä on saastunut (pima) rajausta tarkennettiin viimeisimpien selvitysten mukaiseksi saadun lausunnon perusteella.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelle (ET) nro 93201 lisättiin alueen osan, jonka maaperä on saastunut (pima), saadun lausunnon perusteella.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) tontille nro 8 osoitettiin poikkeamispäätöksen nro LP-092-2025-02189 ja rakentamislupahakemuksen mukainen auton säilytyspaikan rakennusala (a).

Rakennusala, jolle saa sijoittaa pumppaamorakennuksen (pr) muutettiin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi (et).

Lisättiin kaavamääräyksistä puuttunut liike- ja toimistotilan määrää koskevan kaavamerkinnän (klt%) selite.

Kaupunginosan rajaa muutettiin niin, että kaavaehdotuksella osoitettu Porvoonväylän laajennettava liikennealue (LT) on kokonaan Rajakylän kaupunginosan alueella.

Porvoonväylän pohjoispuolella oleva suojaviheralue nimettiin Voimamäeksi (nimistöryhmä 22.10.2024).

Lisäksi tarkistettiin johtoaluevarauksia ja tehtiin piirustusteknisiä tarkistuksia.

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä annettujen lausuntojen ja muistutuksien vuoksi. Kaavaselostuksen lähtötietojen luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaan kohtaan lisättiin tieto päätöksistä, jotka koskevat Fazerilan pohjavedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeitä. Lähtötietojen luvun 2.1.3 rakennettua kulttuuriympäristöä koskeva teksti ja pilaantuneita maa-alueita koskeva teksti päivitettiin viimeisimpien selvityksien mukaisiksi. Asemakaavan kuvausta koskevaan lukuun 4 lisättiin tieto T-korttelia koskevasta sitovasta tonttijaosta. Lisäksi selostukseen tehtiin kaavakarttaan tehtyjen muutoksien mukaisia tarkistuksia.

Tarkistukset ovat olennaisia ja asemakaavamuutos on asetettava uudelleen nähtäville.

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo 13.5.-11.6.2026 ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunginhallitus 27.4.2026 päätti asettaa asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville MRA 27 § ja 32 §:ien mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 13.5.-11.6.2024 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 21 kappaletta ja niitä saatiin 9 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.

Lausunnot ja vastineet tiivistettyinä:

Elisa Oyj
Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa. Mikäli tietoliikennerakenteita joudutaan siirtämään, pitää siirron tarvitsijan olla vähintään 12kk ennen tarvetta yhteydessä Elisaan ja tilata siirto. Huomioitavaa on, että siirtotyöt ovat hitaita ja kalliita.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Elisan kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

Tukesilla, Fingrid Oyj:llä tai Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut huomautettavaa asemakaavasta.

Vantaan Taidemuseo Artsi
Kaikki ratikan taiteen ehdotukset Fazerilan pysäkillä integroituvat pysäkkikatoksen rakenteisiin. Kaavaan sisältyvä määräys ratikkakatosten viherkatoista rajoittaa katokseen integroitavan taiteen sisältöä ja toteutusmahdollisuuksia. Ratikan taidehankkeen kannalta onkin tärkeää, että kaavaan tehdään muutos, jonka mukaan viherkatto olisi vaihtoehtoinen silloin, kun pysäkkikatos tai pysäkkiympäristö on varattu taiteelliselle toteutukselle.

Vastine:
Ratikan pysäkkikatoksia koskeva kaavamääräys on muutettu muotoon: ”Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto tai katoksen katolle sijoittaa taidetta.”

Uudenmaan elinvoimakeskus
Porvoonväylän LT-aluetta on kaavaehdotuksessa laajennettu ulottumaan osin nykyisille T-, EV- ja ET-alueille. LT-alueen laajennus perustuu Länsimäentien vaihtopysäkkien tiesuunnitelmaan. Suunnittelualueen rajautuessa valtakunnallisesti merkittävään tieyhteyteen (Kehä 3), on vaikutusarviota suositeltavaa täydentää arviolla vaikutuksista Kehä 3:n sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

Vastine:
Kaavaselostuksen kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.1 liikennettä koskevaa tekstiä on täydennetty kaavamuutoksen Kehä III:een kohdistuvien vaikutuksien arviolla. Kaavaratkaisulla ei arvioida olevan vaikutusta Kehä III:n ja Porvoonväylän eritasoliittymien toimivuuteen tai turvallisuuteen.

Vantaan Energia

Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa.

Lupa- ja valvontavirasto

Yleiskaavan ohjausvaikutus

Asemakaavaehdotuksen T-korttelialueen määräystä on syytä tarkentaa, että yleiskaavan ohjausvaikutus merkittäviä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomasta toiminnasta välittyy asemakaavaan.

Pohjavedet

Fazerila I -vedenottamon vedenottamoalue tulee merkitä kokonaan ET-alueeksi eli pääkäyttötarkoitukseltaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi. Kaava-alueen länsiosan et-osa-aluemerkintä tulee poistaa asemakaavasta. Fazerin vedenottamoiden suoja-aluepäätöksessä on annettu määräyksiä toiminnoista, joita suoja-alueille ei voi toteuttaa ilman erillistä poikkeamista vedenottamoiden suoja-aluemääräyksistä. Mahdollinen poikkeamisluvan tarve olisi hyvä tuoda esiin myös kaavaselostuksessa sivulla 72. Uusia yleiselle liikenteelle tarkoitettuja liikenneväyliä ei saa Vaasan hallinto-oikeuden päätöksen (01/0064/2, 4.5.2001) mukaan rakentaa vedenottamoiden lähisuoja-alueelle ilman poikkeamista suoja-aluemääräyksistä. Rakentaminen Fazerin vedenottamoiden suoja-alueilla edellyttää lähtökohtaisesti aina pohjaveden hallintasuunnitelman. Vain puhtaita hulevesiä, kuten kattovesiä, saa imeyttää pohjavesialueella maaperään. Pilaantuneiden maiden alueella hulevesiä ei tule imeyttää maaperään. Ajo- ja pysäköintialueiden vesiä ei saa imeyttää maaperään edes puhdistuksen jälkeen. Kaavamääräyksiin on tarpeen lisätä määräys mahdollisesta vesilain- tai ympäristönsuojelulainvaraisuudesta.

Luonnonsuojelu

Luo ja Luo/1 -kaavamääräyksissä on syytä mainita tavoitteena liito-oravan liikkumismahdollisuuden turvaaminen risteysalueen yli. Mahdollisen raitiotiepysäkin sijoittamisessa on varmistettava, ettei heikennetä liito-oravalle aidosti toimivaa ja maakunnallisesti tärkeää ekologista yhteyttä.

Melu

Koska melutason nousu ohjearvot ylittäväksi asuinrakennuksen piha-alueella aiheutuu tieliikenteen lisäksi raitiotiestä, tulee tarvittava meluntorjunta suunnitella ja toteuttaa osana raitiotiehanketta eikä siirtää meluntorjunnan toteuttamista A-alueelle. Aineistossa ei ole selvitystä, joka osoittaisi, että ennustetilanteessa tieliikenteen lisääntyminen yksinään aiheuttaisi melutason nousun ohjearvot ylittäväksi rakennuksen etelä-länsipuolisella piha-alueella. Teollisuusalueeseen (T) on liitetty kaavamääräys: Korttelialueelle saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja. Kaavan valmistelun yhteydessä tulee huolehtia, että teollisuusalueen asunnoilla on riittävä melutason ohjearvojen mukainen piha-alue.

Liiketilat

T-korttelialueen määräyksiin tulee täsmentää, että korttelialueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja. Lisäksi tulee määrätä, että alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Ryhti-tietojärjestelmä

Ympäristöministeriön asetus maakunta-, yleis- ja asemakaavojen kaavamääräysten ja kaavakohteiden esitystavasta (Katja-asetus) on astunut voimaan 11.6.2024.

Ympäristöministeriön asetus, jolla on muutettu em. asetuksen (311/2024) 1 §, 2 §:n 1 momentti sekä liitteet 1–4, on tullut voimaan 1.7.2025. Lupa- ja valvontavirasto kannustaa siirtymään asetuksen mukaisten kaavamerkintöjen ja -määräysten käyttöön.
Lisäksi Lupa- ja valvontavirasto suosittelee, että uuteen rakennetun ympäristön Ryhti-tietojärjestelmään siirryttäisiin mahdollisimman pian.

Vastine:
Yleiskaavan ohjausvaikutus
Vantaan ratikan asemakaavoissa laaditaan ennen kaikkea vain ratikkahankkeen toteuttamisen edellyttämät muutokset, eikä kaavamuutoksissa ole lähtökohtaisesti kehitetty muuta maankäyttöä. Korttelialueiden käyttötarkoitukset on pyritty pitämään samankaltaisina, kuin voimassa olevissa asemakaavoissa, jonka vuoksi kaavamuutosehdotuksessa nro 931400 ei ole tarkennettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) käyttötarkoitusta lausunnossa kuvatulla tavalla. Alueella sijaitsee nykyisellään ympäristöluvanvaraista toimintaa. Yleiskaavan tavoiteltu muutos on pitkän aikavälin maankäytön suunnittelua koskeva kysymys, eikä yleiskaavan tavoite ole määritelty yleiskaavassa sellaisella tarkkuudella, että sen voisi sellaisenaan viedä asemakaavaan.
Pohjavedet
Vantaan ratikan asemakaavoissa korttelialueiden käyttötarkoitukset on pyritty pitämään samankaltaisina, kuin voimassa olevissa asemakaavoissa. Kaavaehdotuksessa on osoitettu vedenottamon lähisuojavyöhyke (pv/1), johon vedenottamoalue kuuluu. Kaavassa on myös annettu määräys, jonka mukaan ”pv/1 ja pv/2 -alueilla tulee huomioida Länsi-Suomen ympäristölupaviraston 7.7.2000 antamassa päätöksessä nro 53/2000/1 sekä Vaasan hallinto-oikeuden 4.5.2001 antamassa päätöksessä nro 01/0064/2 annetut suoja alueita koskevat määräykset.” Vedenottamoalue on huomioitu myös kaavassa osoitetun rakennusalan rajauksessa. Kaavamääräysten viittaukset päätöksiin nro:t 53/2000/1 ja 01/0064/2 ovat riittävät turvaamaan vedenottamoalueen käytön jatkossakin, eikä alueen käyttötarkoitusta ole tarpeen muuttaa.
Kaavaselostuksen luvun 4.4.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaa tekstiä on täydennetty lausunnon mukaisesti mahdollisesta poikkeamisluvan tarpeesta koskien vedenottamoiden suoja-aluemääräyksiä. Lisäksi luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevia tietoja on täydennetty Lupa- ja valvontaviraston 14.4.2026 antaman päätöksen (165/2026, LVV-U/35632/2026) mukaisesti.
Kaavamuutosehdotuksen pohjavesialueen rakentamista koskevaa kaavamääräystä on täydennetty: ”-- Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus.”
Kaavassa on määräykset, joidenka mukaan: ”Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut hulevedet tulee imeyttää maaperään pohjavedeksi." ja "Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain liikennöintialueilla, pysäköintialueilla, ajoneuvojen huoltopihoilla ja jäteastioiden sijoituspaikoilla. Nämä alueet tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella, ja alueiden valumavedet tulee johtaa hulevesiviemäriin tai pohjavesisuojauksen sisältävään avo-ojaan ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle." Määräykset ovat riittävät, eikä kaavassa ole tarpeen erikseen kieltää hulevesien imeyttämistä pilaantuneiden maiden alueella tai ajo- ja pysäköintialueiden hulevesien imeyttämistä maaperään.
Pohjavesialueelle on lisätty määräys, jonka mukaan ”Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.”
Luonnonsuojelu
Selvityksien mukaan alueella ei nykyisellään sijaitse liito-oravien elinympäristöä eikä lisääntymis- tai levähdyspaikkoja, vaikka kaava-alueen länsiosa on määritelty liito-oraville soveltuvaksi

alueeksi. Vantaan ratikan joukkoliikennepysäkit eivät ole sijoittumassa ekologisen yhteyden luo/1-alueelle ja ekologinen yhteys on huomioitu katusuunnitelmaehdotuksissa mm. säilytettävillä ja istutettavilla puilla. Katualueen kaavamääräyksien järjestystä on muutettu niin, että pysäkkikatoksia koskeva kaavamääräys ei ole katualueen luo/1-määräyksen alla. Katualueen luo/1-määräyksen mukaan "Alueen suunnittelun ja hoidon tavoitteena on säilyttää tienvarret metsäisinä." Katualueen ja luo-alueen kaavamääräykset luo/1-alueen ekologisesta yhteydestä ovat riittävät turvaamaan ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli.
Kaavaselostuksen luvun 4.4.2 luonnon monimuotoisuutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla, jonka mukaan kaavassa osoitetun luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen sekä luo/1-alueen suunnittelussa ja kunnossapidossa olisi hyvä huomioida liito-oravien mahdollinen liikkuminen alueella etenkin Rivieranraition ja Fazerintien ylityspaikoissa mm. säästettävien ja istutettavien puiden osalta.
Melu
Vantaan raitioradan meluselvityksen mukaan kaava-alueen asuinrakennusten korttelialueella (A) asuinrakennuksen julkisivuun kohdistuvan liikenteen yhteismelun keskiäänitason on arvioitu jäävän alle 60 dB:iin. A-korttelista on annettu määräys, jonka mukaan "Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB." Tämä toteutuu rakennuksissa usein jo tavanomaisilla seinärakenteilla. Laaditun meluselvityksen mukaan asuinrakennusten sisämelun ohjearvot (päiväajan 35 dB ja yöajan 30 dB) eivät ylity näillä toimenpiteillä kaava-alueella.
Kaavassa on määrätty A-korttelista, että "Tontilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- tai raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä." Kaavaehdotuksen A-korttelin tontille jää n. 0,4 ha piha-alue, jolla meluselvityksien mukaan päiväajan yhteismelun keskiäänitasot jäävät alle 55 dB:iin ja yöajan keskiäänitasot alle 50 dB:iin. Oleskeluun tarkoitetut alueet voidaan tontilla sijoittaa myös siten, ettei rakennusosin tarvitse huolehtia melusuojauksesta. Ilmakuvien perusteella tontin oleskeluun tarkoitettu piha-alue sijaitsee jo nykyisellään suurimmaksi osin alueella, jolla ohjearvot eivät ylity yhteismelun ennustetilanteessa. Ratikasta ei aiheudu kaava-alueella melusuojaustarvetta.
Kaavamuutosehdotuksessa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) asuntoja koskevaa määräystä on tarkennettu: "-- Asunnoilla tulee olla riittävä oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity."
Liiketilat
T-korttelin määräyksiä on täydennetty määräyksillä "liiketilojen tulee olla pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja" ja "alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä."

HSY
Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia siirrettävä vesihuoltoverkostoa Fazerintiellä sekä Länsimäentien ja Fazerintien risteysalueella. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.

Vastine:
Vesihuollon verkon muutokset on huomioitu ratikan katusuunnitelmissa.

Nähtävilläolon 13.5.-11.6.2026 jälkeen tehdyt muutokset

Saadun lausunnon perusteella teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) liike- ja toimistotiloja koskevaa kaavamääräystä on täydennetty määräyksellä *”Liiketilojen tulee olla pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja.”* T-korttelialueelle on lisätty lausunnon perusteella lisäksi kaavamääräykset, joidenka mukaan *”alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä”* ja *”asunnoilla tulee olla riittävä oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity.”* Tarkistuksiin liittyen on kuultu erikseen kyseisen alueen maanomistajaa.

Saadun lausunnon perusteella ratikkapysäkkejä koskeva kaavamääräys on tarkennettu muotoon: *”Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto* ***tai katoksen katolle sijoittaa taidetta****."*

Saadun lausunnon perusteella tärkeälle tai veden hankintaan soveltuvalle pohjavesialueelle (pv) on lisätty määräys, jonka mukaan *”Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.”*

Saadun lausunnon sekä Vantaan kaupungille myönnettyjen lupien perusteella pv-alueen pohjaveden suojelua koskeneet kaavamääräykset on tarkennettu muotoon: *”Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin,* ***tai pysyviin muutoksiin on haettava vesilain mukainen lupa****. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista.* ***Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus****.”*; *”Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain liikennöintialueilla, pysäköintialueilla, ajoneuvojen huoltopihoilla ja jäteastioiden sijoituspaikoilla. Nämä alueet tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella, ja alueiden valumavedet tulee johtaa hulevesiviemäriin* ***tai pohjavesisuojauksen sisältävään avo-ojaan*** *ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle.”* Jälkimmäisestä määräyksestä on poistettu velvoite, että valumavedet tulisi johtaa ensin öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta, perustuen Lupa- ja valvontaviraston Vantaan kaupungille myöntämään lupaan (14.4.2026, 165/2026, asiatunnus LVV-U/35632/2026) poiketa Fazerin pohjavedenottamoiden suoja-aluemääräyksestä nro 15 kaupungin hakemuksen 3.7.2025 ja sen täydennysten mukaisesti.

Voimamäen nimen ruotsinnos on korjattu muotoon ”*Kraftkullen*” ja Rivieranraition ruotsinnos muotoon ”*Rivieraspåret*”.

Lisäksi kaavakarttaan on tehty teknisiä tarkistuksia, joista tärkeimpinä kaavamääräyksien järjestystä on muutettu määräysten selkiyttämisen vuoksi ja T-korttelialueen tontin nro 7 rakennusalan merkintää on selkiytetty poikkiviivalla, joka osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä saatujen lausuntojen perusteella. Kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.1 liikenteeseen kohdistuvien vaikutuksien arviointia on täydennetty Kehä III:een kohdistuvien vaikutuksien arvioinnilla. Luvun 4.4.2 luonnon monimuotoisuutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla, jonka mukaan kaavassa osoitetun luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen sekä luo/1-alueen suunnittelussa ja kunnossapidossa olisi hyvä huomioida liito-oravien mahdollinen liikkuminen alueella etenkin Rivieranraition ja Fazerintien ylityspaikoissa mm. säästettävien ja istutettavien puiden osalta. Luvun 4.4.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla mahdollisesta poikkeamisluvan tarpeesta koskien vedenottamoiden suoja-aluemääräyksiä. Lähtökohtien luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevia tietoja on täydennetty Lupa- ja valvontaviraston 14.4.2026 antaman päätöksen (165/2026, LVV-U/35632/2026)

mukaisesti. Lisäksi luvun 2.2.1 kuva 22 voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä on päivitetty.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa kuukausikokouksissa 7.10.2020, 11.5.2021 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

Kaupungin asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Uusi MAL 2030 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024. Sopimuksella vahvistetaan mm. Vantaan ratikka -hankkeen 30 % valtion rahoitusosuus ja mahdollistetaan hankkeen toteutus.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)
Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.
- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.
- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.
- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

<u>Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)</u>

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 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa 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 laajennetaan 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 katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksiin (26.1.2026), joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

Alueen pohjaveteen liittyvien uusien lähtötietojen vuoksi asemakaava-aluetta muutettiin 28.9.2023 julkaistun kaavan nro 931400 osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivityksen yhteydessä. Ratikan reitin linjausta jouduttiin hieman muuttamaan Rivieranraition itäpäässä ja Fazerintien pohjoispäässä pohjaveden suojelemisen vuoksi. Kaava-alueen laajennus koskee myös kiinteistöä osoitteessa Kuussillantie 2. Kyseisestä kiinteistöstä kaavoitettiin voimassa olevassa asemakaavassa nro 931500 Hopeatie (kv 27.3.2023) osa lähivirkistysalueeksi (VL), jolle oli osoitettu joukkoliikenteelle varattua alueen osa (jl). Kaavaehdotuksessa nro 931400 Kuussillantie 2 -tonttia on osin palautettu entiseen laajuuteen ja lähivirkistysaluetta on muutettu asuinrakennusten korttelialueeksi (A) Kaava-aluetta laajennettiin myös Fazerin tehdasalueen kohdalla Porvoonväylän pohjoispuolella. Kaavaehdotuksessa Porvoonväylän liikennealuetta (LT) on laajennettu Uudenmaan ELY-keskuksen tiesuunnitelman (30.9.2022) mukaisesti, ja laajennuksella varauduttu linja-autoliikenteen vaihtopysäkkiin.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella osoitetaan uutta katualuetta Fazerintiellä ja uutta lähivirkistysaluetta (VL) Tammasuolle ja Slåttmosseniin, muutetaan osin Rivieranraition joukkoliikenteelle varatun alueen osan (jl) ja kevyenliikenteen reitin linjauksia ja muutetaan Rivieranraition lähivirkistysaluetta (VL) suojaviheralueeksi (EV).

Porvoonväylän maantien aluetta (LT) laajennetaan osin nykyiselle Fazerin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle (T) sekä suojaviheralueille (EV) ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelle (ET) Uudenmaan ELY-keskuksen tiesuunnitelman (30.9.2022) mukaisesti.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelissa nro 93201 osoitetaan sitova tonttijako ja muutetaan tehokkuusluku tonttikohtaisiksi rakennusoikeusluvuiksi. Fazerin vierailukeskuksen rakennukset sekä konttorirakennus ja vierailukeskuksen ulkopuolella sijaitseva piha-alue on merkitty suojeltaviksi (sr/1, sr/2 ja sp). T-korttelille osoitetaan uusia ajoneuvoliittymäkieltoja ja uusi autopaikan rakennusala (a). T-korttelialueen vesitornin (vt) ja pumppaamorakennuksen (pr) rakennusalat päivitetään Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi (et). Öljysäiliön (ös) merkintä on poistettu ja alue on muutettu osaksi uutta autopaikan rakennusalaa (a). T-korttelilta on poistettu alueen aitauksen kieltävä merkintä ja annettu uusia kaavamääräyksiä liiketiloihin ja kiinteistön hoidon kannalta välttämättömien asuntojen piha-alueisiin liittyen sekä vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumisen kieltävä määräys.

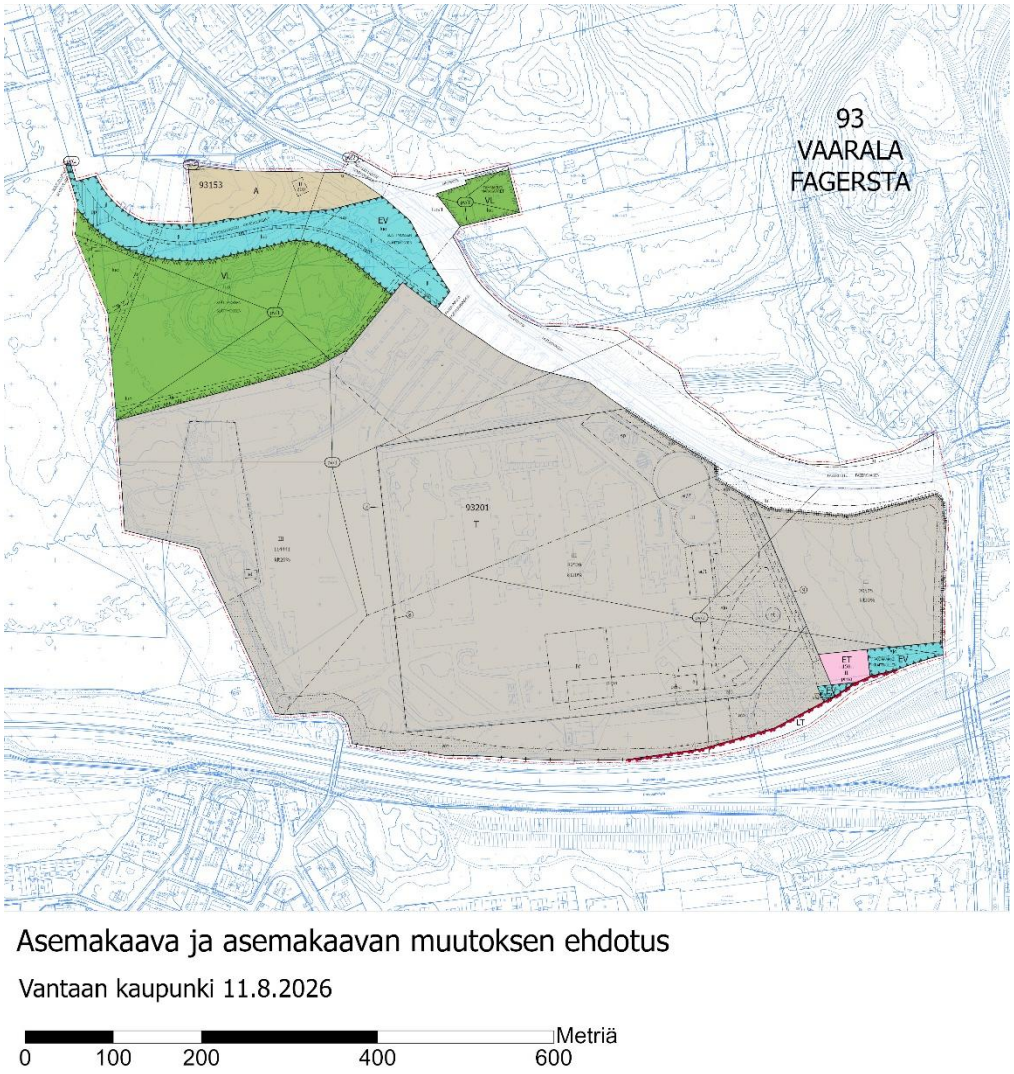
T-korttelin 93201 tontille nro 8 ja ET-korttelille on osoitettu alueen osat, joilla maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Osa T-korttelialueesta nro 93201 muutetaan lähivirkistysalueeksi (VL) turvaamaan maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden jatkuvuus. Kaavassa osoitetaan yhteydelle myös luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet. Kaavassa osoitetaan uusi ohjeellinen ulkoilureitti Slåttmossenin lähivirkistysalueen eteläreunalle.

Lisäksi kaavassa osoitetaan pohjavesialueen rajaus (pv) sekä Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätöksen nro 53/2000/1 mukaiset pohjavedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet (pv/1 ja pv/2) ja annetaan pohjaveden suojeluun liittyviä määräyksiä.

Uusi Fazerintien katualue, Rivieranraition EV-alue ja joukkoliikenteelle varattu alueen osa sekä Porvoonväylän maantien alueen leventäminen muuttavat viereisten, kaavamuutosalueessa mukanaolevien korttelialueiden ja yleisten alueiden rajauksia. Kaavassa osoitetut katualueen, joukkoliikenteelle varatun alueen osan sekä kevyenliikenteen tilavaraukset perustuvat 26.1.2026 valmistuneisiin katusuunnitelmaluonnoksiin. Uutta katualuetta muodostuu yhteensä noin 3,9 ha.

Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisena eikä asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.



Kuva 32. Ote asemakaavaehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on kaavamuutoksessa muutettu kerrosneliöihin perustuviksi, jotta rakennusoikeudet pysyvät ennallaan tontin pinta-aloista riippumatta.

Kaava-alueen pinta-ala on noin 43,7 ha. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 217 836 k-m².

Virkistysalueita on yhteensä 5,05 ha. Virkistysalueiden pinta-ala kasvaa 2,04 ha.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T) kaavamuutosalueella on yhteensä 30,54 ha. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 217 486 k-m². Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue pienenee yhteensä noin 5,28 ha.

Asuinrakennusten korttelialuetta (A) on yhteensä noin 0,96 ha. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 200 k-m².

Liikennealueita kaavamuutosalueella on yhteensä 4,58 ha. Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta noin 4,18 ha.

Erityisalueita on kaava-alueella 2,52 ha. Erityisalueiden pinta-ala kasvaa voimassa olevasta kaavasta noin 2,05 ha.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa on annettu maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden turvaamiseen, maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, pohjaveden suojeluun, työmaavesien käsittelyyn, rakennusperinnön suojeluun, melusuojaukseen, kaupunkikuvaan, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon sekä katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen liittyviä määräyksiä.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu asuinrakennusten korttelialueesta (A) teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta (T), yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueesta (ET), lähivirkistysalueesta (VL), suojaviheralueesta (EV), maantien alueesta (LT) sekä katualueista. Asemakaava-alueessa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

A, asuinrakennusten korttelialue
Kaavamuutoksella laajennetaan korttelia nro 93153 ja sille osoitettua ohjeellista tonttia nro 9 voimassa olevan asemakaavan mukaiselle virkistysalueelle (VL). Tonttijako on esitetty ohjeellisena. Rakennusoikeus on 200 k-m2 ja kerrosluku on kaksi (II). Alue kuuluu pohjavesialueeseen. Korttelialueella on annettu määräykset melusuojauksesta, vihertehokkuudesta, autopaikkojen määrästä, kaupunkikuvasta, sekä aurinkopaneelien ja kasvikattojen asentamisesta.

T, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue

Osa korttelista 93201 on kaavoitettu katualueeksi ja osa korttelin pohjoisosasta on muutettu lähivirkistysalueeksi (VL). Korttelikohtainen tehokkuusluku on muutettu tonttikohtaiseksi rakennusoikeusluvuksi. Rakennusoikeus pysyy samana. Korttelille on osoitettu uusia ajoneuvoliittymäkieltomerkintöjä. Merkinnät eivät vaikuta nykyisiin liittymäjärjestelyihin. Fazerin vierailukeskuksen rakennukset sekä makeiskonttori ja vierailukeskuksen ulkopuolella sijaitseva piha-alue on merkitty

suojeltaviksi. Ohjeellisen rakennusalan merkintä vesitornille (vt) ja rakennusala pumppaamorakennukselle (pr) on korvattu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten merkinnällä (et). Öljysäiliötä (ös) varten osoitetun rakennusalan merkintä on poistettu ja alueelle on osoitettu uusi auton säilytyspaikan rakennusala (a). Korttelille on osoitettu tärkeä veden hankintaan soveltuva pohjavesialue (pv), jolle on osoitettu pohjaveden suojelua koskevia kaavamääräyksiä. Korttelin pohjoisosassa ollut merkintä alueen osasta, jota ei saa aidata on poistettu. Kortteliin sijoittuville tonteille on annettu uudet numerot. Tontille 8 on osoitettu pima-alue. Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Lisäksi korttelialueelle on annettu uusia kaavamääräyksiä liiketiloihin ja kiinteistön hoidon kannalta välttämättömien asuntojen piha-alueisiin liittyen sekä vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumisen kieltävä määräys.

ET, yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue

Porvoonväylän ja Länsimäentien risteyksen lähettyville, Fazerin tehdasalueen kupeeseen sijoittuu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue. Alueelle on osoitettu pima-alue, jonka maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Alue kuuluu pohjavesialueeseen.

4.3.2 Muut alueet

VL, Lähivirkistysalue

Kaava-alueen pohjoisosassa on Slåttmossenin ja Tammasuon lähivirkistysalueet. Alueet ovat osa maakunnallisesti merkittävää ekologista yhteyttä. Lähivirkistysalueille on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo) ekologisen yhteyden turvaamiseksi. Virkistysalueita yhdistää Rivieranraition suojaviheralueen (EV) luo-alue ja Fazerintien katualueen ylittävä ekologinen yhteys (luo/1). Lisäksi Slåttmossenin alueelle on osoitettu ohjeelliset ulkoilureitit (ur).

LT, Maantien alue

Porvoonväylä on osoitettu maantien alueena ja sitä levennetään kaavaehdotuksella.

Katualueet

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnoksien tilavarausten 26.1.2026 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Katualueelle on annettu määräykset koskien raitioliikenteen tärinää ja runkoääntä sekä määräys, jonka mukaan mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto tai katoksen katolle sijoittaa taidetta. Fazerintien katualueelle on osoitettu katualueen ylittävä ekologinen yhteys (luo/1). Määräyksen mukaan alueen suunnittelun ja hoidon tavoitteena on säilyttää tienvarret metsäisinä. Muilla, kuin ajoväylillä, tulee suosia kasvillisuutta, luonnonmukaisia materiaaleja ja nurmikiveä. Katualueelle on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo), jonka puustoa on säilytettävä tai uudistettava siten, että ekologinen yhteys viheralueilla säilyy puustoisena ja kerroksellisena. Lisäksi Fazerintien katualueelle on osoitettu ohjeellisella istutettavan alueen merkinnällä katusuunnitelmaluonnosten mukainen katuviheralue. Fazerintien varrelle on osoitettu katualueen luiskia (lu).

EV, suojaviheralue

Suojaviheralueeksi osoitetulta kiinteistöltä nro 92-410-4-39 on osoitettua ajoyhteys ET-korttelialueen kiinteistölle nro 92-410-4-23. Kaava-alueen pohjoisosassa Rivieranraitio ja sen varsi on osoitettu suojaviheralueeksi, jolle on osoitettu joukkoliikenteelle varattu alueen osa (jl), joka on varattu pikaraitiotielle. Suojaviheralueelle sijoittuva raidealue tulee toteuttaa nurmi- tai niittypintaisena. Suojaviheralueella joukkoliikennealueen rakentamiseen liittyvät välttämättömät leikkaukset

ja pengerrykset tulee tehdä siten, että ei tarpeettomasti vahingoiteta kasvillisuutta tai turmella maisemakuvaa. Rivieranraition varrelle on osoitettu yleinen jalankululle ja pyöräilylle varattu alueen osa (pp). Lisäksi alueelle on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo), jossa puustoa on säilytettävä tai uudistettava siten, että ekologinen yhteys viheralueilla säilyy puustoisena ja kerroksellisena.

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 pääosin valmiiksi rakennettuun ympäristöön ja on yhdyskuntarakennetta jatkava. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hankkeella turvataan ekologisen käytävän säilyminen yhdyskuntarakenteen kehittämisestä huolimatta. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella 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

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella 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

Asemakaavan ja asemakaavan muutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen sekä suojaviheralueen (EV) osalta, jonne on kaavassa osoitettu joukkoliikenteelle varattu alueen osa. Kaavassa on määrätty, että EV-alueella joukkoliikennealueen rakentamiseen liittyvät

välttämättömät leikkaukset ja pengerrykset tulee tehdä siten, että ei tarpeettomasti vahingoiteta kasvillisuutta tai turmella maisemakuvaa. Lisäksi raidealue tulee toteuttaa nurmi- tai niittypintaisena. Lisäksi kaavalla suojellaan Fazerin vierailukeskuksen rakennukset sekä makeiskonttorirakennus.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

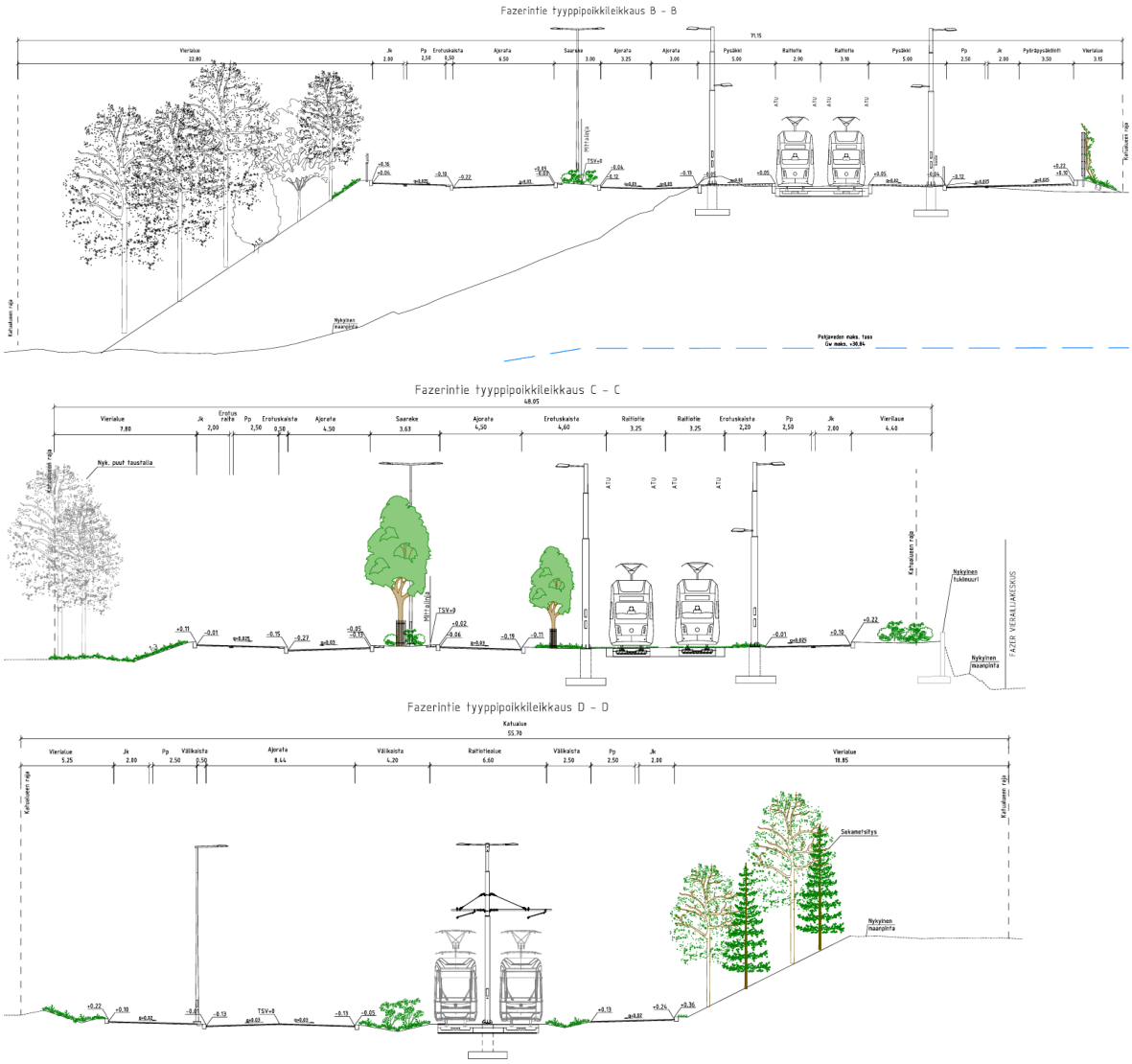
Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020) mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.

Kuva 33. Raidealueen esimerkkitoteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).

Alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (erivärisiä betonikiviä ja luonnonkiveä), jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen nykyistä katuvihreää joudutaan poistamaan rakentamisen alta. Poistuvaa kasvillisuutta kuitenkin kompensoidaan katualueen rakentamisessa. Puu- ja pensasistutuksia on katusuunnitelmaehdotuksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista, ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Katusuunnitelmaluonnoksien *(Sweco Finland 26.1.2026)* perusteella katualuetta levennetään Fazerintiellä. Kaava-alueelle sijoittuu Fazerilan raitiotiepysäkki. Kaavamääräysten mukaan, mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto. Fazerintien risteykset muuttuvat liikennevalo-ohjatuiksi.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen mukainen Fazerintien katualueen levennys vaatii katusuunnitelmaluonnoksien *(Sweco Finland 26.1.2026)* perusteella merkittävää maanpinnan täyttöä ja leikkausta.



Kuvat 34-36. Tyyppipoikkileikkaukset Fazerintiellä. (Sweco Finland, luonnos 26.1.2026)

Kuva 37. Havainnekuva Rivieranraitiolta kuvattuna lännestä itään päin. (WSP Finland Oy.)

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Ratikkareitin varrelle on arvioitu tulevan 60 000 uutta asukasta ja yli 30 000 työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä. Arviot pohjautuvat ratikan kaavarunkoon.

Ratikan rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja.

Kaavan toteuttamiseen liittyvien kunnallisteknisen rakentamisen kustannukset liittyvät HSY:n Långmossenin vesihuoltoverkoston ja Vantaan ratikan aiheuttamiin johtosiirtotarpeisiin, joiden kustannukset kohdistuvat osin HSY:lle ja osin Vantaan kaupungille.

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.)*

Vantaan ratikan tarkennetut investointikustannukset ovat 750 miljoonaa euroa. Helsingin seudun MAL-yhteistyön kautta valtion osuus niistä olisi 30 prosenttia eli 177 miljoonaa euroa. Lisäksi Helsingin kaupunki vastaa omasta rataosuudestaan, jonka kustannuksiksi on arvioitu 15 miljoonaa euroa. Vantaan kustannusosuudeksi jää 414 miljoonaa euroa.

Rakentamiskustannukset koostuvat raitiotien ja pysäkkien, autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, puurivien ja muun kadulle suunnitellun rakentamisesta. Lisäksi kustannukset on laskettu maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtämiselle ja uusien rakentamiselle sekä nykyisten rakenteiden purkamiselle. Kustannuksiin on laskettu materiaalit, suunnittelu ja rakentamisen kulut. Kaikki raitiotien rakentamisesta sekä ratikkakaduille että ympäröiville kaduille aiheutuvat muutokset on otettu huomioon rakentamiskustannuksissa. Esimerkiksi jalkakäytävien ja pyöräteiden parannukset on laskettu mukaan kustannuksiin.

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä *(Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022)* vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöveroverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverokertymän kasvuksi on vuonna 2019 arvioitu 120 miljoonaa euroa.

Vuoden 2023 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 414 miljoona euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 383 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan -31 miljoona euroa 40 vuoden aikana.

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

Kaavalla muutetaan osin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta osaksi Slåttmossenin lähivirkistysaluetta ja kaavassa muodostetaan uusi Tammasuon lähivirkistysalue. Kaavamuutoksella muutetaan virkistysaluetta Rivieranraition osuudelta suojaviheralueeksi. Muutoksell on suuri merkitys virkistysalueiden saavutettavuuteen, jatkuvuuteen ja ekologisen yhteyden turvaamiseen.

Viheralueiden jatkuvuus Fazerintien kummallakin puolella on huomioitu kaavassa. Ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Slåttmossenin virkistysalueelta Lähdepuiston virkistysalueelle on turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istuttamisen avulla. Kaavassa on merkitty ulkoilureittejä ja hiihtoladut on huomioitu. Hanke täyttää VAT:n virkistyskäyttöä koskevat ja Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan ympäristötavoitteet.

Kulttuuriperintö

Kaava-alueelta korttelin 93201 rakennukset on inventoitu (*Fazerin leipomo- ja voimalarakennuksen rakennushistoriaselvitys, Ramboll Finland Oy 5.4.2023, sekä Fazerilan Makeiskonttorin ja konsernikonttorin rakennusselvitys, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy, 2015*). Vuonna 2023 tehdyn selvityksen perusteella leipomorakennuksen alkuperäinen ilme ja rakenne on muuttunut niin, ettei sille nähdä suojeluperusteita. Voimalarakennuksella on enemmän historiallisia arvoja, mutta koska se on maisemallisesti syrjässä ja kunnostustöissä tultaisiin luultavasti menettämään alkuperäisyysarvoja, ei voimalalaitokselle nähdä suojeluperusteita.

Vuoden 2015 Fazerilan Makeiskonttorin ja konsernikonttorin rakennusselvityksessä (Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy) on todettu, että tehdaskokonaisuuden arvot keskittyvät etenkin Kurt Simbergin suunnittelemaan makeiskonttoriin. Rakennuksen osaa on peruskorjattu vuonna 2016, jolloin rakennuksen osaan on kohdistunut paljon muutoksia. Muutokset on kuitenkin huomioitu alkuperäinen arkkitehtuuri ja tehtaan alkuperäinen arkkitehtuuri on vielä hyvin havaittavissa rakennuksen osassa. Koska rakennuksella on suuri historiallinen merkitys alueelle, on asemakaavassa osoitettu suojelumerkintä makeiskonttorin osalle. Rakennuksen julkisivuja on hoidettava ja kunnostettava ottaen huomioon rakennuksen alkuperäinen arkkitehtuuri. Rakennuksen sisätiloissa sijaitsee historiallisesti arvokkaita elementtejä, jotka on säilytettävä. Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.

Fazerin vierailu- ja kokouskeskus (Fazer Experience) pihapiireineen on tuonut positiivista kerroksisuutta tehdaskokonaisuuteen. Vierailukeskus on arkkitehtonisesti merkittävä 2010-luvun rakennus, joka on palkittu niin teknisten ratkaisujensa kuin arkkitehtuurinsa ansioista. Vierailukeskuksen rakennusta ympäröivä pihapiiri, jossa kasvaa Fazerin tuotteiden kotimaisia raaka-aineita, kuuluu oleellisesti kokonaisuuteen. Pihasuunnitelman on tehnyt maisema-arkkitehti Yrjö Ala-Heikkilä Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy:stä. Suunnitelma perustuu neljään ympyrään, joissa on piknikpuisto, hedelmäpuisto, viljapelto ja tropiikki. Kolme ympyröistä sijoittuu vierailukeskuksen ulkopuolelle ja yksi sisälle. Vierailukeskuksen rakennuksille ja sen pihapiirille on osoitettu suojelumerkintä, vaikka rakennelmat ovat vielä iältään nuoria. Määräys koskee Fazerilan vierailukeskuksen kokonaisuutta, johon kuuluu vierailukeskuksen sisätilat, julkisivu sekä sen ulkopuolella sijaitseva piha-alue. Kokonaisuuden kunnostus- ja muutostöissä on huomioitava kokonaisuuden alkuperäinen idea, joka rakentuu neljän teemallisen kokonaisuuden ympyröinä. Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto. Pihaa tulee hoitaa alkuperäisen pihasuunnitelman luonteen mukaisesti. Pihaan kohdistuvista muutostöistä tulee kuulla paikallista museoviranomaista.

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.

<u>Autoliikenne</u>

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ja raitiotien toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Fazerintiellä. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan ajoneuvoliikenteestä erotettuna omalla kaistallaan. Autoliikenteen sujuvuus on varmistettu katualueiden riittävillä tilavarauksilla. Asemakaavamuutos ei kasvata alueen autoliikennemääriä suhteessa voimassa olevaan asemakaavaan, koska kaavamuutos ei mahdollista uutta maankäyttöä tai muuta sen tyyppiä. Kaavaratkaisun vaikutukset arvioidaan niin vähäisiksi, ettei niillä ole vaikutusta Kehä III:n ja Porvoonväylän eritasoliittymien toimivuuteen tai turvallisuuteen.

Ajoliittymiin esitetään seuraavat muutokset liikenteen toimivuuden parantamiseksi. Korttelin 93201 tonteille 8 ja 9 osoitetaan ajoneuvoliittymäkielto Fazerintien ja Länsimäentien puoleisille rajoille. Ajo tontille 9 tapahtuu Länsimäentien kautta. Tontilla 8 ajoneuvoliittymäkielto osoitetaan koko Fazerintien alueelle ja ajo tontille tapahtuu korttelin 93201 tontin 7 kautta.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttavat 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

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle sijoittuu Fazerilan raitiotiepysäkki, joka sijaitsee Fazerintiellä. Arvioitu matka-aika Fazerilan raitiotiepysäkiltä lentokentälle on 45 min, Tikkurilan asemalle 18 min ja Mellunmäen metroasemalle 6 min.

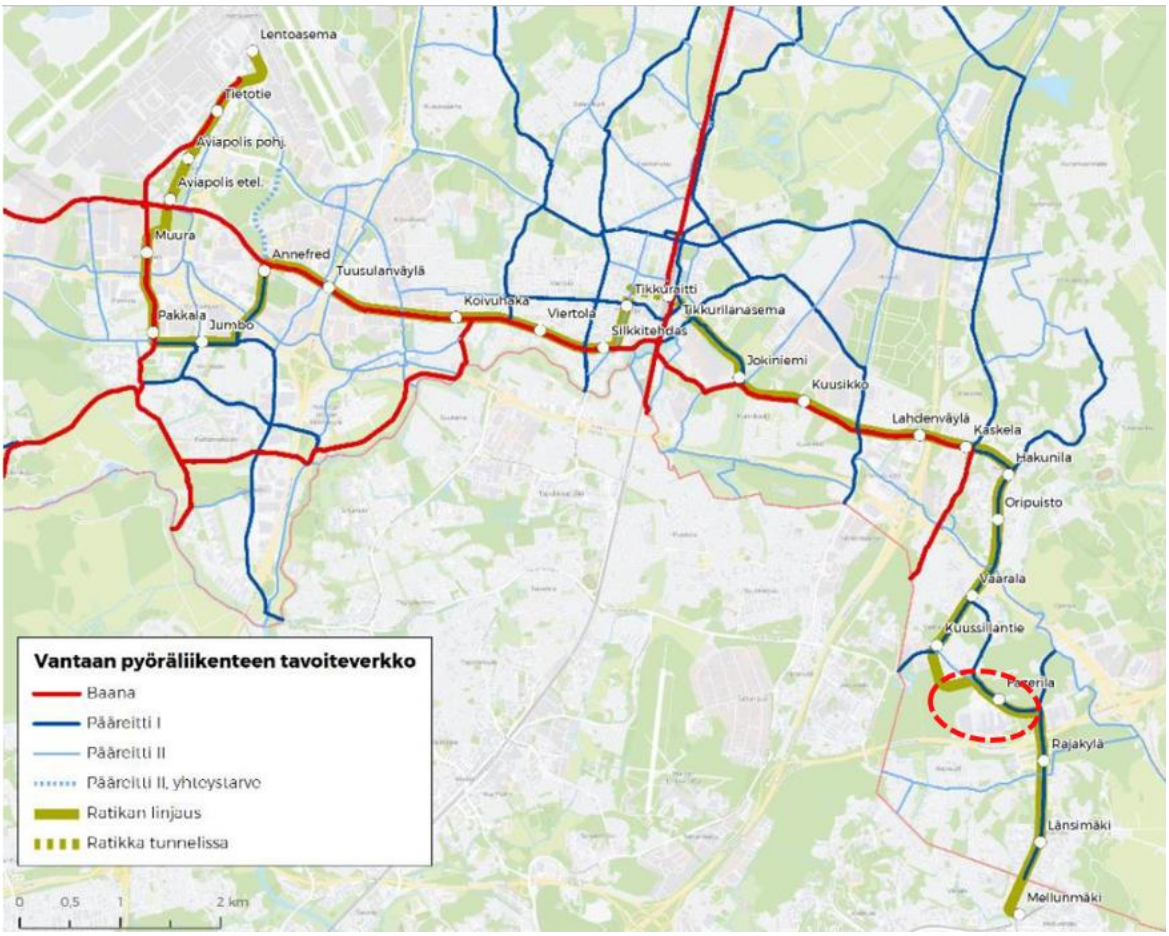
Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 31 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän 45 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy 28.10.2022).

Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (18.6.2018) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).* Parannetut jalankulun ja pyöräilyn reitit näkyvät asemakaavassa leveämpänä katualuevarauksena.

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020),* jossa Fazerintien eteläpuolelle on määritelty pääpyöräilyreitti I, jonka kriteerinä on korkea pyöräliikenteen nykyinen tai tavoiteltu määrä.



Kuva 38. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Kaava-alueen likimääräinen sijainti on ympyröity punaisella katkoviivalla.

Katusuunnitelmaluonnoksien *(Sweco Finland 26.1.2026)* mukaan Rivieranraition eteläpuolella on jalankulku- ja pyöräliikenteen väylä. Fazerintiellä on molemmin puolin jalankulku- ja pyöräliikenteen väylät, joissa jalankulku- ja pyörätie on toisistaan eroteltu. Fazerilan raitiotiepysäkin yhteyteen on esitetty kaupunkipyöräasema, pyöräpysäköinti 20 polkupyörälle sekä sähköpotkulautojen pysäköintialue.

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa HSY:n Långmossenin vesihuoltoverkoston lisäksi uusia vesihuoltolinjoja. Nykyiset kaava-alueen toiminnot voivat liittyä nykyiseen vesihuoltoverkostoon.

Hulevedet

Kaavamuutosalueen puhtaat kattovedet ja pintavedet voidaan imeyttää maaperään tai käsitellä biosuodattamalla.

Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.

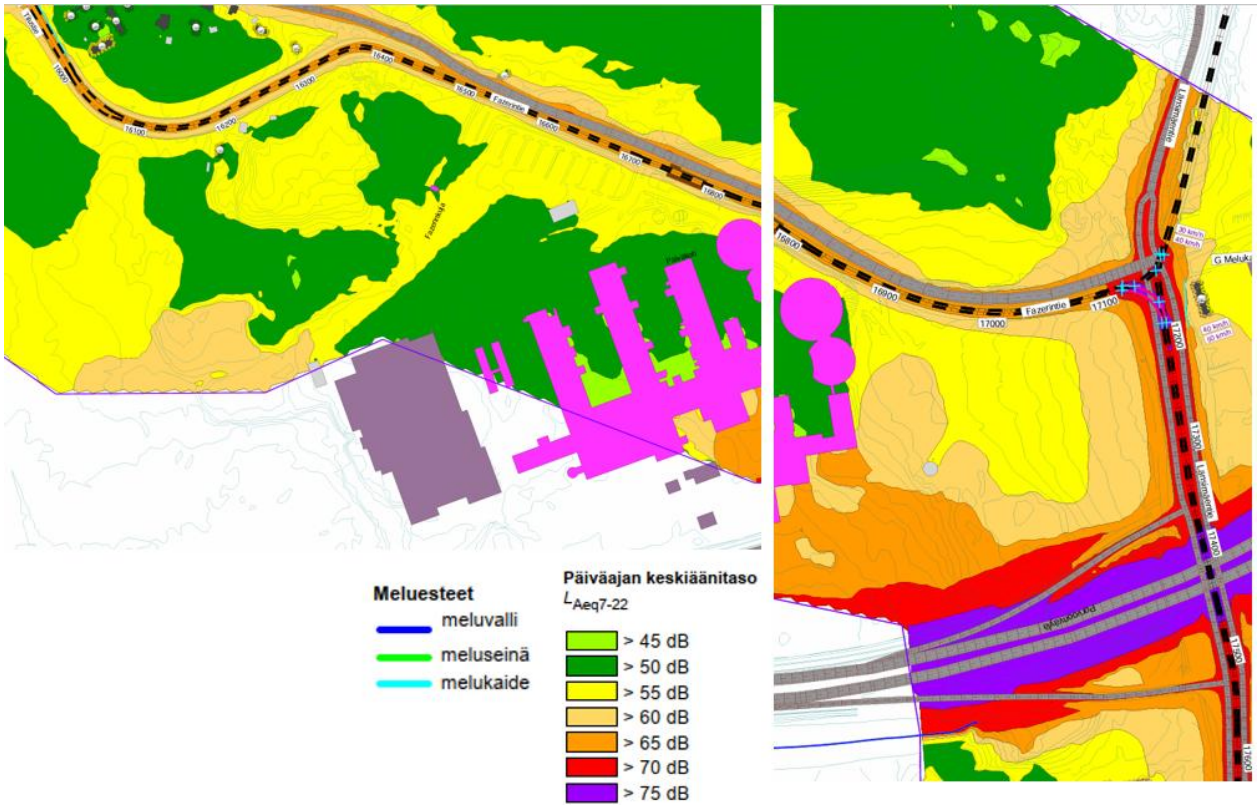
Ympäristöhäiriöt

Melu

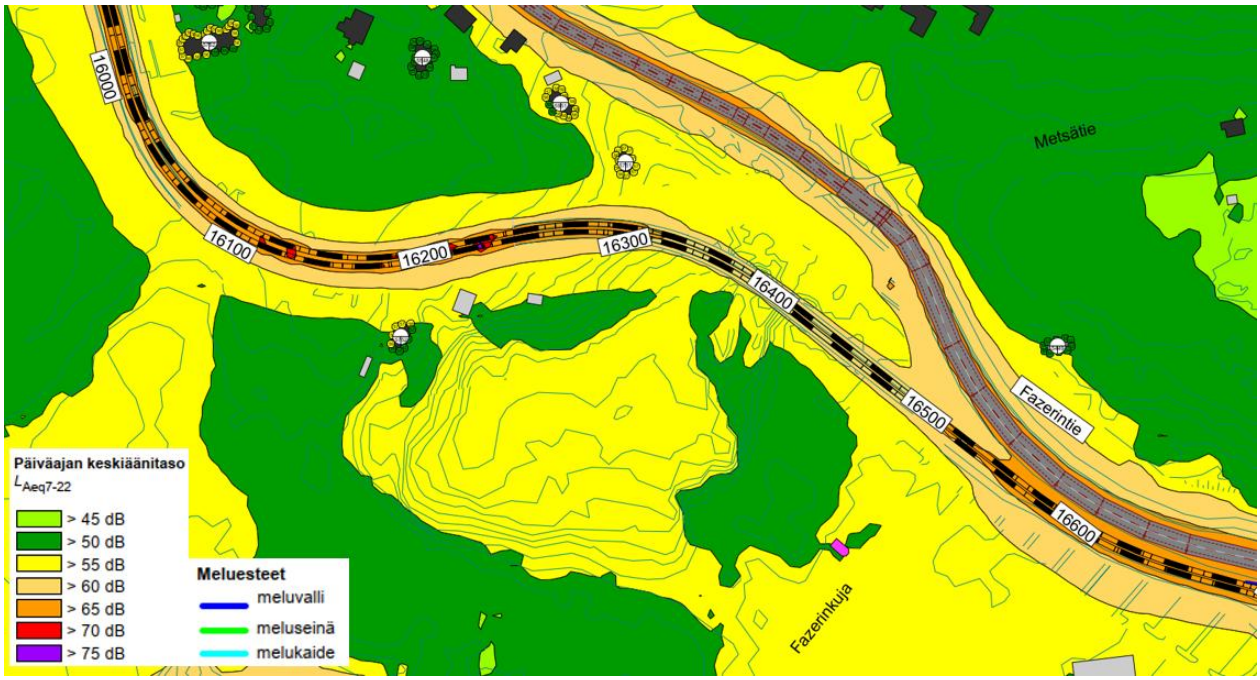
Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.1.2023 *(Sitowise Oy*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Kuussillanniityssä paaluvälillä 16000–16500 mitoittavana melulähteenä on liikennemelu Kuussillantieltä sekä tulevalta ratikan raitiotieltä. Raitiovaunun melu muuttaa alueen melutilannetta, koska Tilustie on vähän liikennöity eikä Hopeatiellä ole nykyisellään juurikaan liikennettä. Ennustetilanteessa raitioliikenteen melun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 59 dB ja enimmäisäänitaso (LAmax) 71 dB.

Fazerintiellä paaluvälillä 16500–17100 Metsätie-Länsimäentie on ainoastaan teollisuus- ja toimistorakennuksia. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta.



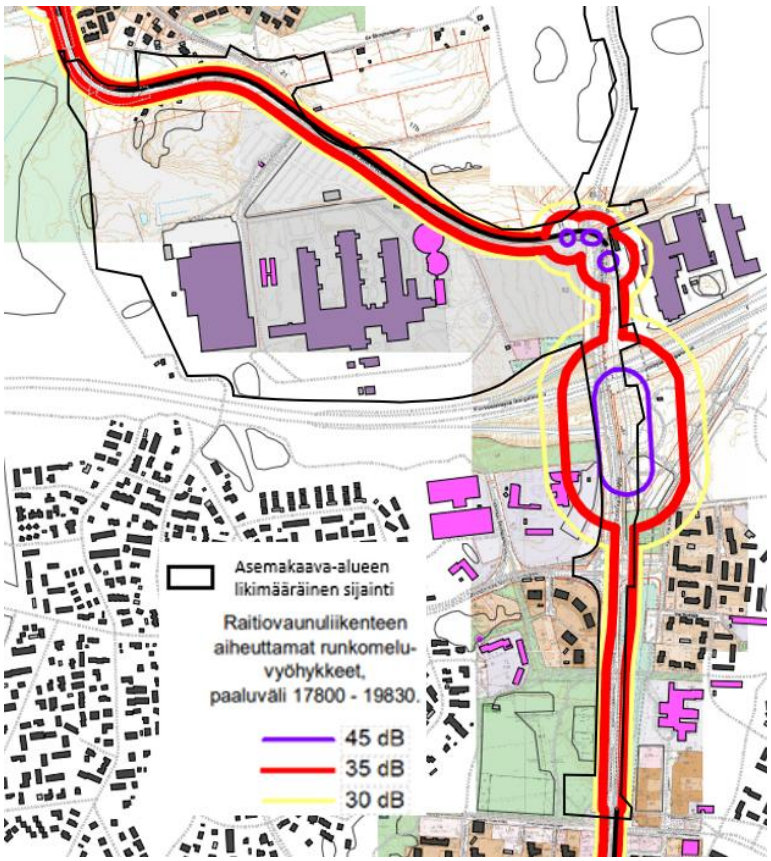
Kuvat 39–41. Otteet tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta kaava-alueella (Sitowise Oy 31.1.2023).



Kuva 42. Ote Rivieranraition päivitetystä tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteen melumallinnuksesta (Vantaan ratikka / WSP Finland Oy 11.3.2026).

Tärinä ja runkomelu

Vantaan raitiotien tärinä- ja runkomeluselvityksen *(WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 18.1.2023*) mukaan Rivieranraition ja Fazerintien varrella raitiovaunuliikenteen aiheuttamien runkomelu-vyöhykkeiden arvioidaan sijoittuvan katualueille tai niiden välittömään läheisyyteen.



Kuva 43. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Vaaralan eteläosassa ja Länsimäen pohjoisosissa, paaluväli 16000–18300 (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 18.1.2023).

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla *(WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 18.1.2023).*

Värähtely-luokka	Kuvaus olosuhteista	$v_{w,95}$ (mm/s)
A	Hyvät asuinolosuhteet *Ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää*	≤ 0,10
B	Suhteellisen hyvät olosuhteet *Ihmiset voivat havaita tärinän, mutta se ei ole yleensä häiritsevää*	≤ 0,15
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa *Keskimäärin 15 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,30
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla *Keskimäärin 25 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,60

Rakennustyyppi	Runkomelutaso L_{prm} (dB)
Radio-, tv- ja äänitysstudiot, konserttisalit	25-30
Asuinhuoneistot	30/35*
Hoito- ja sosiaalihuollon laitokset, majoitustilat	30/35*
Kokoontumis- ja opetustilat	35
Toimistot, kaupat, näyttelytilat, museot	40/45*

*Kuva 44. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 18.1.2023).*

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 asuinrakennusten sekä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueilla määrätään koneellisten ilmanvaihtojärjestelmien asentamisesta. Rakennukset 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 Associates Oy 2020) mukaisesti suunnittelualueella sijaitsee yksi PIMA-kohde Fazerin kiinteistöllä. Fazerin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen kiinteistöllä 92-93-201-5 sijaitsee lämpökeskus ja kaksi isoa, purettua öljysäiliötä. Alueelta on laadittu maaperätutkimukset vuosina 2011 ja 2013. Kohteen

pilaantuneisuutta voidaan tutkia kaivamalla asiantuntijakonsultin valvonnassa. Tutkimuksilla kaivetut pilaantuneet maa-ainekset voidaan toimittaa käsiteltäväksi luvanvaraiseen paikkaan. Kohteille on kaavassa annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperän tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Porvoonväylän pohjoispuolisen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueen (ET) etelälaidalla on havaittu vähäisiä määriä pilaantunutta maaperää. Kohteille on kaavassa annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperän tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Golder Associates Oy toteutti vuonna 2022 Vantaan kaupungin toimeksiannosta ympäristöteknisen maaperätutkimuksen Vantaan raitiotielinjan itäosassa. Tutkimuksessa todettiin alueella kohonneita haitta-aineiden pitoisuuksia, jotka eivät edellytä jatkotoimenpiteitä kohteen nykyisessä käytössä. Mikäli maaperä epäillään/todetaan pilaantuneeksi mahdollisesti myöhemmin tehtävien kaivutöiden yhteydessä, tulee maaperän haitta-ainepitoisuudet tarkastaa. Mahdollisista jatkotoimenpiteistä sovitaan tällöin pitoisuuksien perusteella Vantaan kaupungin ympäristökeskuksen kanssa. Vantaan ratikkalinja paalulukujen 15400…18200 välillä sijaitsee pohjavesialueella (0109252 Fazerila, 1-luokka). Pohjavesialueelle tehdyistä koekuopista otetuissa näytteissä todettiin yhden koekuopan alueella (Tilustien päässä) alemman ohjearvon ylittävä haitta-ainepitoisuus. Ottaen huomioon kohteen maaperä- ja pohjavesiolosuhteet, todettujen haitta-aineiden ominaisuudet sekä kohteen sijainnin ja käytön, pohjavesialueella ei arvioida olevan tarvetta välittömiin jatkotoimenpiteisiin sen nykykäytössä. Suunniteltaessa mahdollisia kaivutöitä, tulee olla hyvissä ajoin yhteydessä Vantaan kaupungin ympäristökeskukseen mahdollisen pilaantuneen maaperän kunnostusilmoituksen tarpeesta. (Golder Associates Oy 25.1.2022)

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. Rakentaminen saattaa aiheuttaa pohjaveden hetkellistä samentumista. Rakentamisen aikaisten häiriöiden rajoittamiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Kormuniitynojaan, Kuussillanojaan tai Westerkullanojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Fazerin teollisuusalueen pohjoisosaan sekä Fazerintie-Metsätie-risteyksen viereiselle alueelle kaavoitetaan uutta virkistysaluetta ja lähivirkistysalueille osoitetaan luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät alueenosat (luo), joilla turvataan maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden jatkuvuus Vanhankaupunginlahdelta Ojankoon sekä alueen luontoarvoja. Samalla turvataan virkistysalueiden saavutettavuus. Kaavaehdotuksen luo-alueilla puustoa on säilytettävä tai uudistettava siten, että ekologinen yhteys viheralueilla säilyy puustoisena ja kerroksellisena. Ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Slåttmossenin virkistysalueelta Lähdepuiston ja Tammasuon virkistysalueille on turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istuttamisen avulla. Kaavaehdotuksen katualueelle osuvalla luo-alueen osalla tulee alueen suunnittelun ja hoidon tavoitteena olla säilyttää tienvarret metsäisinä. Lisäksi muualla kuin ajoväylillä tulee suosia kasvillisuutta, luonnonmukaisia materiaaleja ja nurmikiveä.

Joukkoliikenteelle varattu alueenosa (jl) sekä kevyenliikenteen yhteyksiä on osoitettu kaavaehdotuksessa Rivieranraition suojaviheralueelle. jl-alue on varattu pikaraitiotielle. Kaavassa on määrätty, että suojaviheralueelle sijoittuva raidealue tulee toteuttaa niitty- tai nurmipintaisena. EV-

alueella joukkoliikennealueen rakentamiseen liittyvät välttämättömät leikkaukset ja pengerrykset tulee tehdä siten, että ei tarpeettomasti vahingoiteta kasvillisuutta tai turmella maisemakuvaa.

Lisäksi kaavassa on määrätty asuinrakennusten korttelialueelle 0,9 vihertehokkuus.

Aivan kaava-alueen länsiosassa joukkoliikenteelle varatun alueen osan ja kevyenliikenteen väylän toteutuminen tulee kaventamaan itärajaltaan luontoselvityksen (Faunatica 2022) yhteydessä määriteltyä lahokaviosammalen esiintymisaluetta ja luontotyyppialuetta no. 24. Vaikutukset kohdistuvat näiden luontoalueiden raja-alueelle ja vaikutukset ovat siten vähäiset. Asemakaava ei merkittävästi heikennä kyseisten luontotyyppialueiden arvoa tai elinvoimaisuutta.

Kaava-alueen länsiosa määriteltiin Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelmassa (Ramboll 2022) liito-oravalle soveltuvaksi alueeksi. Katualueen levennys ja joukkoliikenteelle varatun alueen osa sekä kevyen liikenteen väylä tulee kaventamaan tätä soveltuvan elinympäristön aluetta sen itäosista. Kaava-alueelta ei kuitenkaan ole havaittu liito-oravia vuosien 2020–2021 ja 2024 aikana suoritettujen maastotutkimusten yhteydessä. Hopeatien varrelta tunnistettiin drone-kuvista mahdollisia kolopuita, mutta tarkemmissa maastotutkimuksissa ne määriteltiin liito-oraville soveltumattomiksi. Kaavassa osoitetun luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen sekä luo/1-alueen suunnittelussa ja kunnossapidossa olisi kuitenkin hyvä huomioida liito-oravien mahdollinen liikkuminen alueella etenkin Rivieranraition ja Fazerintien ylityspaikoissa mm. säästettävien ja istutettavien puiden osalta.

Vantaan ratikka on suunniteltu kulkemaan pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Katusuunnitelmaluonnoksissa (Sweco Finland 26.1.2026) katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen katuvihreän määrä vähenee. Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Puu- ja pensasistutuksia on katusuunnitelmaehdotuksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista, ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista sekä leikkauksista maa- tai kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alueella huomioidaan vettä läpäisevän ja läpäisemätön pinnan muutokset verrattuna nykytilaan. Muutoksia alueen pinta- ja pohjavesiin ehkäistään hulevesien hallintaratkaisuilla.

Pohjavesi on paikoitellen lähellä maanpintaa. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia ovat pohjaveden samentuminen, pinnantason lasku sekä pinnantason laskusta johtuvat virtaussuunnan muutokset. Vaikutusten laajuuteen vaikuttavat mm. rakentamisen kesto, pohjavesipinnan alentamisen tarve sekä pohjavesipinnan ja maanpinnan väliin jäävän maapeitteen paksuus. Tilustien ympäristön pohjavedessä havaitut haitta-aineet voivat hetkellisesti kulkeutua kohti kaava-aluetta virtaussuunnan muuttuessa. Jos kaivutöiden suunnitellaan ulottuvan savikon alaisiin kerroksiin, on pohjaveden hallinta keskeisessä asemassa, jotta ehkäistään paineellisen pohjaveden hallitsematon purkautuminen. Pohjaveden hallinta on keskeisessä asemassa massanvaihtoa suunnitellessa. Massanvaihdon vaikutukset ovat kuitenkin väliaikaisia ja pohjavesiolosuhteet palautuvat entiselleen rakentamisen loputtua, kunhan rakentaminen tehdään niin, ettei rakenteiden kuivatustaso yletä pohjavesipintaan. Pohjavesialueella on huolehdittava pohjaveden suojauksesta ratikkalinjalla sekä

hulevesien viivytysrakenteissa. (Vantaan ratikan hulevesiselvitys, WSP Finland Oy 2019; Sitowise 21.3.2022).

Kaavassa annettaan määräyksiä pohjaveden suojelusta. Pohjavesialueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta. Pohjavesialueelle ei saa sijoittaa jätteidenkäsittelylaitosta tai energiakaivoja. Alueella on kielletty jätteiden ammattimainen käsittely ja varastointi. Alueelle ei saa sijoittaa tuotantolaitosta ilman erityistä, perusteltua syytä, jollei kemikaalien ominaisuuksien perusteella voida osoittaa, ettei pohjavesialueelle aiheudu vaaraa. Jos alueelle kuitenkin sijoitetaan vaarallisia kemikaaleja tai räjähteitä valmistava, käsittelevä tai varastoiva tuotantolaitos, rakenteellisin ja käyttöteknisin toimenpitein on huolehdittava siitä, ettei laitoksen toiminnasta aiheudu pohjavesien pilaantumisvaaraa. Lämmitysöljysäiliöitä ei saa sijoittaa maan alle. Säiliöt tulee sijoittaa suoja-altaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus. Mahdollisten kellarikerrosten suunnittelussa ja toteutuksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden suojeluun. Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin, tai pysyviin muutoksiin on haettava vesilain mukainen lupa. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista. Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus. Katu- ja liikennealueet tulee suunnitella siten, että pohjaveden laadun heikkeneminen voidaan ehkäistä. Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Mikäli katu- tai liikennealueilla rakentaminen ulottuu kahta metriä lähemmäs pohjaveden pintaa, on rakennuslupahakemukseen liitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden seurantaohjelma. Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueella on rakennuslupahakemuksen yhteydessä lisäksi esitettävä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta. Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut hulevedet tulee imeyttää maaperään pohjavedeksi. Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain liikennöintialueilla, pysäköintialueilla, ajoneuvojen huoltopihoilla ja jäteastioiden sijoituspaikoilla. Nämä alueet tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella, ja alueiden valumavedet tulee johtaa hulevesiviemäriin tai pohjavesisuojauksen sisältävään avo-ojaan ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Lastaus- ja avovarastointialueiden hulevesijärjestelmät on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle.

Fazerin vedenottamoiden suoja-aluepäätöksessä on annettu määräyksiä toiminnoista, joita suoja-alueille ei voi toteuttaa ilman erillistä poikkeamista vedenottamoiden suoja-aluemääräyksistä. Kaavamääräysten lisäksi kaavan pohjavesialueelle on osoitettu Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätöksen nro 53/2000/1 mukaiset vedenottamoiden lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet (pv/1 ja pv/2). Pv/1 ja pv/2 -alueilla tulee huomioida Länsi-Suomen ympäristölupaviraston 7.7.2000 antamassa päätöksessä nro 53/2000/1 sekä Vaasan hallinto-oikeuden 4.5.2001 antamassa päätöksessä nro 01/0064/2 annetut suoja-alueita koskevat määräykset.

Lisäksi kaavassa on määrätty koko kaava-aluetta koskien, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Rakentaminen tulee tehdä niin, että siitä ei aiheudu Kormuniitynojaan, Kuussillanojaan tai Westerkullanojaan merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineksen kulkeutumista. Rakentamisen aikana työmaalta ei tule laskea kiintoainesta, lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule- tai kuivatusvesiä suoraan vesistöön. Työmaan on laadittava rakentamisaikainen suunnitelma, jossa hulevesien hallinta on huomioitu.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muutetaan osa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta virkistysalueeksi, jolla turvataan Slåttmossenin metsäisen alueen säilyttäminen sekä ekologisen yhteyden jatkuvuus Vanhankaupunginlahdelta Ojankoon. Muutoksen myötä puuston säilyminen alueella turvataan. Lisäksi asemakaava ja asemakaavan muutos 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.

4.6 NIMISTÖ

Fazerintien itäpuolelle Metsätien eteläpuolelle osoitettu uusi virkistysalue nimetään Tammasuoksi. Fazerin teollisuus- ja varastorakennusten korttelin pohjoispuolelle osoitetaan uutta virkistysaluetta, joka nimetään Slåttmosseniksi. Porvoonväylän pohjoispuolelle osoitetut suojaviheralueet nimetään Voimamäeksi. Lisäksi kaavassa osoitetaan Fazerintien katualue.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Koko Vantaan ratikkahankkeesta on tehty investointipäätös vuonna 2023.
Ratikan rakentaminen tapahtuu v. 2025–2029.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Milja Halmkrona	aluearkkitehti, vs. (2.9.2024 alkaen)
	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti (18.6.2023 asti)
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti (19.6.2023 alkaen)
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Hannu Lehtikankare	hankejohtaja (1.1.2025 alkaen)
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö (1.9.2024 asti) hankejohtaja, va. (2.9.-31.12.2024)
	Henry Westlin	hankejohtaja (16.9.2023-1.9.2024)
	Tiina Hulkko	hankejohtaja (15.9.2023 asti)
	Heikki Väänänen	suunnittelupäällikkö (1.8.2025 alkaen)
	Justiina Nieminen	suunnittelupäällikkö (2.9.2024-28.3.2025)
	Petra Linnasaari	suunnitteluinsinööri
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Maarit Rantataro	johtava ympäristötarkastaja
	Tommi Wallenius	ympäristötarkastaja
	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultit:

Ramboll Finland Oy	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Helena Muukkonen	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 11. päivänä elokuuta 2026

Milja Halmkrona
aluearkkitehti, vs.

Tea Taponen
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	25.3.2026
Kaavan nimi	931400 Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092931400
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	43,6558	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	3,1803
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	40,4755

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	**43,6558**	**100,00**	**217836**	**0,50**	**3,1803**	**0**
A yhteensä	0,9596	2,2	200	0,02	0,1732	0
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	30,5400	70,0	217486	0,71	-5,2757	0
V yhteensä	5,0519	11,6	0	0,00	2,0442	0
R yhteensä						
L yhteensä	4,5819	10,5	0	0,00	4,1846	0
E yhteensä	2,5224	5,8	150	0,01	2,0540	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

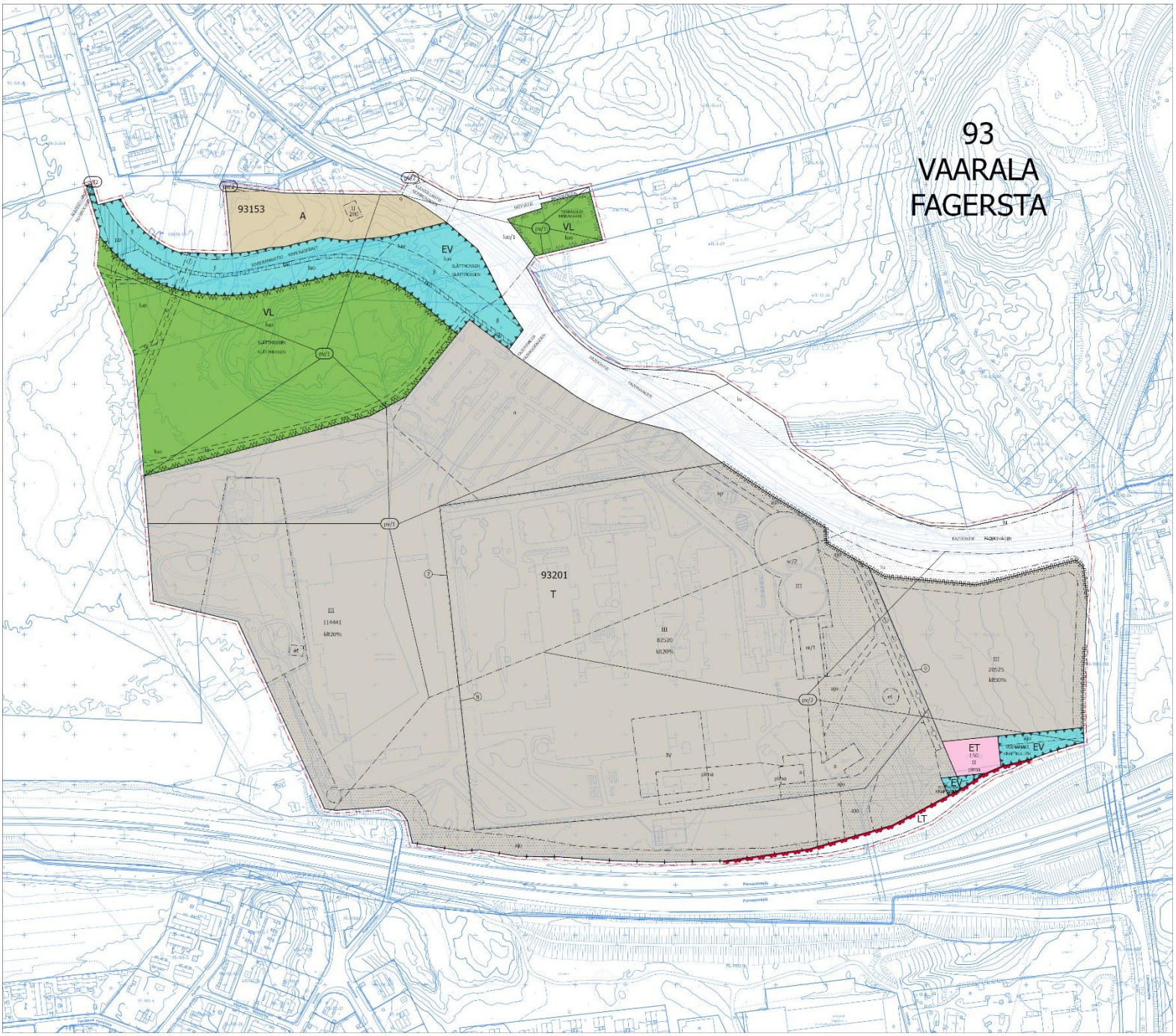
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**2**	**4080**	**2**	**4080**

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**43,6558**	**100,00**	**217836**	**0,50**	**3,1803**	**0**
A yhteensä	0,9596	2,2	200	0,02	0,1732	0
A	0,9596	100,0	200	0,02	0,1732	0
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	30,5400	70,0	217486	0,71	-5,2757	0
T	30,5400	100,0	217486	0,71	30,5400	217486
T-2	0,0000	0,0	0		-35,8157	-217486
V yhteensä	5,0519	11,6	0	0,00	2,0442	0
VL	5,0519	100,0	0	0,00	2,0442	0
R yhteensä						
L yhteensä	4,5819	10,5	0	0,00	4,1846	0
Kadut	4,3215	94,3	0	0,00	3,9242	0
LT	0,2604	5,7	0	0,00	0,2604	0
E yhteensä	2,5224	5,8	150	0,01	2,0540	0
ET	0,1759	7,0	150	0,09	-0,0041	0
EV	2,3465	93,0	0	0,00	2,0581	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

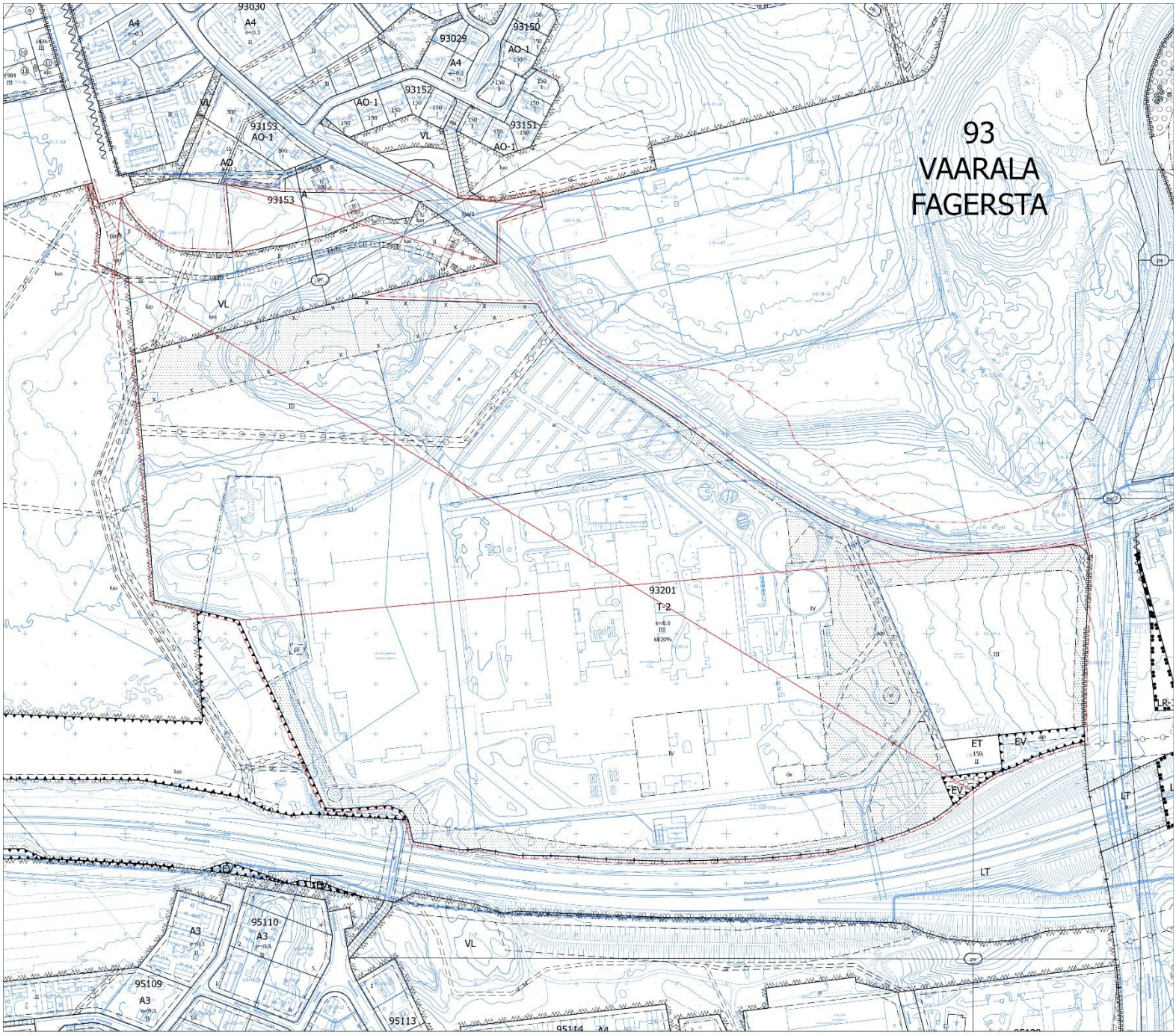
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**2**	**4080**	**2**	**4080**
Asemakaava	2	4080	2	4080



Asemakaava ja asemakaavan muutoksen ehdotus

Vantaan kaupunki 11.8.2026

Metriä
0 100 200 400 600



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 11.8.2026

Metriä
0 100 200 400 600

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

931400

Päiväys
Datum

11.8.2026

Vantaan kaupunki

VANTAAN RATIKKA: ETELÄINEN VAARALA JA POHJOINEN LÄNSIMÄKI

Vanda stad

VANDASPÅRAN: SÖDRA FAGERSTA OCH NORRA VÄSTERKULLA

Asemakaava

Kaupunginosa 93, VAARALA
Katu- ja virkistysalueet.

Detaljplan

Stadsdel 93, FAGERSTA
Gatu- och rekreationsområden.

Asemakaavan muutos

Kaupunginosa 93, VAARALA
Kortteli 93201 ja osa korttelia 93153 sekä katu,- liikenne,- erityis- ja virkistysalueet.

Ändring av detaljplanen

Stadsdel 93, FAGERSTA
Kvarteret 93201 och del av kvarteret 93153 samt gatu,- trafik,- special- och rekreationsområden.

Tonttijaon muutos

Kortteli 93201 sekä osa korttelia 93153.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteret 93201 samt del av kvarteret 93153.

1:2000

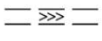
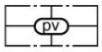
1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
A	**Asuinrakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för bostadshus.**
	Alueelle saa sijoittaa sellaisia toimistotiloja ja niihin verrattavia työtiloja, jotka eivät häiritse asumista ja ympäristöä yhteensä enintään 10% tontin rakennusoikeudesta.	På området får totalt högst 10% av tomtens byggnadsrätt utnyttjas för sådana kontorslokaler och med dem jämförbara arbetslokaler som inte inverkar störande på boendet eller miljön.
	Tontille saa rakentaa yhden enintään 25 k-m² suuruisen sauna-, talous-, varastorakennuksen tai vastaavan olemassa olevien rakennusten lisäksi ja rakennusalan estämättä. Tontin rakennusten tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus.	På tomten är det tillåtet att utöver de existerande byggnaderna bygga en högst 25 m²-vy stort bastu-, ekonomi-, förrådsbyggnad eller motsvarande utan att byggnadsytan utgör ett hinder. Byggnaderna på tomten ska bilda en enhetlig helhet.
	Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.
	Tontilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- tai raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.	På tomten ska med byggnadsdelar sörjas för att väg- eller spårvagnstrafik bullrets medelljudnivå L(Aeq) på de gårdsområden som är avsedda för vistelse inte överskrider 55 dB dagtid eller 50 dB nattetid.
	Uudisrakennuksen rakennuslupahakemuksen yhteydessä on esitettävä selvitys siitä, miten raideliikenteen aiheuttamat melu- ja tärinähaitat on otettu huomioon sekä tarvittaessa toimenpiteet melun, runkomelun ja tärinän leviämisen estämiseksi.	Det som byggs nytt skall i samband med bygglovsansökan företes en utredning över hur buller-, stombuller-, och vibrationsutredning från spårtrafiken beaktas och vid behov åtgärder för att förhindra spridning av buller, stombuller och vibrationer.
	Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.	Byggnaden ska utrustas med maskinell till- och frånluftsventilation, där tilluften tas från taknivå på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.
	Pihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.	Gården ska ha minst 0,9 i gröneffektivitet. Kalkylen över gröneffektiviteten bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

931400			2/5
	Autopaikkoja on varattava 1,5 autopaikkaa / asunto, kuitenkin vähintään 1 autopaikka / 85 k-m².	Bilplatser ska reserveras 1,5 bilplats / bostad, dock minst 1 bilplats / 85 m²-vy.	
	Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.	Byggnaderna bör förses med öppen takfot.	
	Kattomuotona on oltava satulakatto tai pulpettikatto.	Takformen ska vara sadeltak eller pulpettak.	
	Rakennusten katoille saa sijoittaa aurinkopaneeleja ja kasvikattoja.	På byggnadernas tak får placeras solpaneler och växttak.	
	Kattomuotojen ja -kulmien sekä kattolappeiden suuntauksen valinnassa tulee mahdollistaa aurinkoenergian käyttö.	I valet av takformer och -vinklar samt takfallens riktning ska utnyttjande av solenergi möjliggöras.	
T	**Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.**	
	Korttelialueelle saa rakentaa myös liike- ja toimistotiloja. Liiketilojen tulee olla pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja.	Inom kvartersområdet får också affärs- och kontorsutrymmen byggas. Affärsutrymmena ska höra till det huvudsakliga användningsändamålet.	
	Vähittäiskaupan myymälätilan enimmäiskoko saa olla 500 m² kerrosalaa.	Maximivåningsytan för affärsutrymme för minuthandel får vara 500 m² våningsyta.	
	Alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä.	På området får det inte bildas en stor detaljhandelsenhet som består av flera affärslokaler.	
	Korttelialueelle saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja. Asunnoilla tulee olla riittävä oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity.	Inom kvartersområdet får bostäder som är nödvändiga för fastighetens skötsel byggas. Bostäderna ska ha ett gårdsområde lämpligt för vistelse, där den beräknade ljudnivån enligt statsrådets beslut 933/1992 inte överskrids.	
	Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.	Byggnaderna ska utrustas med maskinell till- och frånluftsventilation, där tilluften tas på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.	
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Korttelialueet 1 ap/200 k-m²	Minimiantalet bilplatser: Kvartersområden 1 bp/200 m²-vy	
	Rakennuslautakunta voi myöntää lykkäystä autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta viideksi vuodeksi kerrallaan.	Byggnadsnämnden kan efter bilplatsbehovet ge uppskov med skylgigheten att bygga bilplatser fem år per gång.	
VL	**Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**	
LT	**Maantien alue.**	**Område för landsväg.**	
ET	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.**	**Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.**	
EV	**Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**	
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**	
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**	
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**	
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**	
7	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**	
	Ohjeellinen tontin raja.	**Riktgivande tomtgräns.**	
9	**Ohjeellisen tontin numero.**	**Nummer på den riktgivande tomten.**	
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**	
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**	
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**	
93	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**	
VAAR	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**	
93201	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**	

931400 3/5

FAZERINTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
20525	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
kit20%	**Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää toimisto- ja liiketiloja varten.**	**Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna byggnadsrätten som får användas för kontors- och affärslokaler.**
III	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
jl	**Joukkoliikenteelle varattu alueen osa.**	**Del av område reserverad för kollektivtrafik.**
	Alue on varattu pikaraitiotielle. Suojaviheralueelle sijoittuva raidealue tulee toteuttaa nurmi- tai niittypintaisena.	Området är reserverat för en snabbspårväg. I skyddsgrönområde ska spårområdet ha gräs- eller ängyta.
	Suojaviheralueella joukkoliikennealueen rakentamiseen liittyvät välttämättömät leikkaukset ja pengerrykset tulee tehdä siten, että ei tarpeettomasti vahingoiteta kasvillisuutta tai turmella maisemakuvaa.	På skyddsgrönområdet ska ofrånkomliga skärningar och terrasseringar i samband med byggandet av kollektivtrafikområdet göras så att växtlighet inte skadas i onödan eller landskapsbilden förstörs.
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) sisätiloissa 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä.	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) som uppsatts som mål för den anvisade markanvändningen i detaljplaner som godkänts före 31.12.2021.
a	**Auton säilytyspaikan rakennusala.**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
a	**Ohjeellinen auton säilytyspaikan rakennusala.**	**Riktgivande byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
et	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.**	**Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Ohjeellinen istutettava alueen osa.	**Riktgivande del av område som ska planteras.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
	Katu.	**Gata.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto tai katoksen katolle sijoittaa taidetta.	Om en spårvagnshållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens skydd ha ett vegetationstak eller konst ska placeras på skyddets tak.
	luo/1: Ekologinen yhteys. Alueen suunnittelun ja hoidon tavoitteena on säilyttää tienvarret metsäisinä. Muilla, kuin ajoväylillä, tulee suosia kasvillisuutta, luonnonmukaisia materiaaleja ja nurmikiveä.	luo/1: Ekologisk förbindelse. Syftet med områdets planering och vård är att behålla vägkanten skogig. På andra än vägbanan, bör föredras växtlighet, naturliga material och gräsarmering.
pp	**Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.**	**För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
ajo	**Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.**	**Riktgivande körförbindelse inom området.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
luo	**Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.**	**Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.**
	Puustoa on säilytettävä tai uudistettava siten, että ekologinen yhteys viheralueilla säilyy puustoisena ja kerroksellisena.	Trädbeståndet ska bevaras eller förnyas på ett sådant sätt att den ekologiska förbindelsen i grönområdena förblir trädbevuxen och flerskiktad.

931400			4/5
	luo/1: Ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Slättmossenin virkistysalueelta Lähdepuiston ja Tammasuon virkistysalueille on turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istuttamisen avulla.	luo/1: Kontinuitet av ekologiska förbindelsen gatan från Slättmossens rekreationsområde till Källparkens och Märakärrets rekreationsområdena ska säkerställas genom bevarande eller plantering av växtlighet.	
	**Ohjeellinen avo-oja.**	**Riktgivande öppet dike.**	
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**	
	**Tärkeä tai veden hankintaan soveltuva pohjavesialue.**	**Viktigt eller för vattentäkt lämpat grundvattenområde.**	
	Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää.	Verksamheten på området får inte medföra risk för grundvattens kvalitet eller mängd.	
	Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.	Byggande och annan markanvändning inom området kan begränsas av förbudet mot förorening av grundvatten enligt miljöskyddslagen samt av bestämmelserna i vattenlagen om tillståndsplikt för projekt.	
	Pohjavesialueelle ei saa sijoittaa jätteidenkäsittelylaitosta tai energiakaivoja. Alueella on kielletty jätteiden ammattimainen käsittely ja varastointi.	Avfallshanteringsanläggningar eller energibrunnar får inte placeras på ett grundvattenområde. I området är det förbjudet att professionellt hantera och lagra avfall.	
	Alueelle ei saa sijoittaa tuotantolaitosta ilman erityistä, perusteltua syytä, jollei kemikaalien ominaisuuksien perusteella voida osoittaa, ettei pohjavesialueelle aiheudu vaaraa. Jos alueelle kuitenkin sijoitetaan vaarallisia kemikaaleja tai räjähteitä valmistava, käsittelevä tai varastoiva tuotantolaitos, rakenteellisin ja käyttöteknisin toimenpitein on huolehdittava siitä, ettei laitoksen toiminnasta aiheudu pohjavesien pilaantumisvaaraa.	På området får inte utan särskild, grundad anledning placeras en produktionsanläggning, om det inte på basis av kemikaliernas egenskaper kan påvisas att dessa inte medför någon fara för grundvattnet. Om en produktionsanläggning där farliga kemikalier eller explosiva varor tillverkas, lagras eller hanteras dock placeras på området, skall det genom åtgärder i fråga om konstruktion och driftteknik ses till att verksamheten vid anläggningen inte medför risk för att grundvattnet förorenas.	
	Lämmitysöljysäiliöitä ei saa sijoittaa maan alle. Säiliöt tulee sijoittaa suoja-altaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus.	Värmeoljetankar får inte placeras under jorden. Tankar bör placeras i en skyddsbassäng antingen under taket eller inne i byggnaden. Skyddsbassängens volym måste vara större än volymen av eldningsoljan som ska lagras.	
	Mahdollisten kellarikerrosten suunnittelussa ja toteutuksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden suojeluun. Kellariin saa sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja.	I planeringen och byggandet av eventuella källarvåningar ska särskild uppmärksamhet fästas i skyddande av grundvatten. I Källare får utrymmen i enlighet med huvudanvändningsändamålet placeras.	
	Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivuu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin, tai pysyviin muutoksiin on haettava vesilain mukainen lupa. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista. Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus.	Byggande, dikning, dagvattenhantering, markgrävning och grundläggning av byggnader ska utföras så att de inte orsakar bestående förändringar i grundvattnets kvalitet, höjd eller strömningar, eller så ska det sökas tillstånd enligt vattenlagen för sådana bestående förändringar. Byggandet får inte leda till skadliga flöden av grundvatten. Innan byggnadsåtgärder vidtas ska behovet av en plan för grundvattenkontroll säkerställas.	
	Katu- ja liikennealueet tulee suunnitella siten, että pohjaveden laadun heikkeneminen voidaan ehkäistä. Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Mikäli katu- tai liikennealueilla rakentaminen ulottuu kahta metriä lähemmäs pohjaveden pintaa, on rakennuslupahakemukseen liitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden seurantaohjelma.	Gatu- och trafikområden ska planeras så att försämring av grundvattnets kvalitet kan förhindras. Planeringen ska basera sig på redogörelser för markbeskaffenheten och på grundvattenförhållandena. Om byggandet i gatu- eller trafikområden sträcker sig närmare än två meter från grundvattenytan, vid behov ska en plan för grundvattenkontroll och ett program för grundvattenobservationer i anslutning till denna bifogas till bygglovsansökan.	
	Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueella on rakennuslupahakemuksen yhteydessä lisäksi esitettävä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta.	I kvartersområde för industri- och lagerbyggnader ska även en plan för släckvattenhantering presenteras i samband med bygglovsansökan.	
	Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut hulevedet tulee imeyttää maaperään pohjavedeksi.	Rent dagvatten, som takvatten, ska fördröjas och behandlas kvalitativt på tomten. Rent och infiltrerat takvatten och sådant dagvatten från gårdsområdet som eventuellt renats genom filtrering bör infiltreras i marken som nytt grundvatten.	
	Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain liikennöintialueilla, pysäköintialueilla, ajoneuvojen huoltopihoilla ja jäteastioiden sijoituspaikoilla. Nämä alueet tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella, ja alueiden valumavedet tulee johtaa hulevesiviemäriin tai pohjavesisuojauksen sisältävään avo-ojaan ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle.	Vattentät beläggning får användas endast på trafikområden, parkeringsområden, underhållsgårdar för fordon och förvaringsplatser för avfallsbehållare. Dessa områden ska beläggas med ett oljetätt ytmaterial eller med en konstruktion som innehåller grundvattenskydd, och avrinningsvattnet från områderna ska ledas till dagvattenavlopp eller ett öppet dike med grundvattenskydd och vidare utanför grundvattenområdet.	
	Lastaus- ja avovarastointialueiden hulevesijärjestelmät on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle.	Lastning- och öppen lagrinområdenas dagvattensystemen ska förses med avstängningsventiler i fall av olyckshändelser.	
	pv/1: Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätöksen nro 53/2000/1 mukainen vedenottamon lähisuojavyöhyke.	pv/1: Vattentäktens närskyddszon enligt Västra Finlands miljötillståndverks beslut nr 53/200/1.	
	pv/2: Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätöksen nro 53/2000/1 mukainen vedenottamon kaukosuojavyöhyke.	pv/2: Vattentäktens fjärrskyddszon enligt Västra Finlands miljötillståndsverks beslut nr 53/200/1.	

pv/1 ja pv/2 -alueilla tulee huomioida Länsi-Suomen ympäristölupaviraston 7.7.2000 antamassa päätöksessä nro 53/2000/1 sekä Vaasan hallinto-oikeuden 4.5.2001 antamassa päätöksessä nro 01/0064/2 annetut suoja-alueita koskevat määräykset.

I pv/1 och pv/2 -områdena ska beaktas bestämmelserna om skyddszonerna enligt Västra Finlands miljötillståndsverks beslut nr 53/2000/1 av den 7.7.2000 och Vasa förvaltningsdomstols beslut nr 01/0064/2 av den 4.5.2001.

sr

Suojeltava rakennus.

Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus, jota ei saa purkaa.

sr/1: Määräys koskee Makeiskonttorin osaa rakennuksesta. Rakennuksen julkisivuihin kohdistuvissa korjaus- ja muutostöissä on huomioitava rakennuksen alkuperäinen arkkitehtuuri sekä 2016 vuoden muutostöiden jälkeinen tilanne. Korjaus- ja muutostyöt on suunniteltava siten, että historiallisesti kerroksisen rakennuksen ominaisluonne ja rakennuksessa todetut arvot eivät korjaustöissä vaarannu. Rakennuksen sisätiloista suojellaan alkuperäinen pääporraskäytävä ja siihen liittyvä ensimmäisen kerroksen aulatila.

Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.

sr/2: Määräys koskee Fazerilan vierailu- ja kokouskeskuksen kokonaisuutta. Rakennuksesta suojellaan julkisivut ja katot. Rakennuksen ulkotiloista sisään jatkuvat kattomateriaalit suojellaan. Sisätiloissa suojellaan kantavien teräspilarirakenteiden muodostamat kaarevalinjaisten huonetilojen massoittelu (Visitor centerin puolella 5 kokonaisuutta: viherhuone, kahvila/keittiö, monitoimitila, henkilökunta-/varastotila sekä info- ja wc-tila. Meeting centerin puolella 2 kokonaisuutta: showroom ja kabinet)

Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.

Byggnad som skall skyddas.

Historiskt, byggnadshistoriskt och regionalt sett betydande byggnad som inte får rivas.

sr/1: Bestämmelsen gäller Godiskontorens del av byggnaden. Vid renoverings- och förändringsarbeten som gäller byggnadens fasader ska det tas hänsyn till byggnadens ursprungliga arkitektur och situationen efter förändringarna som gjordes år 2016. Reparations- och förändringsarbetena ska planeras på ett sådant sätt att den historiska byggnadens karaktär och de värden som finns i byggnaden inte äventyras under reparationsarbetet. I byggnadens interiör skyddas det ursprungliga huvudtrapphuset och den tillhörande lobbyn på första våningen.

I byggnaden får inga sådana reparationer, förändringar eller ytterligare byggnadsarbeten utföras som äventyrar bevarandet av ovan nämnda värden. Utlåtande från den lokala museimyndigheten bör höras för reparation, ändring och ytterligare byggnadsåtgärder.

sr/2: Bestämmelsen gäller Fazerila-besökscenter som helhet. Byggnadens fasader och tak skyddas. Takmaterialen som fortsätter in från utsidan av byggnaden skyddas. I interiören skyddas sammanfogningen av krökta rumsutrymmen som formas av bärande stålpelarkonstruktioner (5 helheter i besökscentret: växtrum, cafeteria/kök, allaktivitets utrymme, personal/ förvaringsutrymme och information- och toalettutrymme. 2 helheter i mötescentret: showroom och kabinet)

I byggnaden får inga sådana reparationer, förändringar eller ytterligare byggnadsarbeten utföras som äventyrar bevarandet av ovan nämnda värden. Utlåtande från den lokala museimyndigheten bör höras för reparation, ändring och ytterligare byggnadsåtgärder.

sp

Suojeltava pihapiiri.

Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä alueen osa, jota ei saa purkaa.

Pihaa tulee hoitaa alkuperäisen pihasuunnitelman luonteen mukaisesti. Pihaan kohdistuvista muutostöistä tulee kuulla paikallista museoviranomaista.

Gårdsplan som skall skyddas.

Historiskt, byggnadshistoriskt och regionalt sett betydande del av område som inte får rivas.

Gården ska underhållas enligt den ursprungliga gårdsplanens karaktär. Den lokala museimyndigheten bör höras om förändringar av gården.

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.

lu

Alueen osa, jolle saa rakentaa kadun luiskan.

Del av område där gatusluttning får placeras.

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.

Rakentaminen tulee tehdä niin, että siitä ei aiheudu Kormuniitynojaan, Kuussillanojaan tai Westerkullanojaan merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineksen kulkeutumista. Rakentamisen aikana työmaalta ei tule laskea kiintoainesta, lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule- tai kuivatusvesiä suoraan vesistöön. Työmaan on laadittava rakentamisaikainen suunnitelma, jossa hulevesien hallinta on huomioitu.

MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.

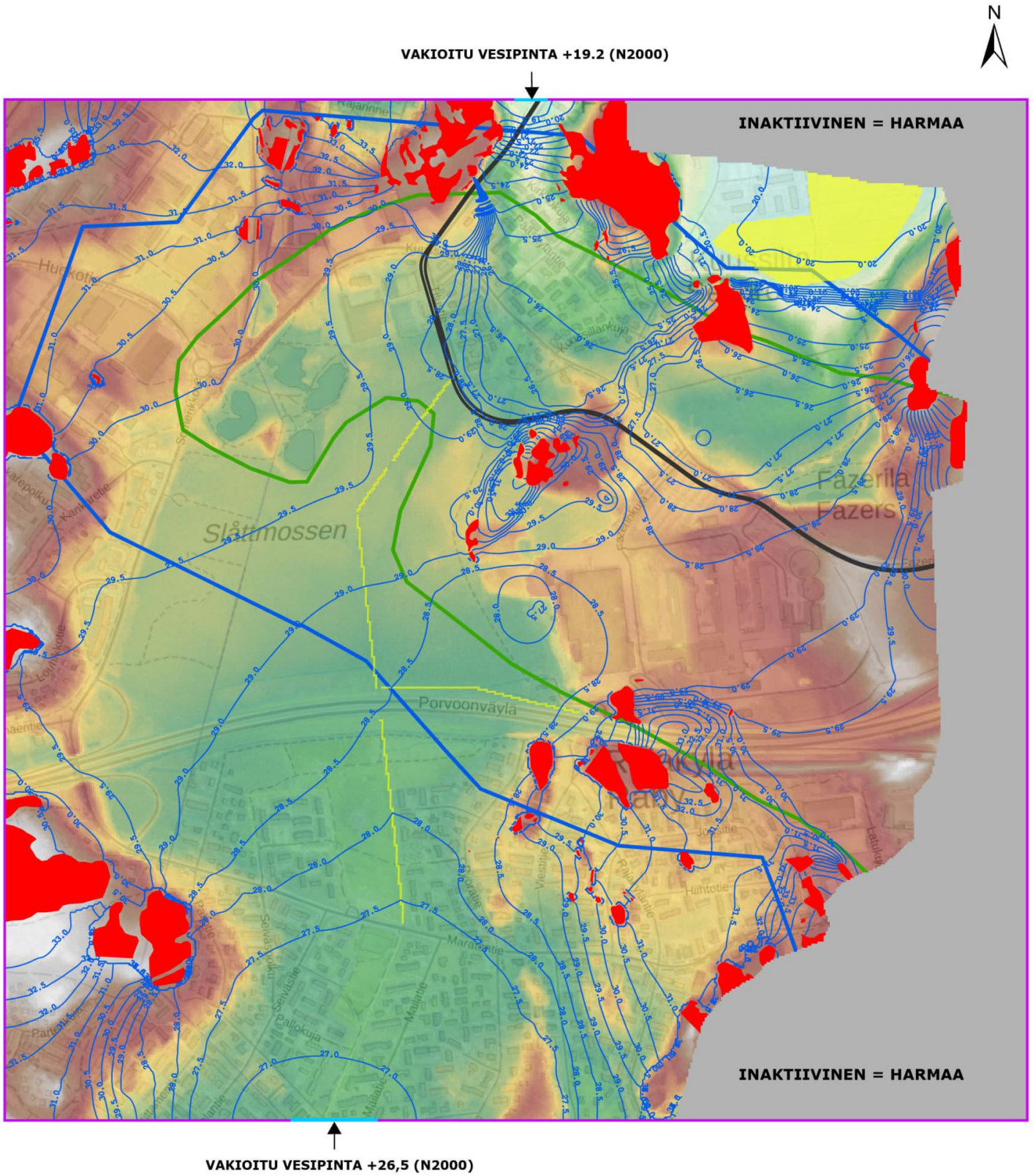
Byggandet ska utföras så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Kormängsbäcken, Sexbrodiken eller Westerkullabäcken, som att vattnet grumlas och det sprids fasta partiklar. Under byggandet får inte dag- eller dräneringsvatten som innehåller fasta partiklar, slam eller skadliga ämnen släppas rakt ut i vattendrag. Byggplatsen ska utarbeta en plan för byggnadsskedet där dagvattenhanteringen har beaktats.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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



VANTAAN RATIKKA KARTTA 8
Fazerilan pohjavesialue

Vesitalouslupahakemus - Pohjavesivaikutusarvio

Kalibroitu Pohjaveden taso (N2000)

Virtausmallin alue

Inaktiivinen

Vakioitu vesipinta (constant head)

Purkusolu (drain)

Kallioalue

Pohjavesialue

Varsinainen muodostumisalue

17.6.2025

Mittakaava 1 : 7 000
0 50 100 200 Metriä

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAEHDOTUS ja
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
931400 Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus MHA / TTA **11.8.2026**

Kaupunginhallitus 27.4.2026 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **931400 /Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki**. Lausuntoja pyydettiin 21 kpl ja saatiin 9 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 5.5.2026 Elisa Oyj	Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa. Mikäli tietoliikennerakenteita joudutaan siirtämään, pitää siirron tarvitsijan olla vähintään 12kk ennen tarvetta yhteydessä Elisaan ja tilata siirto. Huomioitavaa on, että siirtotyöt ovat hitaita ja kalliita.	Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Elisan kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään. Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 22.5.2026 Tukes	Tukesilla ei ole lausuttavaa asiaan.	Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 28.5.2026 Fingrid Oyj	Fingrid ei lausu asemakaavasta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 4.6.2026 Vantaan Taidemuseo Artsi	Kaikki ratikan taiteen ehdotukset Fazerilan pysäkillä integroituvat pysäkkikatoksen rakenteisiin. Kaavaan sisältyvä määräys ratikkakatosten viherkatoista rajoittaa katokseen integroitavan taiteen sisältöä ja toteutusmahdollisuuksia. Ratikan taidehankkeen kannalta onkin tärkeää, että kaavaan tehdään muutos, jonka mukaan viherkatto olisi vaihtoehtoinen silloin, kun	Ratikan pysäkkikatoksia koskeva kaavamääräys on muutettu muotoon: *”Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto tai katoksen katolle sijoittaa taidetta.”*

	pysäkkikatos tai pysäkkiympäristö on varattu taiteelliselle toteutukselle.	
NRO 5, 8.6.2026 Uudenmaan elinvoimakeskus	Porvoonväylän LT-aluetta on kaavaehdotuksessa laajennettu ulottumaan osin nykyisille T-, EV- ja ET-alueille. LT-alueen laajennus perustuu Länsimäentien vaihtopysäkkien tiesuunnitelmaan. Suunnittelualueen rajautuessa valtakunnallisesti merkittävään tieyhteyteen (Kehä 3), on vaikutusarviota suositeltavaa täydentää arviolla vaikutuksista Kehä 3:n sujuvuuteen ja turvallisuuteen.	Kaavaselostuksen kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.1 liikennettä koskevaa tekstiä on täydennetty kaavamuutoksen Kehä III:een kohdistuvien vaikutuksien arviolla. Kaavaratkaisulla ei arvioida olevan vaikutusta Kehä III:n ja Porvoonväylän eritasoliittymien toimivuuteen tai turvallisuuteen.
NRO 6, 11.6.2026 Vantaan kaupunginmuseo	Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavamuutoksesta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 7, 11.6.2026 Vantaan Energia	Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa. Ei toimenpiteitä.
NRO 8, 12.6.2026 Lupa- ja valvontavirasto	**Yleiskaavan ohjausvaikutus** Asemakaavaehdotuksen T-korttelialueen määräystä on syytä tarkentaa siten, että yleiskaavan ohjausvaikutus merkittäviä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomasta toiminnasta välittyy asemakaavaan. **Pohjavedet** Fazerila I -vedenottamon vedenottamoalue tulee merkitä kokonaan ET-alueeksi eli pääkäyttötarkoitukseltaan	**Yleiskaavan ohjausvaikutus** Vantaan ratikan asemakaavoissa laaditaan ennen kaikkea vain ratikkahankkeen toteuttamisen edellyttämät muutokset, eikä kaavamuutoksissa ole lähtökohtaisesti kehitetty muuta maankäyttöä. Korttelialueiden käyttötarkoitukset on pyritty pitämään samankaltaisina, kuin voimassa olevissa asemakaavoissa, jonka vuoksi kaavamuutosehdotuksessa nro 931400 ei ole tarkennettu teollisuus- ja

	yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi. Kaava-alueen länsiosan et-osa-aluemerkintä tulee poistaa asemakaavasta. Fazerin vedenottamoiden suoja-aluepäätöksessä on annettu määräyksiä toiminnoista, joita suoja-alueille ei voi toteuttaa ilman erillistä poikkeamista vedenottamoiden suoja-aluemääräyksistä. Mahdollinen poikkeamisluvan tarve olisi hyvä tuoda esiin myös kaavaselostuksessa sivulla 72. Uusia yleiselle liikenteelle tarkoitettuja liikenneväyliä ei saa Vaasan hallinto-oikeuden päätöksen (01/0064/2, 4.5.2001) mukaan rakentaa vedenottamoiden lähisuoja-alueelle ilman poikkeamista suoja-aluemääräyksistä. Rakentaminen Fazerin vedenottamoiden suoja-alueilla edellyttää lähtökohtaisesti aina pohjaveden hallintasuunnitelman. Vain puhtaita hulevesiä, kuten kattovesiä, saa imeyttää pohjavesialueella maaperään. Pilaantuneiden maiden alueella hulevesiä ei tule imeyttää maaperään. Ajo- ja pysäköintialueiden vesiä ei saa imeyttää maaperään edes puhdistuksen jälkeen. Kaavamääräyksiin on tarpeen lisätä määräys mahdollisesta vesilain- tai ympäristönsuojelulainvaraisuudesta. **Luonnonsuojelu** Luo- ja Luo/1 -kaavamääräyksissä on syytä mainita tavoitteena liito-oravan liikkumismahdollisuuden turvaaminen risteysalueen yli. Mahdollisen raitiotiepysäkin	varastorakennusten korttelialueen (T) käyttötarkoitusta lausunnossa kuvatulla tavalla. Alueella sijaitsee nykyisellään ympäristöluvanvaraista toimintaa. Yleiskaavan tavoiteltu muutos on pitkän aikavälin maankäytön suunnittelua koskeva kysymys, eikä yleiskaavan tavoite ole määritelty yleiskaavassa sellaisella tarkkuudella, että sen voisi sellaisenaan viedä asemakaavaan. **Pohjavedet** Vantaan ratikan asemakaavoissa korttelialueiden käyttötarkoitukset on pyritty pitämään samankaltaisina, kuin voimassa olevissa asemakaavoissa. Kaavaehdotuksessa on osoitettu vedenottamon lähisuojavyöhyke (pv/1), johon vedenottamoalue kuuluu. Kaavassa on myös annettu määräys, jonka mukaan *”pv/1 ja pv/2 -alueilla tulee huomioida Länsi-Suomen ympäristölupaviraston 7.7.2000 antamassa päätöksessä nro 53/2000/1 sekä Vaasan hallinto-oikeuden 4.5.2001 antamassa päätöksessä nro 01/0064/2 annetut suoja alueita koskevat määräykset.”* Vedenottamoalue on huomioitu myös kaavassa osoitetun rakennusalan rajauksessa. Kaavamääräysten viittaukset päätöksiin nro:t 53/2000/1 ja 01/0064/2 ovat riittävät turvaamaan vedenottamoalueen käytön jatkossakin, eikä alueen käyttötarkoitusta ole tarpeen muuttaa. Kaavaselostuksen luvun 4.4.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaa tekstiä on täydennetty lausunnon mukaisesti mahdollisesta poikkeamisluvan tarpeesta koskien vedenottamoiden suoja-aluemääräyksiä. Lisäksi luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevia tietoja on täydennetty Lupa- ja valvontaviraston 14.4.2026 antaman

	sijoittamisessa on varmistettava, ettei heikennetä liito-oravalle aidosti toimivaa ja maakunnallisesti tärkeää ekologista yhteyttä. **Melu** Koska melutason nousu ohjearvot ylittäväksi asuinrakennuksen piha-alueella aiheutuu tieliikenteen lisäksi raitiotiestä, tulee tarvittava meluntorjunta suunnitella ja toteuttaa osana raitiotiehanketta eikä siirtää meluntorjunnan toteuttamista A-alueelle. Aineistossa ei ole selvitystä, joka osoittaisi, että ennustetilanteessa tieliikenteen lisääntyminen yksinään aiheuttaisi melutason nousun ohjearvot ylittäväksi rakennuksen etelä-länsipuolisella piha-alueella. Teollisuusalueeseen (T) on liitetty kaavamääräys: Korttelialueelle saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja. Kaavan valmistelun yhteydessä tulee huolehtia, että teollisuusalueen asunnoilla on riittävä melutason ohjearvojen mukainen piha-alue. **Liiketilat** T-korttelialueen määräyksiin tulee täsmentää, että korttelialueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja. Lisäksi tulee määrätä, että alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä. **Ryhti-tietojärjestelmä** Ympäristöministeriön asetus maakunta-, yleis- ja asemakaavojen kaavamääräysten ja kaavakohteiden esitystavasta (Katja-asetus) on astunut voimaan 11.6.2024. Ympäristöministeriön asetus, jolla on muutettu em. asetuksen (311/2024) 1 §, 2 §:n 1 momentti	päätöksen (165/2026, LVV-U/35632/2026) mukaisesti. Kaavamuutosehdotuksen pohjavesialueen rakentamista koskevaa kaavamääräystä on täydennetty: *”-- Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus.”* Kaavassa on määräykset, joidenka mukaan: *”Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut hulevedet tulee imeyttää maaperään pohjavedeksi."* ja *"Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain liikennöintialueilla, pysäköintialueilla, ajoneuvojen huoltopihoilla ja jäteastioiden sijoituspaikoilla. Nämä alueet tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella, ja alueiden valumavedet tulee johtaa hulevesiviemäriin tai pohjavesisuojauksen sisältävään avo-ojaan ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle."* Määräykset ovat riittävät, eikä kaavassa ole tarpeen erikseen kieltää hulevesien imeyttämistä pilaantuneiden maiden alueella tai ajo- ja pysäköintialueiden hulevesien imeyttämistä maaperään. Pohjavesialueelle on lisätty määräys, jonka mukaan *”Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.”* **Luonnonsuojelu** Selvityksien mukaan alueella ei nykyisellään sijaitse liito-oravien elinympäristöä eikä lisääntymis- tai levähdyspaikkoja, vaikka kaava-alueen länsiosa on määritelty liito-oraville

	sekä liitteet 1–4, on tullut voimaan 1.7.2025. Lupa- ja valvontavirasto kannustaa siirtymään asetuksen mukaisten kaavamerkintöjen ja -määräysten käyttöön. Lisäksi Lupa- ja valvontavirasto suosittelee, että uuteen rakennetun ympäristön Ryhti-tietojärjestelmään siirryttäisiin mahdollisimman pian.	soveltuvaksi alueeksi. Vantaan ratikan joukkoliikennepysäkit eivät ole sijoittumassa ekologisen yhteyden luo/1-alueelle ja ekologinen yhteys on huomioitu katusuunnitelmaehdotuksissa mm. säilytettävillä ja istutettavilla puilla. Katualueen kaavamääräyksien järjestystä on muutettu niin, että pysäkkikatoksia koskeva kaavamääräys ei ole katualueen luo/1-määräyksen alla. Katualueen luo/1-määräyksen mukaan ”*Alueen suunnittelun ja hoidon tavoitteena on säilyttää tienvarret metsäisinä*.” Katualueen ja luo-alueen kaavamääräykset luo/1-alueen ekologisesta yhteydestä ovat riittävät turvaamaan ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli. Kaavaselostuksen luvun 4.4.2 luonnon monimuotoisuutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla, jonka mukaan kaavassa osoitetun luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen sekä luo/1-alueen suunnittelussa ja kunnossapidossa olisi hyvä huomioida liito-oravien mahdollinen liikkuminen alueella etenkin Rivieranraition ja Fazerintien ylityspaikoissa mm. säästettävien ja istutettavien puiden osalta. **Melu** Vantaan raitioradan meluselvityksen mukaan kaava-alueen asuinrakennusten korttelialueella (A) asuinrakennuksen julkisivuun kohdistuvan liikenteen yhteismelun keskiäänitason on arvioitu jäävän alle 60 dB:iin. A-korttelista on annettu määräys, jonka mukaan *”Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.”* Tämä toteutuu rakennuksissa usein jo tavanomaisilla seinärakenteilla. Laaditun meluselvityksen mukaan asuinrakennusten sisämelun ohjearvot (päiväajan 35 dB ja yöajan 30 dB) eivät ylity näillä toimenpiteillä kaava-alueella.

		Kaavassa on määrätty A-korttelista, että *”Tontilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- tai raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.”* Kaavaehdotuksen A-korttelin tontille jää n. 0,4 ha piha-alue, jolla meluselvityksien mukaan päiväajan yhteismelun keskiäänitasot jäävät alle 55 dB:iin ja yöajan keskiäänitasot alle 50 dB:iin. Oleskeluun tarkoitetut alueet voidaan tontilla sijoittaa myös siten, ettei rakennusosin tarvitse huolehtia melusuojauksesta. Ilmakuvien perusteella tontin oleskeluun tarkoitettu piha-alue sijaitsee jo nykyisellään suurimmaksi osin alueella, jolla ohjearvot eivät ylity yhteismelun ennustetilanteessa. Ratikasta ei aiheudu kaava-alueella melusuojaustarvetta. Kaavaehdotuksessa T-korttelin asuntoja koskevaa määräystä on tarkennettu: *”-- Asunnoilla tulee olla riittävä oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity.”* **Liiketilat** T-korttelin määräyksiä on täydennetty määräyksillä ”liiketilojen tulee olla pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja” ja ”alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä.”
NRO 9, 15.6.2026 HSY	Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia siirrettävä vesihuoltoverkostoa Fazerintiellä sekä Länsimäentien ja Fazerintien risteysalueella. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon	Vesihuollon verkon muutokset on huomioitu ratikan katusuunnitelmissa. Ei toimenpiteitä.

	suunnitelmissa. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.	

NRO 1
Elisa Oyj, 5.5.2026

Lausunto:
Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa. Kyseiset tietoliikennerakenteet palvelevat Vantaan keskustaa ja aluetta laajemminkin.

Mikäli tietoliikennerakenteita kuitenkin joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin (väh. 12kk ennen tarvetta) yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Huomioitavaa on, että siirtotyöt ovat hitaita ja kalliita.

Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§)

Kyseisessä tapauksessa siirrot ja niiden laskutus menee erillisen sopimuksen mukaan.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Elisan kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), 22.5.2026

Lausunto:
Hei – Tukesilla ei ole lausuttavaa asiaan: Asemakaava ja asemakaavan muutos 931400, Ratikka - Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki Asianumero: VD/7362/10.02.04.00/2020

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Fingrid, 28.5.2026

Lausunto:
Tiedoksi, että Fingrid ei lausu asemakaavasta Asemakaava ja asemakaavan muutos 931400, Ratikka - Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki. Kyseisellä uudelleen rajatulla asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja. Kiitokset yhteydenotosta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Vantaan Taidemuseo Artsi, 4.6.2026

Lausunto:
Vantaan kaupunginhallituksen 27.4.2026 tekemän päätöksen perusteella asemakaavoitus on pyytänyt Vantaan taidemuseo Artsin julkisen taiteen kuraattorilta lausuntoa Vantaan ratikan kaavaan: Eteläinen Vaarala ja Pohjoinen Länismäki liittyen. Vantaan taidemuseo Artsin lausunto koskee Vantaan ratikan pysäkkikatosten kaavamääräystä.

Vantaan ratikan taidehanke toteutetaan samanaikaisesti ratikan rakentamisen kanssa. Taidehankkeen ja siihen kuuluvien teosten on tarkoitus valmistua vuoteen 2029 mennessä. Ratikan taide kytkeytyy suoraan ratikan reittiin ja käyttöympäristöön. Taidehankkeen teokset sijoittuvat ratikan varrelle, kuten pysäkkialueille tai niiden välittömään läheisyyteen.

Ratikan taiteen aloitusaineiston pohjalta Fazerilan pysäkki, Jumbon pysäkki ja lentoaseman päätepysäkki on määritelty merkittäviksi taiteen paikoiksi eli maamerkkikohteiksi. Fazerilan pysäkkialue kuuluu nyt kommentoitavana olevaan kaavaan. Hankkeen aikataulun vuoksi kohteen taiteilijahaku on jo käynnissä, ja neljä taiteilijaa laatii parhaillaan luonnosehdotuksia alueelle. Kaikki ehdotukset integroituvat pysäkkikatoksen rakenteisiin. Valittava teos etenee toteutussuunnitteluun ja valmistuttuaan se liitetään osaksi Vantaan taidemuseo Artsin kokoelmaa.

Taiteen toteuttaminen pysäkkialueella onnistuu parhaiten silloin, kun pysäkkikatoksen suunnittelun reunaehdot ovat mahdollisimman joustavat. Esimerkiksi kaavaan sisältyvä määräys ratikkakatosten viherkatoista rajoittaa katokseen integroitavan taiteen sisältöä ja toteutusmahdollisuuksia. Ratikan taidehankkeen kannalta onkin tärkeää, että kaavaan tehdään muutos, jonka mukaan viherkatto olisi vaihtoehtoinen silloin, kun pysäkkikatos tai pysäkkiympäristö on varattu taiteelliselle toteutukselle.

Vastine:
Ratikan pysäkkikatoksia koskeva kaavamääräys on muutettu muotoon: *”Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto tai katoksen katolle sijoittaa taidetta.”*

Tarkistukset:
Ratikan pysäkkikatoksia koskeva kaavamääräys on muutettu muotoon: *”Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto tai katoksen katolle sijoittaa taidetta.”*

NRO 5
Uudenmaan elinvoimakeskus, 8.6.2026

Lausunto:
Vantaan kaupunki pyytää Uudenmaan elinvoimakeskuksen lausuntoa Eteläisen Vaaralan ja pohjoisen Länsimäen asemakaavamuutoksesta. Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa raitiotien rakentaminen suunnittelualueelle.

Porvoonväylän LT-aluetta on kaavaehdotuksessa laajennettu ulottumaan osin nykyisille T-, EV- ja ET-alueille. LT-alueen laajennus perustuu Länsimäentien vaihtopysäkkien tiesuunnitelmaan.

Kaavaratkaisun liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Suunnittelualueen rajautuessa valtakunnallisesti merkittävään tieyhteyteen (Kehä 3), on vaikutusarviota suositeltavaa täydentää arviolla vaikutuksista Kehä 3:n sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

Tienpitäjällä ei ole muuta huomautettavaa kaavaehdotuksesta.

Tämä on Uudenmaan elinvoimakeskuksen liikenneosaston lausunto. Mikäli kunnan viranomainen katsoo, että asia koskee elinvoimakeskuksen maaseutu- ja ympäristöosastoa tai elinkeino- ja maahanmuutto-osastoa, tulee asiasta kuulla edellä mainittuja osastoja erikseen. Vesiasioissa tulee kuulla sitä elinvoimakeskusta, johon kyseinen tehtävä on keskitetty.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on ratkaissut liikenteen ja maankäytön asiantuntija

Vastine:
Kaavaselostuksen kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.1 liikennettä koskevaa tekstiä on täydennetty kaavamuutoksen Kehä III:een kohdistuvien vaikutuksien arviolla. Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ja raitiotien toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Fazerintiellä. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan ajoneuvoliikenteestä erotettuna omalla kaistallaan. Autoliikenteen sujuvuus on varmistettu katualueiden riittävillä tilavarauksilla. Asemakaavamuutos ei kasvata alueen autoliikennemääriä suhteessa voimassa olevaan asemakaavaan, koska kaavamuutos ei mahdollista uutta maankäyttöä tai muuta sen tyyppiä. Kaavaratkaisun vaikutukset arvioidaan niin vähäisiksi, ettei niillä ole vaikutusta Kehä III:n ja Porvoonväylän eritasoliittymien toimivuuteen tai turvallisuuteen.

Tarkistukset:
Kaavaselostuksen kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.1 liikennettä koskevaa tekstiä on täydennetty kaavamuutoksen Kehä III:een kohdistuvien vaikutuksien arviolla.

NRO 6
Vantaan kaupunginmuseo, 11.6.2026

Lausunto:
Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 931200 Vantaan ratikka: Varikko. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Vantaan ratikalle suunnitellun raitiovaunuvarikon rakentamisen Vaaralaan. Museo on lausunut mielipiteensä Vantaan ratikan kaavarungosta 13.1.2020 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/189/2020) sekä Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049) 28.6.2022 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/073/2022). Lisäksi museo on antanut mielipiteensä nyt lausunnolla olevan kaavaehdotuksen osallistumis- ja arviointisunnitelmasta 27.10.2023 päivätyssä mielipiteessään (Dnro VKM/141/2023). Museo on myös lausunut aiemmasta kaavaehdotuksesta 19.8.2024 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/134/2024).

Viimeisimmän lausuntokierroksen aikana museo totesi, että Fazerin vierailukeskuksen rakennukset sekä konttorirakennus ja vierailukeskuksen ulkopuolella sijaitseva piha-alue on merkitty asianmukaisesti suojeltaviksi (kaavamerkinnöillä sr/1, sr/2 ja sp), ja että asemakaavaehdotuksen merkintöihin liittyvät määräykset ovat kaupunginmuseon laatimien kaavamääräysten mukaiset.

Museo totesi, että kaavaselostuksessa oli rakennettua kulttuuriympäristöä käsittelevässä luvussa vanhentunutta tietoa ja esitti selostuksen päivitystä tältä osin uusimpien selvitysten mukaisiksi. Kaavaselostuksen lähtötietojen luvun 2.1.3 rakennettua kulttuuriympäristöä koskeva teksti on päivitetty. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavamuutoksesta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 7
Vantaan Energia, 11.6.2026

Lausunto:
Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija [redacted]

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Kaukolämpöputkien ajantasainen sijainti löytyy Vantaan kaupungin yhdistelmäjohtokartalta.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa kaukolämpöinsinööri [redacted]

LIITTEET

1. Keskijänniteverkon kartta 1:5000

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 8
Lupa- ja valvontavirasto, 12.6.2026

Lausunto:
Vantaan kaupunki on pyytänyt Lupa- ja valvontavirastolta lausuntoa Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki -asemakaavaehdotuksesta (931400) 11.6.2026 mennessä. Lupa- ja valvontavirasto on saanut lausunnolle lisäaikaa 15.6. saakka. Kaavaselostuksen mukaan asemakaavan tavoitteena on varata tila raitiotien vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle.

Yleiskaavan ohjausvaikutus

Kaava-alue on Vantaan yleiskaavassa 2020 suurimmaksi osaksi tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TY). Kaavamääräyksen mukaan alue varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Lisäksi kaava-alueella on yleiskaavassa asumisen ja työpaikkojen aluetta (A/TP), asuinaluetta (A) ja lähivirkistysaluetta (VL), sekä kestävän kasvun vyöhykettä, raitiotietä, ekologisia yhteyksiä, ulkoilureittejä, pohjavesiä ja luo-aluetta koskevia merkintöjä.

Asemakaavaehdotuksen T-korttelialueen määräystä on syytä tarkentaa siten, että yleiskaavan ohjausvaikutus merkittäviä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomasta toiminnasta välittyy asemakaavaan.

Pohjavedet

Fazerin vedenottamoiden suoja-aluepäätöksen (Länsi-Suomen ympäristölupavirasto 53/2000/1 ja Vaasan hallinto-oikeus 01/0064/2) mukaisilla vedenottamoalueilla ei ole sallittua muu kuin vedenottoon liittyvä toiminta, minkä vuoksi Fazerila I -vedenottamon vedenottamoalue tulee merkitä kokonaan ET-alueeksi eli pääkäyttötarkoitukseltaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi. Kaava-alueen länsiosan et-osa-aluemerkintä tulee poistaa asemakaavasta.

Vedenottamoiden lähi- ja kaukosuoja-alueet on esitetty kaavakartalla, ja kaavamääräyksissä on viittaukset suoja-aluemääräysten huomioimiseksi. Fazerin vedenottamoiden suoja-aluepäätöksessä on annettu määräyksiä toiminnoista, joita suoja-alueille ei voi toteuttaa ilman erillistä poikkeamista vedenottamoiden suoja-aluemääräyksistä. Mahdollinen poikkeamisluvan tarve olisi hyvä tuoda esiin myös kaavaselostuksessa sivulla 72, jossa on kerrottu muun muassa tuotantolaitosten sijoittamisen edellytyksistä kaava-alueella. Uusia yleiselle liikenteelle tarkoitettuja liikenneväyliä ei saa Vaasan hallinto-oikeuden päätöksen (01/0064/2, 4.5.2001) mukaan rakentaa vedenottamoiden lähisuoja-alueelle ilman poikkeamista suoja-aluemääräyksistä.

Lupa- ja valvontavirasto katsoo lisäksi, että rakentaminen Fazerin vedenottamoiden suoja-alueilla edellyttää lähtökohtaisesti aina pohjaveden hallintasuunnitelman.

Hulevesien imeyttämisestä Lupa- ja valvontavirasto toteaa, että vain puhtaita hulevesiä, kuten kattovesiä, saa imeyttää pohjavesialueella maaperään. Pilaantuneiden maiden alueella hulevesiä ei tule imeyttää maaperään, jotta mahdolliset maaperässä olevat haitta-aineet eivät pääse leviämään pohjaveteen. Ajo- ja pysäköintialueiden vesiä ei saa imeyttää maaperään edes puhdistuksen jälkeen, sillä hulevesiin voi jäädä esimerkiksi raskasmetallijäämiä, jotka voivat kulkeutua pohjaveteen.

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että kaavamääräyksiin on tarpeen lisätä määräys mahdollisesta vesilain- tai ympäristönsuojelulainvaraisuudesta esimerkiksi seuraavasti: Kaava-alue sijaitsee kokonaisuudessaan Fazerilan (0109252) vedenhankintaa varten tärkeällä pohjavesialueella. Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.

Vaikutusarvio on esitetty pohjavesiselvityksessä ja se on kattava. Tien ja raitiotien rakentamiseen Fazerilan pohjavesialueelle liittyvä vesilain mukainen lupa sekä poikkeaminen Fazerin pohjavedenottamoiden suoja-aluemääräyksistä on saanut lainvoiman 22.5.2026.

Luonnonsuojelu

Kaavaselostuksessa on tunnistettu kaava-alueen sijainti maakunnallisesti merkittävän viheryhteyden keskellä, mutta liito-oravan kulkuyhteyden osalta määräyksissä on täsmentämisen tarvetta. Luo- ja Luo/1 -kaavamääräyksissä on syytä mainita tavoitteena liito-oravan liikkumismahdollisuuden turvaaminen risteysalueen yli. Tarvittaessa tätä voidaan tukea olemassa olevan puuston ylläpidolla, täydennysistutuksilla ja väliaikaisilla rakenteellisilla ratkaisuilla eli hyppytolpilla tilanteessa, jossa itä-länsisuuntainen latvusaukko on muodostumassa liian leveäksi ja puuistutukset eivät ole vielä kasvaneet täyteen kokoonsa. Mahdollisen raitiotiepysäkin viherkattoa oleellisempaa on varmistua siitä, että pysäkin sijoittamisella ei heikennetä liito-oravalle aidosti toimivaa ja maakunnallisesti tärkeää ekologista yhteyttä Vantaan Kuussillan ja Helsingin Suurmetsän sekä Kivikon metsäalueiden välillä.

Melu

Kaavassa on annettu määräykset: Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB. Tontilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- tai raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.

Vantaan ratikan meluselvityksen perusteella Kuussillanniityssä paalun 16300 kohdalla asuinrakennuksen julkisivuille kohdistuvat melutasot nousevat ennustetilanteessa, jossa tieliikenteen lisäksi on huomioitu raitiotien aiheuttama melu. Myös rakennuksen piha-alueella melutasot nousevat VNp (993/1992) ohjearvojen yläpuolelle rakennuksen etelä-länsipuolella. Koska melutason nousu ohjearvot ylittäväksi asuinrakennuksen piha-alueella aiheutuu tieliikenteen lisäksi raitiotiestä, tulee tarvittava meluntorjunta suunnitella ja toteuttaa osana raitiotiehanketta eikä siirtää meluntorjunnan toteuttamista A-alueelle. Aineistossa ei ole selvitystä, joka osoittaisi, että ennustetilanteessa tieliikenteen lisääntyminen yksinään aiheuttaisi melutason nousun ohjearvot ylittäväksi rakennuksen etelä-länsipuolisella piha-alueella.

Teollisuusalueeseen (T) on liitetty kaavamääräys: Korttelialueelle saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja. Kaavan valmistelun yhteydessä tulee huolehtia, että teollisuusalueen asunnoilla on riittävä melutason ohjearvojen mukainen piha-alue.

Liiketilat

Kaavaehdotuksessa on annettu liiketiloja koskevia kaavamääräyksiä. T-korttelialueen määräyksiin tulee täsmentää, että korttelialueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoitukseen

liittyviä liiketiloja. Lisäksi tulee määrätä, että alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Ryhti-tietojärjestelmä

Ympäristöministeriön asetus maakunta-, yleis- ja asemakaavojen kaavamääräysten ja kaavakohteiden esitystavasta (Katja-asetus) on astunut voimaan 11.6.2024. Ympäristöministeriön asetus, jolla on muutettu em. asetuksen (311/2024) 1 §, 2 §:n 1 momentti sekä liitteet 1–4, on tullut voimaan 1.7.2025. Katja-asetuksen tavoitteena on edistää kaavatiedon saatavuutta ja parantaa kaavatiedon yhteen toimivuutta valtakunnallisesti. Lupa- ja valvontavirasto kannustaa siirtymään asetuksen mukaisten kaavamerkintöjen ja -määräysten käyttöön. Asetus sisältää kuitenkin siirtymäsäännöksen. Kumottua merkinnöistä annettua ympäristöministeriön asetusta voidaan soveltaa vuoden 2028 loppuun asti.

Lisäksi Lupa- ja valvontavirasto suosittelee, että uuteen rakennetun ympäristön Ryhti-tietojärjestelmään siirryttäisiin mahdollisimman pian. Siirtymäsäännöksen mukaisesti kaavat on mahdollista laatia nykymallin mukaisesti vuoden 2028 loppuun asti. Siirtymäajan jälkeen syntyvät alueidenkäytön tiedot on toimitettava järjestelmään viimeistään 1.1.2029 (laki rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä 5 §). Jos aiemmin käynnistynyt kaava jatkuu vuoden 2029 puolella, tulee kaava laatia kansallisen kaavatietomallin mukaisesti ja viedä tiedot rakennetun ympäristön tietojärjestelmään.

Vastine:

Yleiskaavan ohjausvaikutus

Vantaan ratikan asemakaavoissa laaditaan ennen kaikkea vain ratikkahankkeen toteuttamisen edellyttämät muutokset, eikä kaavamuutoksissa ole lähtökohtaisesti kehitetty muuta maankäyttöä. Kaava-alueisiin on otettu mukaan kiinteistöt, joille ratikkahankkeen katualueiden muutokset kohdistuvat, jotta kortteleiden tehokkuusluvut on voitu muuttaa rakennusoikeusluvuiksi, jotta rakennusoikeudet pysyvät kaavamuutosten jälkeen samoina. Tarvittaessa käytöstä poistuneita kaavamääräysmerkintöjä on kaavamuutoksissa ajantasaistettu vastaamaan nykyisiä merkintöjä. Muutoin kaavamääräykset ja korttelialueiden käyttötarkoitukset on pyritty pitämään samanlaisina, kuin voimassa olevissa asemakaavoissa, jonka vuoksi kaavamuutosehdotuksessa nro 931400 ei ole tarkennettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) käyttötarkoitusta lausunnossa kuvatulla tavalla. Alueella sijaitsee nykyisellään ympäristöluvanvaraista toimintaa. Yleiskaavan tavoiteltu muutos on pitkän aikavälin maankäytön suunnittelua koskeva kysymys, eikä yleiskaavan tavoite ole määritelty yleiskaavassa sellaisella tarkkuudella, että sen voisi sellaisenaan viedä asemakaavaan.

Pohjavedet

Vantaan ratikan asemakaavoissa laaditaan ennen kaikkea vain ratikkahankkeen toteuttamisen edellyttämät muutokset. Kaava-alueisiin on otettu mukaan kiinteistöt, joille ratikkahankkeen katualueiden muutokset kohdistuvat. Korttelialueiden käyttötarkoitukset on pyritty pitämään samanlaisina, kuin voimassa olevissa asemakaavoissa, eikä kaavamuutoksissa ole lähtökohtaisesti kehitetty muuta maankäyttöä. Kaavaehdotuksessa on osoitettu kaavamääräysalue: *”pv/1: Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätöksen nro 53/2000/1 mukainen vedenottamon lähisuojavyöhyke.”* Vedenottamoalue on osa kaava-alueen lähisuojavyöhykettä. Kaavassa on myös annettu määräys, jonka mukaan *”pv/1 ja pv/2 -alueilla tulee*

huomioida Länsi-Suomen ympäristölupaviraston 7.7.2000 antamassa päätöksessä nro 53/2000/1 sekä Vaasan hallinto-oikeuden 4.5.2001 antamassa päätöksessä nro 01/0064/2 annetut suoja alueita koskevat määräykset." Vedenottamoalue on huomioitu myös kaavassa osoitetun rakennusalan rajauksessa. Kaavaehdotuksen T-korttelin tontin nro 7 rakennusalan merkintää on selkiytetty tarkistettuun kaavaehdotukseen poikkiviivalla, joka osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu. Kaavamääräysten viittaukset päätöksiin nro:t 53/2000/1 ja 01/0064/2 ovat riittävät turvaamaan vedenottamoalueen käytön jatkossakin, eikä alueen käyttötarkoitusta ole tarpeen muuttaa.

Kaavaselostuksen kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaa tekstiä on täydennetty lausunnon mukaisesti mahdollisesta poikkeamisluvan tarpeesta koskien vedenottamoiden suoja-aluemääräyksiä. Lisäksi lähtökohtien luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevia tietoja on täydennetty Lupa- ja valvontaviraston 14.4.2026 antaman päätöksen (165/2026, LVV-U/35632/2026) mukaisesti. Päätöksessä LVV on muun muassa myöntänyt Vantaan kaupungille luvan raitiotien, Fazerintien, Tilustien ja niihin liittyvien kevyen liikenteen yhteyksien sekä vesihuoltolinjojen rakentamiselle Fazerilan pohjavesialueelle.

Kaavamuutosehdotuksen tärkeän tai veden hankintaan soveltuvan pohjavesialueen (pv) rakentamista koskevaa kaavamääräystä on täydennetty: *"-- Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus."*

Kaavassa on määräykset, joidenka mukaan: *"Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut hulevedet tulee imeyttää maaperään pohjavedeksi."* ja *"Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain liikennöintialueilla, pysäköintialueilla, ajoneuvojen huoltopihoilla ja jäteastioiden sijoituspaikoilla. Nämä alueet tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella, ja alueiden valumavedet tulee johtaa hulevesiviemäriin tai pohjavesisuojauksen sisältävään avo-ojaan ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle."* On toivottavaa, että pilaantuneet maa-alueet tarvittaessa kunnostetaan, jonka jälkeen hulevesien imeyttämiselle pima-alueilla ei ole maaperän kannalta estettä, kun kaavamääräykset eivät sitä kiellä. Määräykset ovat riittävät, eikä kaavassa ole tarpeen erikseen kieltää hulevesien imeyttämistä pilaantuneiden maiden alueella tai ajo- ja pysäköintialueiden hulevesien imeyttämistä maaperään.

Kaavaehdotuksen pv-alueelle on lisätty määräys, jonka mukaan *"Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta."*

Luonnonsuojelu

Selvityksien mukaan alueella ei nykyisellään sijaitse liito-oravien elinympäristöä eikä lisääntymis- tai levähdyspaikkoja, vaikka kaava-alueen länsiosa on määritelty liito-oraville soveltuvaksi alueeksi. Vantaan ratikan suunnitelmien mukaan raitiotie- tai linja-autoliikenteen pysäkit eivät ole sijoittumassa ekologisen yhteyden luo/1-alueelle ja ekologinen yhteys on huomioitu Fazerintien ja Rivieranraition katusuunnitelmaehdotuksissa (piir.nro 58624-1 ja piir.nro 58626-1, 20.5.2026) mm. säilytettävillä ja istutettavilla puilla. Kaavaehdotuksen katualueen kaavamääräyksien järjestystä on muutettu määräysten selkiyttämisen vuoksi niin, että pysäkkikatoksia koskeva kaavamääräys ei ole katualueen luo/1-määräyksen alla. Katualueen luo/1-määräyksen mukaan "*Alueen suunnittelun ja hoidon tavoitteena on säilyttää*

tienvarret metsäisinä.” Katualueen ja luo-alueen kaavamääräykset luo/1-alueen ekologisesta yhteydestä ovat riittävät turvaamaan ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli.

Kaavaselostuksen kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.2 luonnon monimuotoisuutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla, jonka mukaan kaavassa osoitetun luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen sekä luo/1-alueen suunnittelussa ja kunnossapidossa olisi hyvä huomioida liito-oravien mahdollinen liikkuminen alueella etenkin Rivieranraition ja Fazerintien ylityspaikoissa mm. säästettävien ja istutettavien puiden osalta.

Melu

Vantaan raitioradan meluselvityksen (Sitowise 31.1.2023) mukaan kaavamuutosehdotuksen asuinrakennusten korttelialueella (A) Kuussillantien liikenne aiheuttaa nykytilanteessa asuinrakennuksen koillis-/itäjulkisivulle melua ja päiväajan keskiäänitasot ylittävät selvityksen mukaan 55 dB:n rajan (vuoden 2023 selvityksen liite 1.1. nykytilanteen päiväajan keskiäänitasot). Raitiotien vaikutus kohdistuu ennen kaikkea asuinrakennuksen eteläjulkisivulle, jossa päiväajan keskiäänitasot ylittävät arvion mukaan 55 dB:n rajan ja yöajan keskiäänitasot ylittävät 50 dB:n rajan. Muiden julkisivujen osalta raitiotien vaikutus on arvion mukaan vähäisempi. (2023 selvityksen liitteet 3.1. raitiotien päiväajan keskiäänitasot ja 3.2. raitiotien yöajan keskiäänitasot.) Asuinrakennuksen julkisivuun kohdistuvan liikenteen yhteismelun keskiäänitason on arvioitu jäävän alle 60 dB:iin (vuoden 2023 selvityksen liite 4.1 yhteismelun päiväajan keskiäänitasot; Vantaan raitioradan liikennemeluselvitys, yhteismelun päiväajan ennuste, Rivieranraitio, 11.3.2026). A-korttelista on annettu määräys, jonka mukaan *”Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.”* Tämä toteutuu rakennuksissa usein jo tavanomaisilla seinärakenteilla. Laaditun meluselvityksen mukaan asuinrakennusten sisämelun ohjearvot (päiväajan 35 dB ja yöajan 30 dB) eivät ylity näillä toimenpiteillä kaava-alueella.

Kaavassa on määrätty A-korttelista, että *”Tontilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- tai raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.”* Myös Kuussillantien melu nostaa Kuussillantien varren asuinalueiden pihojen melutasoja, mutta kaavaehdotuksen A-korttelin tontille jää n. 0,4 ha piha-alue, jolla meluselvityksien mukaan ohjearvot täyttyvät ja päiväajan yhteismelun keskiäänitasot jäävät alle 55 dB:iin ja yöajan keskiäänitasot alle 50 dB:iin. Oleskeluun tarkoitetut alueet voidaan tontilla sijoittaa myös siten, ettei rakennusosin tarvitse huolehtia melusuojauksesta. Ilmakuvien perusteella tontin oleskeluun tarkoitettu piha-alue sijaitsee jo nykyisellään suurimmaksi osin alueella, jolla ohjearvot eivät ylity yhteismelun ennustetilanteessa. Ratikasta ei aiheudu kaava-alueella melusuojaustarvetta.

Kaavamuutosehdotuksessa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) asuntoja koskevaa määräystä on tarkennettu: *”-- Asunnoilla tulee olla riittävä oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity*.”

Liiketilat

T-korttelin liike- ja toimistotiloja koskevaa kaavamääräystä on täydennetty määräyksellä ”*Liiketilojen tulee olla pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja.”* Ja T-korttelille on lisätty kaavamääräys, jonka mukaan *”Alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä.”*

Tarkistukset:
Kaavaehdotuksen tärkeän tai veden hankintaan soveltuvan pohjavesialueen (pv) rakentamista koskevaa kaavamääräystä on täydennetty: *”-- Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus.”*

Pv-alueelle on lisätty määräys, jonka mukaan *”Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.”*

Kaavaehdotuksen teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) asuntoja koskevaa määräystä on täydennetty: *”-- Asunnoilla tulee olla riittävä oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity*.”

T-korttelin liike- ja toimistotiloja koskevaa kaavamääräystä on täydennetty määräyksellä ”Liiketilojen tulee olla pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja.”

T-korttelille on lisätty kaavamääräys, jonka mukaan ” Alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä.”

Kaavaehdotuksen katualueen kaavamääräyksien järjestystä on muutettu niin, että pysäkkikatoksia koskeva kaavamääräys ei ole katualueen luo/1-määräyksen alla.

Kaavaselostuksen kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla mahdollisesta poikkeamisluvan tarpeesta koskien vedenottamoiden suoja-aluemääräyksiä. Lähtökohtien luvun 2.1.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevia tietoja on täydennetty Lupa- ja valvontaviraston 14.4.2026 antaman päätöksen (165/2026, LVV-U/35632/2026) mukaisesti.

Kaavan vaikutuksia koskevan luvun 4.4.2 luonnon monimuotoisuutta koskevaa tekstiä on täydennetty tiedolla, jonka mukaan kaavassa osoitetun luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen sekä luo/1-alueen suunnittelussa ja kunnossapidossa olisi hyvä huomioida liito-oravien mahdollinen liikkuminen alueella etenkin Rivieranraition ja Fazerintien ylityspaikoissa mm. säästettävien ja istutettavien puiden osalta.

NRO 9
HSY, 15.6.2026

Lausunto:
Vantaan kaupungin kaavoitus on pyytänyt lausuntoa asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta 931400, Vantaan Ratikka – Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki.

Suunniteltava alue sijaitsee Vaaralan kaupunginosan eteläosassa, Porvoonväylän pohjoispuolella. Alueeseen kuuluu Fazerintien katualuetta sekä vähäiseltä osin Kuussillantien katualuetta Metsätien risteysalueelta Länsimäentien risteysalueelle, Slåttmossenin lähivirkistysalue Kuussillan asuinalueen ja Fazerilan välissä, Fazerilan ja Porvoonväylä välissä olevat kiinteistöt sekä muut asemakaavoitetut kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Asemakaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa:

”Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Lisäksi varaudutaan Porvoonväylän bussiliikenteen vaihtopysäkkeihin leventämällä liikennealuetta. Kaavassa tarkastellaan viheryhteyksien jatkuvuutta sekä kiinteistöjen rajauksia suhteessa ratikan suunnitelmaan ja tilantarpeeseen. Kaupunginosarajaa muutetaan niin, että Porvoonväylän liikennealue sijoittuu Rajakylän puolelle.

Asemakaavan muutosalueen itäpuolella kulkee Hakunilan ja Länsimäen välinen vesijohdon runkolinja. Länsipuolella on pienempi vesijohto, joka kulkee osin kaava-alueen halki. Vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Vesitorni sijaitsee Hakunilassa. Lisäksi käytössä on alasäiliö. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.00 ja ylin on noin + 95.00. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp).

Kaava-alueen länsipuolella sijaitsee jäteveden paineviemäri, joka johtaa Vaaralan jätevedenpumppaamon jätevedet etelään. Ojangon jätevesien paineviemäri kulkee itä-länsisuuntaisesti kaava-alueen halki. Molempien alueiden jätevedet johdetaan viettoviemärillä eteenpäin Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkostoon. Lopulta kootut jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevedet imeytyvät pääosin maaperään Fazerilan pohjavesialueella. Osa hulevesistä johdetaan pintavaluntana Länsimäentien sekä Kuussillantien avo-ojiin ja hulevesien pintavaluntareittien kautta Westerkullan ojaan tai hulevesiviemärien kautta Hakunilantien vartta Kehä III:n ali Kormuniitynojaan. Westerkullanoja laskee lopulta mereen Helsingissä. Kuormuniitynoja yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingissä.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia siirrettävä vesihuoltoverkostoa Fazerintiellä sekä Länsimäentien ja Fazerintien risteysalueella.

Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö

Vastine:
Vesihuollon verkon muutokset on huomioitu ratikan katusuunnitelmissa.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

931400

Päiväys
Datum

11.8.2026

Vantaan kaupunki

VANTAAN RATIKKA: ETELÄINEN VAARALA JA POHJOINEN LÄNSIMÄKI

Vanda stad

VANDASPÅRAN: SÖDRA FAGERSTA OCH NORRA VÄSTERKULLA

Asemakaava

Kaupunginosa 93, VAARALA
Katu- ja virkistysalueet.

Asemakaavan muutos

Kaupunginosa 93, VAARALA
Kortteli 93201 ja osa korttelia 93153 sekä katu,- liikenne,- erityis- ja virkistysalueet.

Tonttijaon muutos

Kortteli 93201 sekä osa korttelia 93153.

1:2000

Detaljplan

Stadsdel 93, FAGERSTA
Gatu- och rekreationsområden.

Ändring av detaljplanen

Stadsdel 93, FAGERSTA
Kvarteret 93201 och del av kvarteret 93153 samt gatu,- trafik,- special- och rekreationsområden.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteret 93201 samt del av kvarteret 93153.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ: / **DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:**

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva. / **Linje 3 m utanför planområdets gräns.**

A — **Asuinrakennusten korttelialue.** / **Kvartersområde för bostadshus.**

Alueelle saa sijoittaa sellaisia toimistotiloja ja niihin verrattavia työtiloja, jotka eivät häiritse asumista ja ympäristöä yhteensä enintään 10% tontin rakennusoikeudesta.

Tontille saa rakentaa yhden enintään 25 k-m² suuruisen sauna-, talous-, varastorakennuksen tai vastaavan olemassa olevien rakennusten lisäksi ja rakennusalan estämättä. Tontin rakennusten tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren äänereristävyyden ΔL teollikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Tontilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- tai raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.

Uudisrakennuksen rakennuslupahakemuksen yhteydessä on esitettävä selvitys siitä, miten raideliikenteen aiheuttamat melu- ja tärinähaitat on otettu huomioon sekä tarvittaessa toimenpiteet melun, runkomelun ja tärinän leviämisen estämiseksi.

Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Pihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Autopaikkoja on varattava 1,5 autopaikkaa / asunto, kuitenkin vähintään 1 autopaikka / 85 k-m².

Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.

Kattomuotona on oltava satulakatto tai pulpettikatto.

Rakennusten katoille saa sijoittaa aurinkopaneeleja ja kasvikattoja.

Kattomuotojen ja -kulmien sekä kattolappeiden suuntauksen valinnassa tulee mahdollistaa aurinkoenergian käyttö.

T — **Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.** / **Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.**

Korttelialueelle saa rakentaa myös liike- ja toimistotiloja. Liiketilojen tulee olla pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liiketiloja.

Vähittäiskaupan myymälätilan enimmäiskoko saa olla 500 m² kerrosalaa.

Alueelle ei saa muodostua useasta liiketilasta koostuvaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Korttelialueelle saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja. Asunnoilla tulee olla riittävä oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity.

Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
Korttelialueet 1 ap/200 k-m²

Rakennuslautakunta voi myöntää lykkäystä autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta viideksi vuodeksi kerrallaan.

VL — **Lähivirkistysalue.** / **Område för närrekreation.**

LT — **Maantien alue.** / **Område för landsväg.**

ET — **Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.** / **Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.**

EV — **Suojaviheralue.** / **Skyddsgrönområde.**

Kaupunginosan raja. / **Stadsdelsgräns.**

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja. / **Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**

Osa-alueen raja. / **Gräns för delområde.**

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja. / **Riktgivande gräns för område eller del av område.**

7 — **Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.** / **Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**

Ohjeellinen tontin raja. / **Riktgivande tomtgräns.**

9 — **Ohjeellisen tontin numero.** / **Nummer på den riktgivande tomten.**

Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee. / **Hänvisningslinjen visar området som betecknngen gäller.**

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista. / **Kryss på beteckning anger att betecknningen slopas.**

Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu. / **Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen betecknningen gäller.**

93 — **Kaupunginosan numero.** / **Stadsdelsnummer.**

VAAR — **Kaupunginosan nimi.** / **Stadsdelens namn.**

93201 — **Korttelin numero.** / **Kvartersnummer.**

FAZERINTIE — **Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.** / **Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**

20525 — **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.** / **Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**

kft20% — **Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää toimisto- ja liiketiloja varten.** / **Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna byggnadsrätten som får användas för kontors- och affärslokaler.**

III — **Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.** / **Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**

Rakennusala. / **Byggnadsyta.**

jl — **Joukkoliikenteelle varattu alueen osa.** / **Del av område reserverad för kollektivtrafik.**

Alue on varattu pikaraitiotielle. Suojaviheralueelle sijoittuva raidealue tulee toteuttaa nurmi- tai niittypintaisena.

Suojaviheralueella joukkoliikennealueen rakentamiseen liittyvät välttämättömät leikkaukset ja pengerrykset tulee tehdä siten, että ei tarpeettomasti vahingoiteta kasvillisuutta tai turmella maisemakuvaa.

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) sisätiloissa 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä.

a — **Auton säilytyspaikan rakennusala.** / **Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**

a — **Ohjeellinen auton säilytyspaikan rakennusala.** / **Riktgivande byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**

et — **Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.** / **Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**

Istutettava alueen osa. / **Del av område som skall planteras.**

Ohjeellinen istutettava alueen osa. / **Riktgivande del av område som ska planteras.**

ur — **Ohjeellinen ulkoilureitti.** / **Riktgivande friluftsled.**

Katu. / **Gata.**

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto tai katoksen katolle sijoittaa taidetta.

luo/1: Ekologinen yhteys. Alueen suunnittelun ja hoidon tavoitteena on säilyttää tienvarret metsäisinä. Muilla, kuin ajoväylöillä, tulee suosia kasvillisuutta, luonnonmukaisia materiaaleja ja nurmikiveä.

Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.

Om en spårvagnshållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens skydd ha ett vegetationstak eller konst ska placeras på skyddets tak.

luo/1: Ekologisk förbindelse. Syftet med områdets planering och värd är att behålla vägkanten skogig. På andra än vägbanan, bör föredras växtlighet, naturliga material och gräsarmering.

pp — **Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.** / **För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.**

ajo — **Ajoyhteys.** / **Körförbindelse.**

ajo — **Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.** / **Riktgivande körförbindelse inom området.**

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää / **Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**

luo — **Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.** / **Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.**

Puustoa on säilytettävä tai uudistettava siten, että ekologinen yhteys viheralueilla säilyy puustoisena ja kerroksellisena.

luo/1: Ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Släättmossenin virkistysalueilla Lähdepuiston ja Tammasuon virkistysalueille on turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istuttamisen avulla.

Trädbeståndet ska bevaras eller förnyas på ett sådant sätt att den ekologiska förbindelsen i grönområdena förblir trädbevuxen och flerskiktad.

luo/1: Kontinuitet av ekologiska förbindelsen gatan från Släättmossens rekreationsområde till Källparkens och Mårakärrets rekreationsområdena ska säkerställas genom bevarande eller plantering av växtlighet.

Ohjeellinen avo-oja. / **Riktgivande öppet dike.**

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. / **Del av område reserverad för underjordisk ledning.**

Tärkeä tai veden hankintaan soveltuva pohjavesialue. / **Viktigt eller för vattentäkt lämpat grundvattenområde.**

Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää.

Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.

Verksamheten på området får inte medföra risk för grundvattens kvalitet eller mängd.

Byggande och annan markanvändning inom området kan begränsas av förbudet mot förorening av grundvatten enligt miljöskyddslagen samt av bestämmelserna i vattenlagen om tillståndsplikt för projekt.

Pohjavesialueelle ei saa sijoittaa jätteidenkäsittelylaitosta tai energiakaivoja. Alueella on kielletty jätteiden ammattimainen käsittely ja varastointi.

Avfallshanteringsanläggningar eller energibrunnar får inte placeras på ett grundvattenområde. I området är det förbjudet att professionellt hantera och lagra avfall.

Alueelle ei saa sijoittaa tuotantolaitosta ilman erityistä, perusteltua syytä, jollei kemikaalien ominaisuuksien perusteella voida osoittaa, ettei pohjavesialueelle aiheudu vaaraa. Jos alueelle kuitenkin sijoitetaan vaarallisia kemikaaleja tai räjähteitä valmistava, käsittelevä tai varastoiva tuotantolaitos, rakenteellisin ja käyttötekniisin toimenpitein on huolehdittava siitä, ettei laitoksen toiminnasta aiheudu pohjavesien pilaantumisvaaraa.

På området får inte utan särskild, grundad anledning placeras en produktionsanläggning, om det inte på basis av kemikaliernas egenskaper kan påvisas att dessa inte medför någon fara för grundvattnet. Om en produktionsanläggning där farliga kemikalier eller explosiva varor tillverkas, lagras eller hanteras dock placeras på området, skall det genom åtgärder i fråga om konstruktion och driftteknik ses till att verksamheten vid anläggningen inte medför risk för att grundvattnet förorenas.

Lämmitysöljysäiliöitä ei saa sijoittaa maan alle. Säiliöt tulee sijoittaa suoja-altaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus.

Värmeoljetankar får inte placeras under jorden. Tankar bör placeras i en skyddsbassäng antingen under taket eller inne i byggnaden. Skyddsbassängens volym måste vara större än volymen av eldningsoljan som ska lagras.

Mahdollisten kellarikerrosten suunnittelussa ja toteutuksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden suojeluun. Kellarin saa sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja.

I planeringen och byggandet av eventuella källarvåningar ska särskild uppmärksamhet fästas i skyddande av grundvatten. I Källare får utrymmen i enlighet med huvudanvändningsändamålet placeras.

Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivuu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin, tai pysyviin muutoksiin on haettava vesilain mukainen lupa. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista. Ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä on varmistettava pohjaveden hallintasuunnitelman tarpeellisuus.

Byggande, dikning, dagvattenhantering, markgrävning och grundläggning av byggnader ska utföras så att de inte orsakar bestående förändringar i grundvattnets kvalitet, höjd eller strömningar, eller så ska det sökas tillstånd enligt vattenlagen för sådana bestående förändringar. Byggandet får inte leda till skadliga flöden av grundvatten. Innan byggnadsåtgärder vidtas ska behovet av en plan för grundvattenkontroll säkerställas.

Katu- ja liikennealueet tulee suunnitella siten, että pohjaveden laadun heikkeneminen voidaan ehkäistä. Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Mikäli katu- tai liikennealueilla rakentaminen ulottuu kahta metriä lähemmäs pohjaveden pintaa, on rakennuslupahakemukseen liitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden seurantaohjelma.

Gatu- och trafikområden ska planeras så att försämring av grundvattnets kvalitet kan förhindras. Planeringen ska basera sig på redogörelser för markbeskaffenheten och på grundvattenförhållandena. Om byggandet i gatu- eller trafikområden sträcker sig närmare än två meter från grundvattenytan, vid behov ska en plan för grundvattenkontroll och ett program för grundvattenobservationer i anslutning till denna bifogas till bygglovsansökan.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueella on rakennuslupahakemuksen yhteydessä lisäksi esitettävä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta.

I kvartersområde för industri- och lagerbyggnader ska även en plan för släckvattenhantering presenteras i samband med bygglovsansökan.

Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suojatuksen kautta puhdistetut hulevedet tulee imeyttää maaperään pohjavedeksi.

Rent dagvatten, som takvatten, ska fördröjas och behandlas kvalitativt på tomten. Rent och infiltrerat takvatten och sådant dagvatten från gårdsområdet som eventuellt renats genom filtrering bör infiltreras i marken som nytt grundvatten.

Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain liikennöintialueilla, pysäköintialueilla, ajoneuvojen huoltopaikoilla ja jäteasioiden sijoituspaikoilla. Nämä alueet tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella, ja alueiden valumavedet tulee johtaa hulevesiviemäriin tai pohjavesisuojauksen sisältävään avo-ojaan ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle.

Vattentät beläggning får användas endast på trafikområden, parkeringsområden, underhållsgårdar för fordon och förvaringsplatser för avfallsbehållare. Dessa områden ska beläggas med ett oljetätt ytmaterial eller med en konstruktion som innehåller grundvattenskydd, och avrinningsvattnet från områderna ska ledas till dagvattenavlopp eller ett öppet dike med grundvattenskydd och vidare utanför grundvattenområdet.

Lastaus- ja avovarastointialueiden hulevesijärjestelmät on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle.

Lastning- och öppen lagrinområdenas dagvattensystemen ska förses med avstängningsventiler i fall av olyckshändelser.

pv/1: Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätöksen nro 53/2000/1 mukainen vedenottamon lähisuojavyöhyke.

pv/1: Vattentäktens närskyddszon enligt Västra Finlands miljötillståndsverks beslut nr 53/200/1.

pv/2: Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätöksen nro 53/2000/1 mukainen vedenottamon kaukosuojavyöhyke.

pv/2: Vattentäktens fjärrskyddszon enligt Västra Finlands miljötillståndsverks beslut nr 53/200/1.

I pv/1 och pv/2 -områdena ska beaktas bestämmelserna om skyddszonerna enligt Västra Finlands miljötillståndsverks beslut nr 53/2000/1 av den 7.7.2000 och Vasa förvaltningsdomstols beslut nr 01/0064/2 av den 4.5.2001.

pv/1: Vattentäktens närskyddszon enligt Västra Finlands miljötillståndsverks beslut nr 53/2000/1 av den 7.7.2000 och Vasa förvaltningsdomstols beslut nr 01/0064/2 av den 4.5.2001.

sr — **Suojeltava rakennus.** / **Byggnad som skall skyddas.**

Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus, jota ei saa purkaa.

Historiskt, byggnadshistoriskt och regionalt sett betydande byggnad som inte får rivas.

sr/1: Määräys koskee Makeiskonttorin osaa rakennuksesta. Rakennuksen julkisivuihin kohdistuvissa korjaus- ja muutostöissä on huomioitava rakennuksen alkuperäinen arkkitehtuuri sekä 2016 vuoden muutostöiden jälkeinen tilanne. Korjaus- ja muutostyöt on suunniteltava siten, että historiallisesti kerroksisen rakennuksen ominaisluonne ja rakennuksessa todetut arvot eivät korjaustöissä vaarannu. Rakennuksen sisätiloista suojellaan alkuperäinen pääporrashäytävä ja siihen liittyvä ensimmäisen kerroksen aulatila.

sr/1: Bestämmelsen gäller Godiskontorens del av byggnaden. Vid renoverings- och förändringsarbeten som gäller byggnadens fasader ska det tas hänsyn till byggnadens ursprungliga arkitektur och situationen efter förändringarna som gjordes år 2016. Reparations- och förändringsarbetena ska planeras på ett sådant sätt att den historiska byggnadens karaktär och de värden som finns i byggnaden inte äventyras under reparationsarbetet. I byggnadens interiör skyddas det ursprungliga huvudtrapphuset och den tillhörande lobbyn på första våningen.

Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.

I byggnaden får inga sådana reparationer, förändringar eller ytterligare byggnadsarbeten utföras som äventyrar bevarandet av ovan nämnda värden. Utlåtande från den lokala museimyndigheten bör höras för reparation, ändring och ytterligare byggnadsåtgärder.

sr/2: Määräys koskee Fazerilan vierailu- ja kokouskeskuksen kokonaisuutta. Rakennuksesta suojellaan julkisivut ja katot. Rakennuksen ulkotiloista sisään jatkuvat kattomateriaalit suojellaan. Sisätiloissa suojellaan kantavien teräspilariraketeiden muodostamat kaarevalinjaisten huonetilojen massoittelu (Visitor centerin puolella 5 kokonaisuutta: viherhuone, kahvila/keittiö, monitoimitila, henkilökunta-/varastotila sekä info- ja wc-tila. Meeting centerin puolella 2 kokonaisuutta: showroom ja kabinet)

sr/2: Bestämmelsen gäller Fazerila-besökscenter som helhet. Byggnadens fasader och tak skyddas. Takmaterialen som fortsätter in från utsidan av byggnaden skyddas. I interiören skyddas sammanfogningen av krökta rumsutrymmen som formas av bärande stålpelarkonstruktioner (5 helheter i besökscentret: växtrum, cafeteria/kök, allaktivitets utrymme, personal/ förvaringsutrymme och information- och toalettutrymme. 2 helheter i mötescentret: showroom och kabinet)

Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.

I byggnaden får inga sådana reparationer, förändringar eller ytterligare byggnadsarbeten utföras som äventyrar bevarandet av ovan nämnda värden. Utlåtande från den lokala museimyndigheten bör höras för reparation, ändring och ytterligare byggnadsåtgärder.

sp — **Suojeltava pihapiiri.** / **Gårdsplan som skall skyddas.**

Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä alueen osa, jota ei saa purkaa.

Historiskt, byggnadshistoriskt och regionalt sett betydande del av område som inte får rivas.

Pihaa tulee hoitaa alkuperäisen pihasuunnitelman luonteen mukaisesti. Pihaan kohdistuvista muutostöistä tulee kuulla paikallista museovironmaista.

Gården ska underhållas enligt den ursprungliga gårdsplanens karaktär. Den lokala museimyndigheten bör höras om förändringar av gården.

pima — **Alueen osa, jonka maaperä on saastunut.** / **Del av område vars mark är förorenad.**

Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.

lu — **Alueen osa, jolle saa rakentaa kadun luiskan.** / **Del av område där gatusluttning får placeras.**

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET
Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.

Rakentaminen tulee tehdä niin, että siitä ei aiheudu Kormuniitynojaan, Kuussillanojaan tai Westerkullanojaan merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten sementumista ja kiintoaineksen kulkeutumista. Rakentamisen aikana työmaalta ei tule laskea kiintoainesta, lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule- tai kuivatusvesiä suoraan vesistöön. Työmaan on laadittava rakentamisaikainen suunnitelma, jossa hulevesien hallinta on huomioitu.

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

MILJÖFÖRHÅLLANDEN
Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.

Byggandet ska utföras så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Kormängsbäcken, Sexbrodiken eller Westerkullabäcken, som att vattnet grumlas och det sprids fasta partiklar. Under byggandet får inte dag- eller dräneringsvatten som innehåller fasta partiklar, slam eller skadliga ämnen släppas rakt ut i vattendrag. Byggplatsen ska utarbeta en plan för byggnadsskedet där dagvattenhanteringen har beaktats.

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Milja Halmkrona, Aluearkkitehti, 8.7.2026 15.59

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.

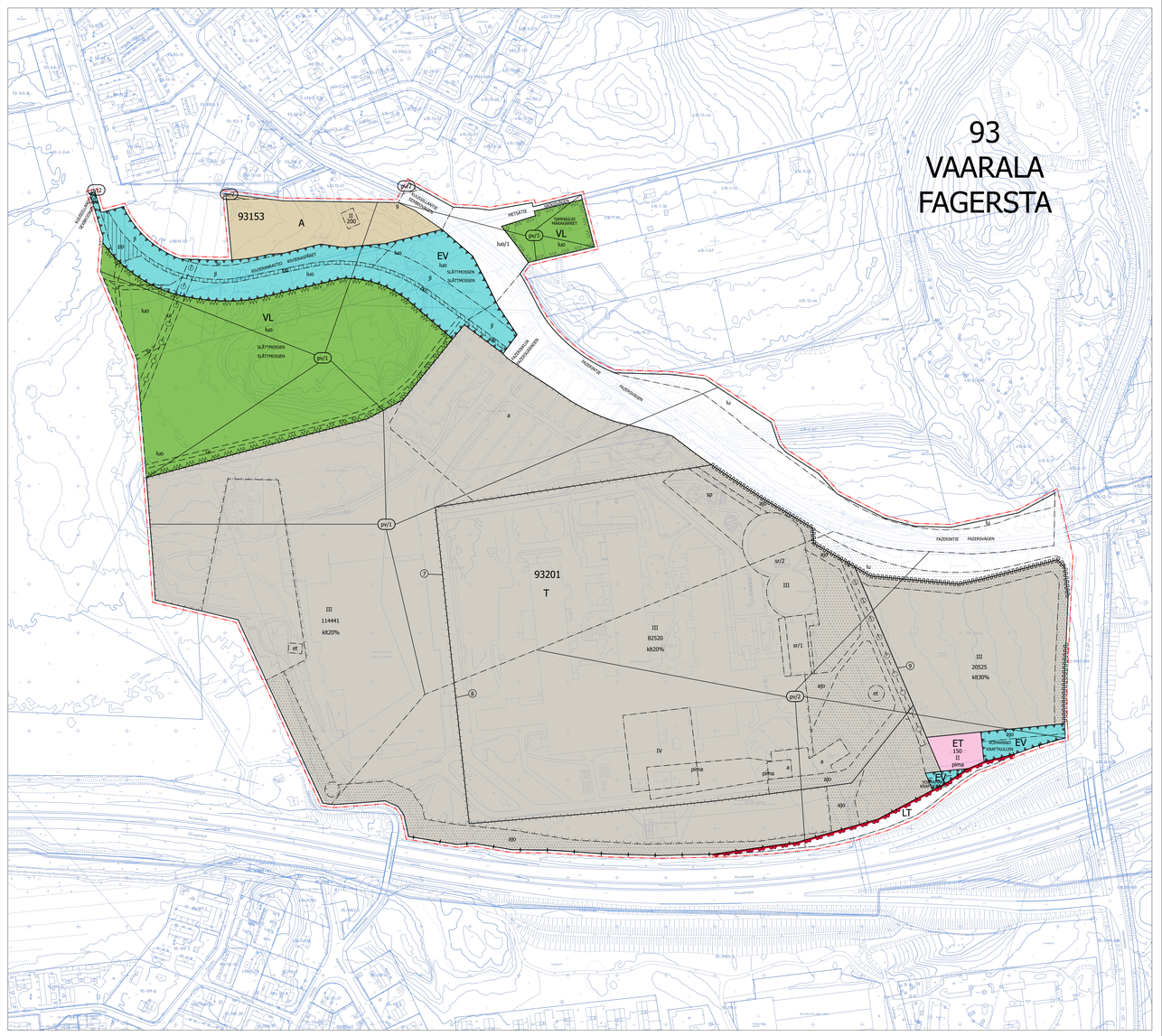
Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

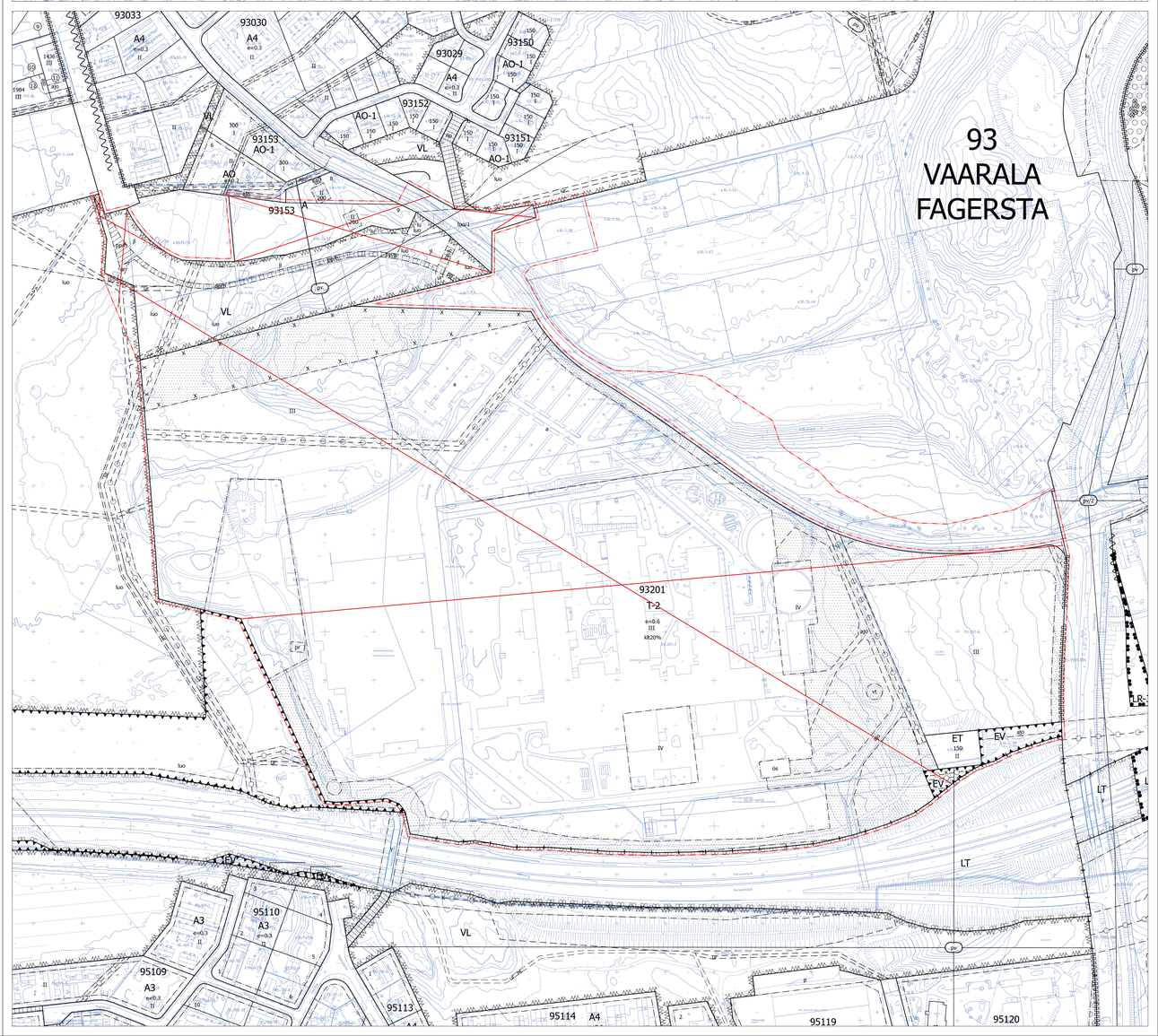
Ossi Örn, Kaupunkimittausinsinööri, 12.8.2026 9.26

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__





Asiaan liittyvä muu aineisto

Asiaan liittyvä muu aineisto:

- AFRY (30.9.2022). Valtatie 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Kehä III liittymän parantaminen, Vantaa ja Helsinki, Tiesuunnitelma, 3T-1, Uudenmaan ELY-keskus. (Sijainti: Extranet)
- Sweco Finland, Vantaan ratikka (26.1.2026). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien ehdotukset Fazerintie välillä Fazerila-Valio, 58624-2. Fazerintie valilla Fazerila-Valio katusuunnitelma 58624-2
- Sweco Finland, Vantaan ratikka (26.1.2026). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien ehdotukset Fazerintie välillä Metsätie-Fazerila, 58624-1. Fazerintie valilla Metsätie-Fazerila katusuunnitelma 58624-1
- Sweco Finland, Vantaan ratikka (26.1.2026). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset, Rivieranraitio, 58626-1 Rivieranraitio katusuunnitelma 5826-1
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019 Liite 11: Vantaan ratikan hulevesiraportti
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019 Liite-15-Investointikustannukset-sivut-1-85.pdf
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019 Liite 14: Hankearviointi
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019 vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-yleissuunnitelma.pdf
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019 Liite 13: Tärinäselvitys
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020 Vantaan ratikan suunnittelun resurssiviisauden suuntaviivat
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020. (Sijainti: Extranet)
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020 Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella-raportti
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020 Design Manual, Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet, päivitys 30.3.2022
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020. (Sijainti: Extranet)
- Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise, 21.3.2022 Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 2.9.2022 Haasta nykyhetki Kuvittele huominen Luo tulevaa
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022. Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi
- Vantaan ratikan itäisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Afry & WSP, 18.1.2023. Itäinen osuus, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-

meluselvitysraportti-2023.pdf
  - Ratikan meluselvityksen liite 1.1 Nykytilanteen päiväajan melutasot
  - Ratikan meluselvityksen liite 1.2 Nykytilanteen yöajan melutasot
  - Ratikan meluselvityksen liite 2.1 Yhteismelutilanne ilman uutta torjuntaa, päiväajan keskiäänitaso
  - Ratikan meluselvityksen liite 2.2 Yhteismelutilanne ilman uutta torjuntaa, yöajan keskiääni taso
  - Ratikan meluselvityksen liite 3.1 Raitioliikenteen päiväajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa
  - Ratikan meluselvityksen liite 3.2 Raitioliikenteen yöajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa
  - Ratikan meluselvityksen liite 3.3 Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa
  - Ratikan meluselvityksen liite 4.1 Yhteismelutilanne, suunniteltu meluntorjunta, päiväajan keskiäänitaso
  - vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-meluselvitys-2023-liite-4.2-yhteismelutilanne-suunniteltu-meluntorjunta-yoajan-keskiaanitaso.pdf
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki. Vantaan ratikan kustannusraportti 2023
- Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset, FCG, 31.3.2023. Vantaan ratikan kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi
- Vantaan ratikka / WSP Finland Oy, Vantaan raitioradan liikennemeluselvitys, yhteismelun päiväajan ennuste, Rivieranraitio 11.3.2026 vantaan-ratikka-etelainen-vaarala-ja-pohjoinen-lansimaki
- Vantaan ratikka, Fazerilan pohjavesialue, Vesitalouslupahakemus – Pohjavesivaikutusarvio 27.06.2025 vantaan-ratikka-etelainen-vaarala-ja-pohjoinen-lansimaki
- Muukka, L. & Mäkynen, A. 2005: Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 22.3.2005 Kulttuurimaisemaselvitys_kopio.indd
- Salonen, K. & Schalin, M. Arkkitehdit Oy 2015: Fazerilan Makeiskonttorin ja konsernikonttorin rakennusselvitys. (Sijainti: Extranet)
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki Yleiskaava 2020 Historiallisen tieston inventointi.pdf
- Luoma, L. 2023: Fazerin leipomo- ja voimalarakennuksen rakennushistoriaselvitys. Ramboll Finland Oy, 5.4.2023. (Sijainti: Extranet)
- Ojala, A. 2018: Vantaan ekologiset yhteydet. Yleiskaava 2020 Ekologiset yhteydet.pdf
- Huttunen, J. 2023: Vantaan ekologiset verkostot - Metsä- ja puustoinen verkosto, avointen biotooppien verkosto ja siniverkosto. Julkaisu Vantaan kaupunki
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022. vantaa.fi/sites/default/files/document/ratikan-luontoselvitykset-liitteineen-16032022.pdf
- Carlson, h. 2024: Vantaan Kuussillanniityn liito-oravaselvitys vuonna 2024. Faunatican raportteja 32/2024. 14.6.2024. Vantaan Kuussillanniityn liito-oravaselvitys vuonna 2024

- Uudenmaan Ympäristökeskus 2007: Pilaantuneen alueen tarkastus Västersundomin muun-toase-malla, Fazerintie 6, Vantaa. Tarkastuspöytäkirja 10.5.2007. (Sijainti: Extranet)
- Pöyry Finland Oy 2011: Vantaan Energia Oy – Fazerilan lämpökeskus – Maaperätutkimus. 23.3.2011. (Sijainti: Extranet)
- Envimetria Oy 2013: Vantaan Energia Oy:n puretun lämpökeskuksen maaperän tutkimus ja kunnostus 19.9.2013: Fazerintie 6, Vantaa. Raportti 130108-130919sm, 8.10.2013. (Sijainti: Extra-net)
- Envimetria Oy 2013: Vantaan Energia Oy:n vanhan lämpökeskuksen purettujen öljyputkien alaisen maaperän tutkimus ja kunnostus 14.10.-26.11.2013: Fazerintie 6, Vantaa. Raportti 130108-131014sm, 20.12.2013. (Sijainti: Extranet)
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017 Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki. Vantaan väestö 2021/2022 | Vantaa
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022 Vantaan resurssiviisauden tiekartta
- Golder Associates Oy 2022: Ympäristötekninen maaperätutkimus – Vantaan ratikan itäosa 3 ja 4. 25.1.2022. (Sijainti: Extranet)

23 Asemakaavamuutos 002586 ja tonttijaon muutos, 52 Veromies / Rälssitie 6 /TeA (kvalt)

VD/4982/10.02.04.00/2024
SP/JOR/PV/VIK

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan kahden uuden kerrostalokorttelin rakentaminen Rälssitielle Annefredin ratikkapysäkin viereen. Kortteleihin tulee asumista noin 360 asukkaalle sekä toimisto-, liike- ja palvelutilaa. Alueelle rakentuu viihtyisää ja käveltävää korttelikaupunkia, joka on osa Annefredin uutta keskustaa.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 52321 ja 52322 sekä katualuetta, kaupunginosassa 52 Veromies. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa korttelia 52121 ja katualuetta, kaupunginosassa 52 Veromies.

Tonttijaon muutos koskee kortteleita 52321 ja 52322, kaupunginosassa 52 Veromies.

Alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa osoitteessa Rälssitie 6. Alue rajautuu pohjoisessa Tikkurilantiehen, idässä Rälssitiehen, etelässä kortteliin 52127 ja lännessä kortteliin 52121.

Hakija
KOy Rälssitie 16:n / Valion Eläkekassan kaavamuutoshakemus on kirjattu 1.2.2018. Hakemus jätettiin Aviapolis Urban Blocks -asemakaavaluonnoksen (nro 052500) valmistumisen yhteydessä.

Maanomistus
Korttelin 52121 omistaa KOy Rälssitie 16:n / Valion Eläkekassa. Kaupunki omistaa kaava-alueeseen kuuluvat katualueet.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun ovat osallistuneet ARCO Architecture Company, Ramboll Finland Oy sekä Akukon Oy konsultteina.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan aluetta (C) ja Kestävän kasvun vyöhykettä.

Asemakaavamuutos
Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia monipuolisesta asumisesta sekä työpaikoista. Asemakaavamuutos on laadittu vuonna 2018 valmistuneen Aviapolis Urban Blocks -asemakaavaluonnoksen (nro 052500) sekä sitä edeltäneen kilpailun pohjalta. Asemakaavamuutos 002586 käsittää osoitteessa Rälssitie 6 sijaitsevan nykyisen teollisuus- ja varastorakennusten (T) tontin, joka muutetaan keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Tontilla olemassa olevat rakennukset puretaan. Asemakaavamuutoksella muodostuu kaksi umpikorttelia, joihin on suunniteltu asumista, päivittäistavarakauppa, liike- ja toimistotilaa sekä pysäköintilaitos. Alueelle rakentuu viihtyisää ja käveltävää korttelikaupunkia, joka on osa Annefredin uutta keskustaa ja aivan ratikkapysäkin kohdalla. Asemakaavan viitesuunnitelman on laatinut ARCO Architecture Company.

Alueelle muodostuviin keskustatoimintojen kortteleihin saa sijoittaa asuin-, toimisto-, liike- ja palvelutiloja. Pääkäyttötarkoituksen mukainen rakennusoikeus on yhteensä 21 750 k-m^2 ja sen lisäksi liiketiloja tulee rakentaa yhteensä 1 650 k-m^2. Kaava-alueen kokonaisrakennusoikeus on 23 400 k-m^2. Aiemmin

voimassa olevaan asemakaavaan nähden rakennusoikeus kasvaa alueella noin 16 400 k-m^2. Kaavamääräysten mukaan alueelle saa rakentaa asumista enintään 17 450 k-m^2, mikä on 75 % alueen kokonaisrakennusoikeudesta. Vähintään 5 950 k-m^2 eli 25 % kokonaisrakennusoikeudesta tulee käyttää toimisto-, liike- ja palvelutiloihin, jotka sijoitetaan Rälssitien ja Tikkurilantien varteen. Korttelin 52321 tehokkuusluku on e=2,7 ja korttelin 52322 tehokkuusluku on e=1,8. Rakennusoikeus mahdollistaa laskennallisesti noin 360 uutta asukasta alueelle.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Kukin korttelijulkisivu muodostuu vähintään kahdesta rakennuksesta ja vähintään kolmesta ilmeeltään erilaisesta julkisivuratkaisusta. Asuinrakennusten hallitsevin kattomuoto on harja- tai viistokatto ja kattomuodot vaihtelevat rakennuskohtaisesti jokaisessa korttelissa. Kortteleiden julkisivujen tulee olla yleisilmeeltään vaaleita ja luonnonläheisiä. Rakennusten väritys pohjautuu niittykasvien sekä tiilen väreihin. Rakennusten katujulkisivuille muodostetaan avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kivijalkakerros. Rälssitien varressa jalankulkijan sääsuojaksi rakennetaan katoksia tai arkadit ja kivijalkaan sijoitetaan ravintolalle ja päivittäistavarakaupalle soveltuvat liiketilat. Maantasokerroksen asunnoilla on omat pihat tai terassit.

Resurssiviisauden periaatteiden mukaisesti asemakaavassa on esitetty vaatimuksia uusiutuvan energian käytöstä, vihertehokkuudesta, varautumisesta sähköautoihin sekä asukkaiden yhteisöllisten tilojen rakentamisesta. Lento-, tie- ja raitioliikenteen aiheuttamalta melulta suojautuminen on huomioitu kaavan liitteeksi laaditussa meluselvityksessä sekä kaavamääräyksissä.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 7.11.2024.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 6 kpl.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu katualueiden osalta Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa keskustatoimintojen ja liiketilojen kerrosalaa yhteensä 23 400 k-m^2, joka sisältää uutta asuntokerrosalaa enintään 17 450 k-m2 (75 %) ja toimisto-, liike- ja palvelutilojen kerrosalaa vähintään 5 950 k-m^2 (25 %).

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija KOy Rälssitie 16 / Valion Eläkekassa ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 4 (42 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1100 €), yhteensä 43 100 €

Kaupunkiympäristölautakunta 9.12.2025

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 9.12.2025 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002586 sekä tonttijaon muutosehdotus, 52 Veromies / Rälssitie 6,

b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,

c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Valion Eläkekassa maksaa muutoskustannukset (42 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1100 €), yhteensä 43 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 26.1.2026 § 17

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 9.12.2025 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002586 sekä tonttijaon muutosehdotus, 52 Veromies / Rälssitie 6,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistaa maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Valion Eläkekassa maksaa muutoskustannukset (42 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1100 €), yhteensä 43 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 11.2.–12.3.2026. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 26.1.2026 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 17 kappaletta ja saatiin 5 kappaletta. Lausunnon jättivät Uudenmaan elinvoimakeskus, Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Lupa- ja valvontavirasto, Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) ja Vantaan kaupunginmuseo.

Lupa- ja valvontaviraston lausunnon johdosta asemakaavaehdotukseen lisättiin pihan väliaikaista meluntorjuntaa sekä rakennusten tuloilmanottoa koskevat määräykset.

Tehdyt tarkistukset
Asemakaavaehdotuksen kaupunkikuvaa ja arkkitehtuuria koskeviin määräyksiin tehtiin pieniä tarkistuksia kaupunkikuvallisen laadun varmistamiseksi. Tikkurilantien ja Rälssitien kulmaus on kaupunkikuvallisesti merkittävä paikka, jota tulee korostaa maamerkkinä. Tämän vuoksi myös korttelin kulmauksessa sijaitsevan korkeimman rakennusalan rakentamista edellytetään kerrosluvun VII alleviivauksella. Kattomuotojen tulee vaihdella rakennuskohtaisesti jokaisessa korttelissa, mutta harja- tai viistokattoa ei edellytetä vallitsevana kattomuotona. Rälssitien varteen osoitettujen arkadien tai katosten määräyksiä täsmennettiin. Rakennusten väritystä koskevia määräyksiä täydennettiin ja rakennuksissa tulee käyttää niittykasvien värejä ainakin rakennuksen yksityiskohdissa. Asemakaavaehdotukseen lisättiin myös

vesihuollon liitospaikkaa koskeva määräys, rakentamisen aikaista hulevesien hallintaa koskevia määräyksiä, joilla huolehditaan Palo-ojan vedenlaadusta, sekä määräys lentoestekorkeudesta.

Tarkistuksesta on kuultu MRA 32 §:n mukaisesti erikseen niitä osallisia, joita muutos koskee. Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun ovat osallistuneet ARCO Architecture Company, Akukon Oy ja Ramboll Finland Oy Valion Eläkekassan konsultteina.

Sopimus
Sopimuksesta on päätetty kaupunginhallituksessa 1.6.2026 § 20.

Kaupunkiympäristölautakunta 11.8.2026 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdä esitetyt tarkistukset,

b) esittää kaupunginhallitukselle, että saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.8.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002586 sekä tonttijaon muutosehdotus, 52 Veromies / Rälssitie 6.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että asiaan jätettiin seuraava kaupunkiympäristölautakunnan yhteinen pöytäkirjalausuma:

"Asemakaavoituksella tulee välttää lopputulosta, jossa asuinkerrostaloihin muodostuu syviä huonosti luonnonvalaistuja asuntoja ja korttelirakenteen tulee tukea turvallista ympäristöä."

Kaupunkiympäristölautakunnan 11.8.2026 päätöksenteon jälkeen kaavakarttaan ja selostukseen on tehty tekninen tarkistus: Kaavakartan laatikkotekstin ruotsinnoksessa ollut ylimääräinen korttelinumero 52144 on poistettu. Selostuksen liitekartta on päivitetty tehdyn muutoksen osalta.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyvä maankäyttösopimus on allekirjoitettu 2.7.2026.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.8.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002586 sekä tonttijaon muutosehdotus, 52 Veromies / Rälssitie 6.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 11.8.2026, tarkistettu 24.8.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 11.8.2026, tarkistettu 24.8.2026
- Lausunnot ja vastineet 11.8.2026
- Asiaan liittyvä muu aineisto

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Johanna Rajala, p. 050 302 8975,
asemakaavasuunnittelija Päivi Veijola, p. 043 826 6958
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002586 Rälssitie 6
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus JOR ja PVE 11.8.2026

Kaupunginhallitus 26.1.2026 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta 002586 Rälssitie 6. Lausuntoja saatiin 5 kpl.

Lausunnonantaja	Lausunto	Tarkistukset
NRO 1, 2.3.2026 Uudenmaan elinvoimakeskus	Liikenteellisessä tarkastelussa on esitetty vaihtoehtoiset kulkutapajakaumat sekä autoliikennepainotteisen että joukkoliikennepainotteisen kehityksen skenaarioille. Kaavaratkaisun vaikutuksia Euroopan laajuiseen TEN-T-ydinverkkoon kuuluvaan Kehä III:een ja sen liittymiin ei kuitenkaan ole arvioitu. Arvio vaikutuksista tulee esittää osana kaava-aineistoa.	Ei tarvetta tarkistuksiin.
NRO 2, 4.3.2026 Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä	Pääkaupunkiseudun ja Kirkkonummen jätehuoltomääräykset ohjaavat alueen jätehuoltoa ja sen suunnittelua. Määräykset ovat kiinteistöjä sitovia, eikä niistä tule poiketa. Rälssitien suunnittelussa on tärkeää varmistaa, että liikennesuunnittelu tukee jätteiden keräys- ja tyhjennystyötä. Jäteautoille tulee varata rauhalliset pysäköintipaikat sekä riittävät tilat tyhjennystyölle. Jätepisteiden kapasiteetti tulee mitoittaa käyttäjämääriin sekä HSY:n tyhjennysreittien ja -rytmin mukaisesti.	Ei tarvetta tarkistuksiin.

	Suunnittelualuetta viistää rakennettu huleveden runkoviemäri, joka siirretään uuden rakennuksen tieltä katualueelle, lähtökohtaisesti maanomistajan kustannuksella. Alueen uusi maankäyttö edellyttää vesihuollon uudisrakentamista. Uuden vesihuollon, noin 250 m hulevesiviemäriä ja 50 m vesijohtoa ja jätevesiviemäriä, suunnittelu ja rakentaminen tulee maksamaan alustavan arvion mukaan 200 000 euroa.	
NRO 3, 5.3.3036 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Asemakaavamääräyksissä on riittävästi huomioitu kiinteistömuuntamoiden tilavarausten mitoitustarve kortteleihin 52321 ja 52322 Rälssikujan varteen. Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin kanssa laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	Ei tarvetta tarkistuksiin.
NRO 4, 10.3.2026 Lupa- ja valvontavirasto	Aineistoon liitetyn meluselvityksen perusteella keskiäänitaso ylittää osassa asuinrakennusten julkisivua 65 dB tason, jolloin ääniympäristöasetuksen 796/2017 vaatimus 30 dB ääneneristävyydestä ei riitä. Meluselvitystä tulee vielä tarkentaa niin, että julkisivuihin kohdistuvat melutasot esitetään asuinkerroksittain, ja tarvittaessa tarkistaa ääneneristävyysmääräyksiä tulosten perusteella.	Lausunnon perusteella asemakaavaan lisättiin pihan väliaikaista meluntorjuntaa sekä rakennusten tuloilmanottoa koskevat määräykset.

	Päiväajan klo 7–22 keskiäänitason ollessa julkisivulla yli 55 dB, tulisi asuntojen aueta myös rakennuksen hiljaiselle ohjearvojen mukaiselle puolelle. Nyt kaavassa annettu määräys ei takaa kaikille asukkaille viihtyisää ja laadukasta asumista. Meluselvityksen mukaan melutasot ylittävät joissakin kerroksissa ohjearvot rakennuksen kaikilla julkisivuilla. Meluselvityksen tulosten perusteella on havaittavissa kohteen haasteellisuus erityisesti oleskeluun tarkoitettujen piha-alueiden suojaamiseksi melulta. Kortteleiden toteutuessa vaiheittain ajoitusmääräys meluhaittojen lieventämiseksi on tarpeen. Meluselvityksessä esitettyä väliaikaista ratkaisua ei voida pitää riittävänä, koska koko piha-/oleskelualuetta ei ole suojattu ohjearvot ylittävältä melulta. Tärinästä ja runkomelusta on annettu pääsääntöisesti riittävät määräykset. Lupa- ja valvontavirasto suosittelee, että niissä kohteissa, joissa julkisivun ääneneristävyydestä annetaan määräys, runkomelun taso ei saa ylittää Lprm 30 dB tasoa asuin- ja majoitushuoneissa. Ilmanlaatuarviot perustuvat HSY:n ja THL:n suosituksiin minimi- ja suositusetäisyyksistä. Nämä suositukset on annettu ilmansaasteiden haitoille avoimessa ympäristössä, jossa väylän varrella ei ole merkittäviä esteitä ilman sekoittumiselle. Kaavakohteeseen on muodostumassa katukuilu, jolloin käytettyjä etäisyyksiä ei tulisi yksinään käyttää suunnittelun perusteena. Ehdotusvaiheessa on	

	syytä harkita ilmanlaatuun liittyvien määräysten antamista.	
NRO 5, 13.3.2026 Vantaan kaupunginmuseo	Museo on esittänyt tavoitteekseen, että kaava-alueen suunnittelussa otettaisiin huomioon näkymät Huberin halleille, ettei niiden kaupunkikuvallinen merkitys heikentyisi. Asemakaavan selostuksessa on tuotu esiin uudisrakentamisen vaikutusta kaupunkikuvaan, rakennusperintöön ja näkymälinjoissa tapahtuviin muutoksiin. Museon näkökulmasta voidaan todeta, että näkymien kaventumisella on suuri vaikutus Huberin hallien näkymiseen kaukomaisemaan. Alueen luonteen muuttuminen teollisuusalueesta keskustatoimintojen alueeksi on iso muutos, joka väistämättä vaikuttaa maisemallisiin arvoihin. Huberin hallien suojelu osana uutta kaupunkia on museon tärkein tavoite alueen kulttuuriympäristön säilyttämisen kannalta. Museon rakennustutkija osallistuu Huberilan kaavarungon suunnittelutyöhön. Museon näkökulmasta hankkeen vaikutukset kulttuuriympäristöön on tuotu riittävällä tavalla esiin asemakaavaselostuksessa.	Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 1
Uudenmaan elinvoimakeskus, 2.3.2026

Lausunto:

Vantaan kaupunki pyytää Uudenmaan elinvoimakeskuksen lausuntoa Rälssitie 6:n asemakaavamuutoksesta. Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan kahden uuden kerrostalokorttelin rakentaminen Annefredin raitiovaunupysäkin läheisyyteen.

Liikenteellisessä tarkastelussa on esitetty vaihtoehtoiset kulkutapajakaumat sekä autoliikennepainotteisen että joukkoliikennepainotteisen kehityksen skenaarioille. Kaavaratkaisun vaikutuksia Euroopan laajuiseen TEN-T-ydinverkkoon kuuluvaan Kehä III:een ja sen liittymiin ei kuitenkaan ole arvioitu. Arvio vaikutuksista tulee esittää osana kaava-aineistoa.

Kaavaselostuksessa on huomioitu suunnittelualueen edullinen sijainti liikenneverkolla muun muassa joukkoliikenteen käytön näkökulmasta. Lisäksi selostuksessa on huomioitu sujuvat yhteydet sekä pääkaupunkiseudulle että valtakunnallisesti merkittävään tieverkkoon. Kuten selostustekstissä on tunnistettu, on jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittäminen suunnittelualueella ja sen läheisyydessä välttämätöntä nykytilanteeseen verrattuna.

Vastine:

Kiitos lausunnosta. Asemakaavamuutos sijaitsee sen verran kaukana Kehä III:sta ja sen liikennetuotos on suhteellisen pieni, joten sillä on hyvin vähäinen liikenteellinen vaikutus Kehä III:een ja sen liittymiin. Tämän vuoksi asemakaavan liikenteellisessä tarkastelussa ei ole nähty tarpeelliseksi tutkia tarkemmin vaikutusta Kehä III:een. Veromiehen alueen tulevaisuuden kaupunkikehitystä ja liikenteellisiä vaikutuksia on selvitetty laajemmin esim. Vantaan ratikan kaavarungossa ja sen yhteydessä tehdyssä liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa.

Tarkistukset:

Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 2
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, 4.3.2026

Lausunto:

Jätehuolto

Pääkaupunkiseudun ja Kirkkonummen jätehuoltomääräykset ohjaavat alueen jätehuoltoa ja sen suunnittelua. Määräykset ovat kiinteistöjä sitovia, eikä niistä tule poiketa. Hyvin järjestetty jätehuolto tukee kiertotaloutta ja parantaa alueen viihtyvyyttä. Rälssitien suunnittelussa on tärkeää varmistaa, että liikennesuunnittelu tukee jätteiden keräys- ja tyhjennystyötä. Jäteautoille tulee varata rauhalliset pysäköintipaikat sekä riittävät tilat tyhjennystyölle. Jätepisteiden kapasiteetti tulee mitoittaa käyttäjämääriin sekä HSY:n tyhjennysreittien ja -rytmin mukaisesti. Jäteastioiden tyhjennys alueella tapahtuu klo 6–22, mikä tulee huomioida liikennesuunnittelussa. Kulku jäteautolta jätetilaan tulee olla kuljettajalle työturvallinen, eikä jäteastian siirtomatka tulisi ylittää 10 metriä.

Pääkaupunkiseudun ja Kirkkonummen jätehuoltomääräyksiin voi tutustua tarkemmin HSY:n verkkosivuilla kohdassa “Jätehuoltomääräykset - HSY”. Lisätietoja jätehuoltomääräyksistä, alueen jätehuollon aikatauluista tai opastusta jätehuollon suunnittelussa antavat HSY:n jätehuollon asiantuntijat.

Vesihuolto

Suunnittelualuetta viistää rakennettu huleveden runkoviemäri, joka siirretään uuden rakennuksen tieltä katualueelle, lähtökohtaisesti maanomistajan kustannuksella. Alueen uusi maankäyttö edellyttää vesihuollon uudisrakentamista. Uuden vesihuollon, noin 250 m hulevesiviemäriä ja 50 m vesijohtoa ja jätevesiviemäriä, suunnittelu ja rakentaminen tulee maksamaan alustavan arvion mukaan 200 000 euroa.

Vastine:

Kiitos lausunnosta. Korttelien jätehuolto on tarkoitus keskittää korttelikohtaisiin jätehuoneisiin, jotka sijaitsevat Rälssikujan varrella. Asemakaavan liitteeksi on laadittu liikenteellinen tarkastelu (Ramboll, 4.11.2025), johon sisältyy jäteauton ajouratarkastelu Rälssikujalla. Jäteauto pääsee riittävän lähelle jätehuoneita (jäteastian siirtomatka ≤ 10 m) ja mahtuu kääntymään peruuttamalla Rälssikujan päässä.

Alueelle tarvittavan uuden vesihuollon suunnittelun ja rakentamisen kustannusarvio on välitetty tiedoksi maanomistajalle.

Tarkistukset:

Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 3
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 5.3.2026

Lausunto:

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1-2 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Asemakaavamääräyksissä on riittävästi huomioitu kiinteistömuuntamoiden tilavarausten mitoitustarve kortteleihin 52321 ja 52322 Rälssikujan varteen.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Kaukolämpöputkien ajantasainen sijainti löytyy Vantaan kaupungin yhdistelmäjohtokartalta. Alue on liitettävissä kaukolämpöön.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:

Kiitos lausunnosta. Asemakaavaehdotuksessa on huomioitu maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.

Tarkistukset:

Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 4
Lupa- ja valvontavirasto, 10.3.2026

Lausunto:

Melu, tärinä ja runkomelu

Kohde sijoittuu sekä lento- ja tieliikenteen että tulevan raideliikenteen melualueelle. Kaava-alueen melutilannetta on selvitetty kaavatyön aikana. Aineistoon liitetyn meluselvityksen perusteella keskiäänitaso ylittää osassa asuinrakennusten julkisivua 65 dB tason, jolloin ääniympäristöasetuksen 796/2017 vaatimus 30 dB ääneneristävyydestä ei riitä. Julkisivujen ääneneristävyydestä on annettu kaavaluonnoksessa määräyksiä. Meluselvitystä tulee vielä tarkentaa ehdotusvaiheeseen niin, että julkisivuihin kohdistuvat melutasot esitetään asuinkerroksittain, ja tarvittaessa tarkistaa ääneneristävyysmääräyksiä tulosten perusteella.

Lupa- ja valvontavirasto muistuttaa, että päiväajan klo 7–22 keskiäänitason ollessa julkisivulla yli 55 dB, tulisi asuntojen aueta myös rakennuksen hiljaiselle ohjearvojen mukaiselle puolelle. Nyt kaavassa annettu määräys ”Asunnot eivät saa avautua vain Tikkurilantien puolelle tai julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.” ei takaa kaikille asukkaille viihtyisää ja laadukasta asumista. Meluselvityksen mukaan melutasot ylittävät joissakin kerroksissa ohjearvot rakennuksen kaikilla julkisivuilla.

Kortteleiden vaiheittain toteuttamista on tutkittu meluselvityksessä eri vaihtoehdoin. Meluselvityksen tulosten perusteella on havaittavissa kohteen haasteellisuus erityisesti oleskeluun tarkoitettujen piha-alueiden suojaamiseksi melulta. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että kortteleiden toteutuessa vaiheittain ajoitusmääräys meluhaittojen lieventämiseksi on tarpeen. Meluselvityksessä esitettyä väliaikaista ratkaisua ei voida pitää riittävänä, koska koko piha-/oleskelualuetta ei ole suojattu ohjearvot ylittävältä melulta. Jatkosuunnittelussa piha-alueet tulee saada suojattua kokonaisuudessaan ohjearvot ylittävältä melulta.

Tärinä- ja runkomelujen vaikutusten osalta kaavassa on käytetty aineistona Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitystä vuodelta 2023. Tärinästä ja runkomelusta on annettu pääsääntöisesti riittävät määräykset. Lupa- ja valvontavirasto suosittelee, että niissä kohteissa, joissa julkisivun ääneneristävyydestä annetaan määräys, runkomelun taso ei saa ylittää Lprm 30 dB tasoa asuin- ja majoitushuoneissa.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatuarviot perustuvat HSY:n ja THL:n suosituksiin minimi- ja suositusetäisyyksistä. Ilmanlaatuun tai korvausilman ottamiseen liittyen kaavassa ei ole annettu määräyksiä. Nykyisen ilmanlaatuohjeistuksen perusteella määräykset eivät ole välttämättömiä. Toisaalta HSY:n ja THL:n suositukset on annettu ilmansaasteiden haitoille avoimessa ympäristössä, jossa väylän varrella ei ole merkittäviä esteitä ilman sekoittumiselle. Kaavakohteeseen on muodostumassa katukuilu, jolloin käytettyjä etäisyyksiä ei tulisi yksinään käyttää suunnittelun perusteena. Ehdotusvaiheessa on syytä harkita ilmanlaatuun liittyvien määräysten antamista.

Pilaantuneet maat

Kaava-alueella on toiminut aikoinaan lyijysulatto, minkä johdosta alueella on syytä varautua pilaantuneeseen pintamaahan. Kaavassa on annettu asianmukainen määräys maaperän haitta-ainepitoisuuden selvittämisestä.

Vastine:

Kiitos lausunnosta.

Melu

Rakennusten julkisivujen kohdistuvat keskiäänitasot on laskettu siten, että laskentapisteet on sijoitettu kunkin kerroksen korkeudelle ja vaakasuunnassa enintään 5 m välein. Melukartoissa rakennuksen seinillä olevat kahdeksankulmaiset tunnukset ilmoittavat suurimman keskiäänitason LAeq, joka esiintyy kunkin tunnuksen kohdalla julkisivun pystysuuntaisella linjalla. Menetelmä on selkeästi kuvattu ja luettavissa meluselvityksestä. Kyseessä on yleinen käytäntö meluselvityksissä. Kerroskohtaisten laskentapistekarttojen esittäminen ei vaikuta julkisivun äänitasoeron määrittämiseen, koska määrittäminen on tehty korkeimman julkisivuun kohdistuvan melutason perusteella. Kerroskohtaiset kartat eivät anna lisäarvoa äänitasoeron määrittämiseen eikä niillä olisi vaikutusta annettaviin äänitasoeromääräyksiin.

Viihtyisyyden lisäämiseen tähtäävää muistutusta kaikkien asuntojen avautumisesta päiväajan keskiäänitason osalta enintään 55 dB suuntaan ei ole huomioitu kaavamääräyksissä. Tämä johtuu siitä, että kaikkien asuntojen avautuminen enintään 55 dB suuntaan on haastava toteuttaa tässä hankkeessa ja ylipäänsä pääkaupunkiseudulla eikä sitä ole edellytetty muissakaan asemakaavoissa.

Meluselvityksen perusteella kortteleiden vaiheittain toteuttaminen ei ole mahdollista vaihtoehdon 2 mukaan. Vaihtoehdon 1 mukaista melusuojausta voidaan parantaa jatkosuunnittelussa, jolla varmistetaan ja osoitettaan, että oleskeluun käytettävät piha-alueet tulee varmasti suojattua. Asemakaavan melua koskevia määräyksiä täydennetään seuraavasti: *Rakentamislupavaiheessa tulee esittää suunnitelma ja suunnitelman mukainen meluselvitys piha-alueiden meluntorjunnasta.*

Tärinä ja runkomelu

Tärinä- ja runkomelun torjunta on kaavassa määrätty Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:2 Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa ohjeen mukaisesti.

Ilmanlaatu

Lausunnon perusteella lisätään kaavamääräys: *Rakennusten tuloilmanotto tulee varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.*

Tarkistukset:

Lausunnon perusteella asemakaavaan lisättiin pihan väliaikaista meluntorjuntaa sekä rakennusten tuloilmanottoa koskevat määräykset.

NRO 5
Vantaan kaupunginmuseo, 13.3.2026

Lausunto:

Museo on antanut mielipiteensä asemakaavan aikaisemman kuulemisen yhteydessä (Dnro: VKM/193/2024).

Mielipiteessään museo toi esiin, että suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, mutta alueen länsipuolella sijaitsee niin kutsutut Huberin hallit, joiden on todettu muun muassa Aviapoliksen kaavarungossa olevan maisemallisesti merkittäviä alueen identiteettirakennuksia. Museo esitti tavoitteekseen, että kaava-alueen suunnittelussa otettaisiin huomioon näkymät Huberin halleille, ettei niiden kaupunkikuvallinen merkitys heikentyisi. Museo esitti, että kaavatyön edetessä tulee tutkitaan uudisrakentamisen vaikutusta kaupunkikuvaan ja rakennusperintöön. Näkymälinjat ja niissä tapahtuvat mahdolliset muutokset tulee tuoda esiin kaavaselostuksessa.

Kaavaselostuksessa rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten selostuksessa on tuotu esiin, että näkymälinja tulee kaventumaan Tikkurilantieltä idästäpäin tullessa hieman uuden rakentamisen myötä. Näkymälinjoihin vaikuttaa vielä enemmän suunnittelualueen luoteispuolella olevan tontin rakentuminen, jossa on voimassa oleva asemakaava vuodelta 2017. Alue on kaavoitettu kerrostalorakentamiseen asemakaavalla 002204 Rälssipuiston kortteli. Korttelin rakentaminen on vielä kesken ja sen pohjois- ja itäosan rakennukset eivät ole valmistuneet. Asemakaavan toteuttamisen jälkeen nykyinen näkymä Rälssitien risteyksestä Huberin halleille tulee peittymään Tikkurilantieltä katsoessa joka tapauksessa. Näin ollen lausunnolla olevan asemakaavan ratkaisulla ei ole vaikutusta halleille avautuviin näkymiin, kun tuleva rakentaminen luoteisosaan toteutuu. Näkymiä Huberin halleille tutkitaan alueella tarkemmin valmisteilla olevassa Huberilan kaavarungossa (nro 052900), jossa tavoitteena on säilyttää osittain merkittäviä näkymälinjoja ja myös luoda uusia kaupunkirakenteen muuttuessa.

Museon näkökulmasta voidaan todeta, että näkymien kaventumisella on suuri vaikutus Huberin hallien näkymiseen kaukomaisemaan. Alueen luonteen muuttuminen teollisuusalueesta keskustatoimintojen alueeksi on iso muutos, joka väistämättä vaikuttaa maisemallisiin arvoihin. Museo pitää kuitenkin positiivisena käynnissä olevaa Huberin hallien osittaiseen suojeluun tähtäävää kaavasuunnittelua lähikortteleissa, joissa rakennusten ympärille on suunnitteilla elävää kaupunkikeskustaa ja vanhaa teollisuushistoriaa säilyy alueella integroituna sen uusiin rakenteisiin. Huberin hallien suojelu osana uutta kaupunkia on museon tärkein tavoite alueen kulttuuriympäristön säilyttämisen kannalta. Museon rakennustutkija osallistuu Huberilan kaavarungon suunnittelutyöhön. Suunnittelun yhteydessä on hahmoteltu näkymälinjoja halleille muun muassa Tikkurilantieltä Perintötien risteysalueelta ja alueen sisällä hallit on nostettu keskustatoimintojen keskiöön.

Museon näkökulmasta hankkeen vaikutukset kulttuuriympäristöön on tuotu riittävällä tavalla esiin asemakaavaselostuksessa.

Vastine:

Kiitos lausunnosta.

Tarkistukset:

Ei tarvetta tarkistuksiin.

Kaava-alueen numero

Planområdets nummer

002586

Päiväys

Datum

11.8.2026,
24.8.2026 tarkistettu

Vantaan kaupunki

RÄLSSITIE 6

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Korttelit 52321 ja 52322, sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos
Korttelit 52321 ja 52322.

1:2000

Vanda stad

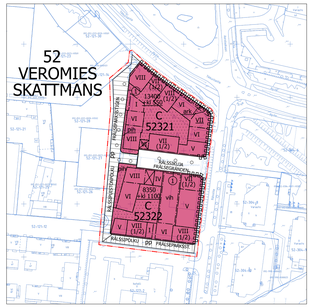
FJÄLSEVÄGEN 6

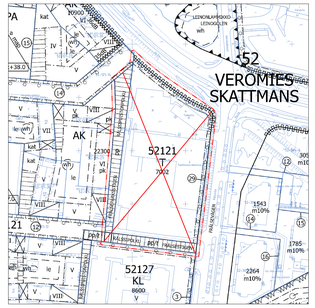
Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 52321 och 52322, samt gatuområdena.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 52321 och 52322.

1:2000





C

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Keskustatoimintojen korttelialue.

Yleistä

Kortteliin saa sijoittaa asuin-, toimisto-, liike- ja palvelutiloja.

Toimisto-, liike- ja palvelutilat tulee sijoittaa Rälssitien ja Tikkurilantien varteen. Korttelit tulee suunnitella siten, että toimisto-, liike ja palvelutarjonnan voidaan toteuttaa kokonaisuudessaan. Tätä varten ensimmäisten rakennuslupien yhteydessä tulee laatia korttelin kokonaissuunnitelma, jossa esitetään tuleva työpaikkarakentaminen sekä sen vaiheistus.

Kortteliin 52322 saa sijoittaa myös pysäköintitiloja. Pysäköintitilat tulee sijoittaa Rälssitien varteen.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.

Kortteleista ja rakennuksista tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus arkkitehtuurin keinoin.

Rälssitien ja Tikkurilantien varressa tulee noin 20 metrin väleln sijoittaa rakennuksen julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle, jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Rälssitien ja Tikkurilantien kulmausta tulee korostaa maamerkkinä ja se tulee toteuttaa erityisen laadukkaana paikkana arkkitehtuurin, taiteen, valaistuksen ja/tai ympäristörakentamisen keinoin.

Alueella noudatetaan omaehtoista pelastautumista.

Maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.

Mitkään rakenteet tai laitteet eivät saa ylittää korkeustasoa +100 m (N2000).

Rakennusoikeus

Korttelissa 52321 asumista saa rakentaa enintään 9 100 k-m².

Korttelin 52321 tulee rakentaa kivijalkaan ravintolakäyttöön soveltuva liiketila, mikä tulee ottaa huomioon talotekniikan toteutuksessa. Liiketilan tulee olla kooltaan vähintään 130 k-m².

Korttelin 52322 tulee rakentaa päivittäistavarakaupalle soveltuva liiketila, joka on kooltaan vähintään 450 k-m². Tämä liiketila tulee sijoittaa Rälssitien varteen ja suunnitella siten, että se on joustavasti yhdistettävissä ja jaettavissa pienempiin osiin.

Korttelieihin tulee rakentaa varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi asukkaiden yhteistiloja; kerho- ja harrastetiloja, talosaunoja, pesuloita ja kuivatustiloja vähintään se määrä, joka vastaa 2 %:a asumisen kokonaisrakennusoikeudesta.

Asukkaiden yhteistiloja ja varastoja saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita.

Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevaan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Porrashuoneen laatuvaatimukset eivät koske tätä toista porrasta.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

Allmänt

I kvarteret får bostads-, kontors-, affärs- och servicelokaler placeras.

Kontors-, affärs- och servicelokalerna ska placeras längs Frälsevägen och Dickursbyvägen. Kvarteren ska planeras så att kontors-, affärs- och servicebyggnadernas sammanlagda längs kvarterets sida. Smala genomgångar mellan byggnaderna får lämnas.

Varje kvartersfasad ska bestå av minst två byggnader och minst tre fasadlösningar som skiljer sig åt till sin framtoning..

Kvartersens avfallshantering ska ordnas så att tömningen och underhållet ordnas via Frälsegränden.

I kvarteret 52321 och 52322 ska plats reserveras för en fastighetstransformator. Transformatorstationerna placeras utmed Frälsegränden.

Vattenförsörjningen ska möjliggöras inom kvartersområdena för alla tomter i området, om anslutningspunkten så kräver.

Byggnader

Byggnaderna ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.

Utmed Frälsevägen ska det för byggnaderna planeras och byggas en arkad eller ett skärmtak, som fortsätter oavbrutet längs hela kvarterets fasad och bildar en förbindelseväg som är väderskyddad längs Frälsevägen. Arkaden eller skärmtaket ska vara minst 3 meter brett och minst 4,5 meter högt. Förbindelsevägen ska vara trivsam. Arkaden eller skärmtaket ska hålla hög kvalitet till sin arkitektur och ytmaterialet det samma som i byggnadens fasad.

Byggnadernas huvudentréer ska placeras mot gatuområdet. Ingången till bostadshusets trapphus ska också placeras på gårdssidan.

Trapphusens entréer ska framhävas genom arkitektoniska medel.

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

I markplanet ska bostäder placeras som öppnar upp mot Frälseparksstigen och innergårdarna.

Affärslokaler måste vara delbara och sammankopplade i flera delar. Till affärslokalerna ska direkta entréer ordnas från gatan.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska anpassas så att de bildar en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

I kvarteret 52322 ska gemensamma bastuutrymmen för de boende placeras på byggnadens översta våning. I anslutning till de gemensamma bastuutrymmena ska det finnas ett eget utrymme för utevitselse.

Parkeringsanläggningens översta våning ska övertäckas.

På gårdssidan ska väggarna i parkeringsanläggningarna förhindra att störningar från parkeringen påverkar bostadshusen och gårdsmiljön.

Julkisivut

Rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen tai värityksen tulee olla erilaisia rakennuksen eri osissa.

Rakennusten väritykseen tulee pohjautua niittykasvien (murrettu punainen, keltainen, vihreä ja sinivioletti) sekä tiilen väreihin.

Rakennusten katujulkisivujen pääasiallisena materiaalina tulee käyttää tiiltä, rappausta, puuta tai metallia.

Korttelieiden julkisivujen tulee olla yleisilmeeltään vaaleita ja luonnonläheisiä. Julkisivuja voi rytmittää ja korostaa paikoin tummemmilla sävyillä ja punatiiliellä. Niittykasvien värejä tulee käyttää vähintään rakennuksen yksityiskohdissa. Julkisivumateriaaleja tulee käyttää monipuolisesti.

Rakennuksen kadulle näkyvien tiilijulkisivujen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma.

Julkisivujen mahdollisiet elementtisaumat tulee häivyttää sauman sijoituksen tai julkisivun pintarakenteen avulla.

Pysäköintitalon julkisivut tulee rakentaa korttelin arkkitehtuuriin sopiviksi. Sisäpihan puolella pysäköintitalon julkisivuun tulee integroida kasvillisuutta, esim. istutusataliitta käyttämällä.

Kivijalka

Katujulkisivuille tulee muodostaa avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kivijalkakerros.

Kivijalkakerrosta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin, runsaalla aukotuksella, rakennusosilla ja valaistuksella.

Rälssitien varressa kivijalkakerroksen tulee olla liike- ja myymälätilaksi soveltuvaa tilaa, jonka katujulkisivu tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna.

Rälssitien ja Tikkurilantien varressa kivijalkakerroksen kerroskorkeuden tulee olla vähintään 4,5 m.

Kivijalkakerroksen yhteistiloihin tulee olla kulkuyhteys ulkoa.

Arkadin tulee erottua julkisivussa materiaalin, värin ja/tai detaljoinnin keinoin. Arkadin suunnittelussa ja pilarijaossa tulee huomioida kivijalan liiketilojen näkyvyys.

Katot

Rakennusten kattomuotojen tulee vaihdella rakennuskohtaisesti jokaisessa korttelissa.

Katujen varressa rakennusten kattopintaa tulee jäsentää ja rytmittää kattoikkunoilla- ja lyhdyillä, kattorakenteeseen integroiduin parvekkein tai madaltamalla räystäslinjaa.

Kattolyhty saa olla pituudeltaan enintään 65 % räystäslinjan pituudesta.

Tasakattojen tulee olla pääosin monilajisia kasvikattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja ja/tai katoille tulee sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita.

Katoille sijoitettavat ilmanvaihtokonehuoneet, muut tekniset tilat ja energian tuotantoon tarkoitetut tekniset laitteet on suunniteltava osaksi rakennuksen kattomaisemaa ja arkkitehtuuria.

Yksikerroksiset rakennukset tulee toteuttaa niittykatoisina.

Parvekkeet

Jokaisessa asunnossa tulee olla oleskeluparveke, terassi, piha tai viherhuone.

Rälssitien puoleisten parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai parvekejulkisivut tulee toteuttaa niin, että ne muodostavat arkkitehtuuriltaan yhtenäisen kokonaisuuden lämpimän julkisivun kanssa materiaaleiltaan ja aukotukseltaan. Aukotuksen tulee olla vaihtelevaa.

Tikkurilantien puoleiselle julkisivulle ei saa sijoittaa oleskeluparvekkeita.

Kvarter

För varje kvarter ska i samband med kvarterets första byggåtgärd en helhetsplan utarbetas, där takformer och placeringen av stenfotsfunktioner, en plan över gården samt byggnadsfasarna presenteras preliminärt.

Kvarteren ska vara huvudsakligen slutna kvarter där byggnaderna står sammanfogade längs kvarterets sida. Smala genomgångar mellan byggnaderna får lämnas.

Varje kvartersfasad ska bestå av minst två byggnader och minst tre fasadlösningar som skiljer sig åt till sin framtoning..

Kvartersens avfallshantering ska ordnas så att tömningen och underhållet ordnas via Frälsegränden.

I kvarteret 52321 och 52322 ska plats reserveras för en fastighetstransformator. Transformatorstationerna placeras utmed Frälsegränden.

Vattenförsörjningen ska möjliggöras inom kvartersområdena för alla tomter i området, om anslutningspunkten så kräver.

Byggnader

Byggnaderna ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.

Utmed Frälsevägen ska det för byggnaderna planeras och byggas en arkad eller ett skärmtak, som fortsätter oavbrutet längs hela kvarterets fasad och bildar en förbindelseväg som är väderskyddad längs Frälsevägen. Arkaden eller skärmtaket ska vara minst 3 meter brett och minst 4,5 meter högt. Förbindelsevägen ska vara trivsam. Arkaden eller skärmtaket ska hålla hög kvalitet till sin arkitektur och ytmaterialet det samma som i byggnadens fasad.

Byggnadernas huvudentréer ska placeras mot gatuområdet. Ingången till bostadshusets trapphus ska också placeras på gårdssidan.

Trapphusens entréer ska framhävas genom arkitektoniska medel.

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

I markplanet ska bostäder placeras som öppnar upp mot Frälseparksstigen och innergårdarna.

Affärslokaler måste vara delbara och sammankopplade i flera delar. Till affärslokalerna ska direkta entréer ordnas från gatan.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska anpassas så att de bildar en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

I kvarteret 52322 ska gemensamma bastuutrymmen för de boende placeras på byggnadens översta våning. I anslutning till de gemensamma bastuutrymmena ska det finnas ett eget utrymme för utevitselse.

Parkeringsanläggningens översta våning ska övertäckas.

På gårdssidan ska väggarna i parkeringsanläggningarna förhindra att störningar från parkeringen påverkar bostadshusen och gårdsmiljön.

Fasader

Byggnadsfasadernas detaljer, gruppering av fönster eller färgsättning ska variera i olika delar av byggnaden.

Byggnadernas färgsättning ska baseras på färgerna hos ängsväxter (brutet rött, gult, grönt och blåviolett) och tegel.

Byggnadsfasadernas detaljer, gruppering av fönster och färgsättning ska variera i olika byggnader.

Kvarterens fasader ska till sin allmänna framtoning vara ljusa och naturnära. Fasaderna kan varieras och ställvis framhävas med mörkare nyanser och rödtegel. Byggnadernas färgsättning ska baseras på färgerna hos ängsväxter. Fasadmaterial ska användas på ett mångsidigt sätt.

Byggnadens tegelfasader som syns mot gatan ska vara murade på platsen eller ge intryck av en fasad som murats på platsen.

Fasadernas eventuella elementfogar ska döljas med hjälp av fogens placering eller fasadens ytstruktur.

Parkeringshusets fasader ska byggas så att de passar in i kvarterets arkitektur. På innergården ska man i parkeringshusets fasad integrera växtlighet, t.ex. genom att använda planteringsgrindar.

Stenfot

Gatufasaderna ska bilda en öppen, funktionell och visuell stenfotsvänina.

Stensfotsvåningen ska framhävas med arkitektoniska medel, ett stort antal öppningar, byggnadsdelar och belysning.

Längs Frälsevägen ska det finnas utrymmen som lämpar sig för affärs- och butikslokaler, och dessas gatufasader ska byggas som skyltfönsterfasader.

Stenfotsvåningens våningshöjd vid Frälsevägen och Dickursbyvägen ska vara minst 4,5 m.

Stensfotsvåningens gemensamma utrymmen ska ha en förbindelse från utsidan.

Arkaden ska bilda en kontrast mot fasaden genom material, färger och/eller detaljer. Vid arkadens planering och pelarindelning ska man beakta att stenfotens affärslokaler är synliga.

Tak

Byggnadernas takformer ska variera byggnadsvis i varje kvarter.

Längsmed gatorna ska byggnadernas takyta strukturer as och varieras med takfönster och takkupor, balkonger som är integrerade i takkonstruktionen eller genom att sänka taklinjen.

Takkupan får ha en längd på högst 65 % av takfotlinjens längd.

Plana tak ska i huvudsak bestå av växttak med flera växtarter och/eller grönskande och trivsamma takträdgårdar som betjänar de boendes vistelse och/eller så ska tekniska anordningar och utrustning för produktion av förnybar energi placeras på taken.

Ventilationsmaskinrum, övriga tekniska anordnin och tekniska anordningar avsedda för energiproduktion som placeras på tak ska planeras som en del av byggnadens takländskap och arkitektur.

Envåningshus ska byggas med ängstak.

Balkonger

Varje bostad ska ha en balkong, en terrass, en gård eller ett grönrum.

Balkongerna mot Frälsevägen ska huvudsakligen vara indragna eller så ska balkongfasaderna byggas så att de till sin arkitektur bildar en sammanhängande helhet med den varma fasaden till sina material och öppningar. Öppningarna ska vara varierande.

Vistelsebalkonger får inte placeras på fasaden mot Dickursbyvägen

Katujulkisivuilla parvekkeet, jotka toteutetaan arkkitehtuuriltaan yhtenäisenä kokonaisuutena lämpimän julkisivun kanssa tai joiden alapuolella on terassi, saavat ulottua rakenteineen maahan asti. Muut katujulkisivujen parvekkeet tulee toteuttaa ulokkeena tai ripustettuina.

Räälssikujan ja Rälssipolun puoleisille katujulkisivuille saa rakentaa ulokeparvekkeita, jotka ulottuvat katualueen puolelle enintään 1,2 m.

Parvekkeiden tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoisia ja kaupunkimaisia. Parvekekaide ei saa olla kokonaan läpinäkyvä lasia.

Julkisivulla, jolle rakennetaan arkadi tai arkadimainen parvekejulkisivu, tulee parvekkeiden etupinnan ja pilareiden muodostaa yhtenäinen julkisivu.

Pihat ja hulevedet

Korttelialueesta tulee laatia yhtenäinen pihasuunnitelma.

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,9.

Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Korttelin piha-alue tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä, vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta.

Pihojen suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet, monipuolinen kasvillisuus, hulevesien viivytys ja yhteisöllisyys.

Kadun varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun.

Maantasokerroksen asunnoilla tulee olla omat pihat tai terassit. Sisäpihan puoleisilla huoneistoilla tulee olla oma sisäänkäynti pihan kautta.

Asuntokohtaisia pihoja saa rakentaa kadun suuntaan. Pihat tulee rajata katualueesta istutuksin tai rakenteellisin keinoin

Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla.

Istutettavien puiden taimien rungonympäryksen tulee olla vähintään 18 cm.

Istutettavien taimien tulee olla pääosin kotimaisia.

Kulkureiteillä tulee käyttää läpäiseviä pinnoitteita. Korttelialueen tai sen osan asfaltoiminen on kielletty.

Pihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä eikä pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja. Korttelieihin voidaan tästä poiketen sijoittaa 1 autopaikka liikkumisesteisiä ja 1 autopaikka lyhytaikaista pysäköintiä varten. Nämä autopaikat tulee toteuttaa nurmikiveyksin.

Pihalle saa sijoittaa vain sammutustyön kannalta välttämättömät nostopaikat. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvotella pelastuslaitoksen kanssa.

Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.

Rakentaminen tulee tehdä niin, että sitä ei aiheudu Palo-ojan merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineksen kulkeutumista. Rakentamisen aikana työmaalta ei tule laskea kiintoainesta, lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule-tai kuivatusvesiä suoraan vesistöön. Työmaan on laadittava rakentamisaikainen suunnitelma, jossa hulevesien hallinta on huomioitu.

Korttelit tulee järjestää niin, että niiden vesihuoltoon liitospaikat ovat järjestettävissä Rälssitieltä, Tikkurilantieltä tai Rälssikujalta.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen.

Melu ja ilmanlaatu

Rakennusten suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava Rälssitielle ja Tikkurilantielle tulevan raitioliikenteen aiheuttama mahdollinen tärinä ja runkomelu siten, että asuin- ja majoitushuoneissa liikennetärinä vw,95 saa olla enintään 0,30 mm/s sekä runkomelu Lprm enintään 35 dB ja toimisto-, tauko- ja neuvottelutiloissa liikennetärinä vw,95 saa olla enintään 0,60 mm/s sekä runkomelu Lprm enintään 40 dB.

Rakentamislupavaiheessa on esitettävä ulkovaipan ääneneristysselvitys ja raitioliikenteen runkomelu- ja tärinäselvitys, tarvittaessa päivitetty liikennemeluselvitys ja toimenpiteet melun, runkomelun sekä -tärinän haittojen estämiseksi.

Asunnot eivät saa avautua vain Tikkurilantien puolelle tai julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔLA) tie-, raide- ja lentoliikennemelua vastaan on oltava asuin- ja majoitushuoneissa vähintään 32 dB, toimisto- ja liiketiloissa vähintään 28 dB ja kokoontumistiloissa vähintään 32 dB.

Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla ylity missään korttelialueen rakentumisen vaiheissa. Mahdolliset piharakennukset ja melueisteet tulee toteuttaa osana rakennusten arkkitehtuuria. Rakentamislupavaiheessa tulee esittää suunnitelma ja suunnitelman mukainen melueselvitys piha-alueiden meluntorjunnasta.

Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei oleskeluun käytettävillä parvekkeilla, terasseilla ja kattopihoilla ylity.

Rakennusten tuloilmaotsikot tulee varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Hiilineutraalius

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää. Rakennuksen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Asuinrakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A2018-energialuokkaa tai sitä vastaava.

Rakennuksissa tulee käyttää osin vähähiilisiä materiaaleja. Vähähiilisyys tulee todentaa ja perustella rakennuslupaa haettaessa.

Korttelien esirakentamisessa tulee käyttää vähähiilisiä ratkaisuja.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa

Balkongerna på gatufasaderna, som till sin arkitektur arrangeras som en enhetlig helhet med den varma fasaden eller nedanför vilka det finns en terrass, får sträcka sig ända ner till marken med sina konstruktioner.. Övriga balkonger ska byggas som utspräng eller upphängda.

Utskjutande balkonger som når ut högst 1,2 m på gatuområdet får byggas på gatufasaderna mot Frälsegränden och Frälsestigen.

Balkongerna ska vara av hög kvalitet och urbana. Balkongkräket får inte bestå av helt genomskinligt glas.

På en fasad som det byggs en arkad eller en arkadliknande balkongfasad på, ska balkongernas framsida och peler bilda en sammanhängande fasad.

Gårdar och dagvatten

För kvartersområdet ska en enhetlig plan över gårdarna utarbetas.

Målsättningstalet för kvartersområdets grönelfektivitet ska vara minst 0,9.

Grönefffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Kvarterets gårdsområde ska planeras och anläggas som en sammanhängande grönskande helhet oberoende av tomtindelningen.

Vid planeringen av gårdarna ska man beakta behoven hos användare i olika åldrar, mångsidig växtlighet, fördröjningen av dagvatten och gemenskap.

Utrymmet mellan byggnaden som placeras vid gatan och gatuområdet ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt.

Lägenheterna i markplanet ska ha egna gårdar eller terrasser. De bostäder som vetter mot den inre gården ska ha en egen ingång från gårdssidan.

Bostadsgårdar får anläggas mot gatan. Gårdarna ska avgränsas från gatuområdet med planteringar eller genom byggda avgränsningar.

I gårdsområdet ska också högväxta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter.

Trädplantor som planteras ska ha en stam med en omkrets på minst 18 cm.

De plantor som planteras ska huvudsakligen vara inhemska.

På färdvägar ska genomsläppliga ytbeläggningar användas. Det är förbjudet att asfaltera kvartersområdet eller en del av det.

På gården får varken parkeringsplatser eller uppställningsplatser för räddningsfordons förekomma. Inom kvarteren får det dock som undantag anordnas en parkeringsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga och en parkeringsplats för korttidsparkering. Dessa parkeringsplatser ska utföras med gräsarmeringssten

På gården får endast lyftplatser som är nödvändiga med tanke på släckningsarbete placeras. Eventuella lyftplatser ska förhandlas om med räddningsverket.

I kvartersområdet ska dagvatten fördröjas. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas samt en plan för hanteringen av dagvatten under arbetet. Dagvattenplanen ska godkännas av staden.

Byggandet ska utföras så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Brunabäcken, som att vattnet grumlas och det sprids fasta partiklar. Under byggandet får inte grävning- och plan- och dräneringsvatten som innehåller sediment, slam eller skadliga ämnen släppas rakt ut i vattendrag. Byggplatsen ska utarbeta en plan för byggfasen där dagvattenhanteringen har beaktats.

Kvarteren ska planeras så att anslutningsplatserna för vattenförsörjning kan ordnas från Frälsevägen, Dickursbyvägen eller Frälsegränden.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande.

Buller och luftkvalitet

I planeringen och uppförandet av byggnaderna ska man beakta vibrationer och stomburet som spårvägstrafiken till Frälsevägen och Dickursbyvägen eventuellt orsakar så att trafikvibrationerna vw,95 i bostads- och vårdsalarnas rum får uppgå till högst 0,30 mm/s och stomburet Lprm till högst 35 dB, och i kontors-, paus- och möteslokaler får trafikvibrationerna vw,95 uppgå till högst 0,60 mm/s och stomburet Lprm till högst 40 dB.

I bygglovsskedet ska man presentera en utredning av ljudisoleringen i klimatskalet och en utredning av spårtrafikens stombuller och vibrationer, vid behov en uppdaterad trafikbullerutredning och åtgärder för att förhindra olägenheter från buller, stombuller samt vibrationer.

Bostäder får inte öppna upp endast mot Dickursbyvägen eller mot en fasad där alla fönster som fasaden exponeras för överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid.

Ljudnivåskillnaden (ΔL) mellan byggnadens ut- och insida mot väg-, spår- och flygtrafikbuller i bostads- och inkvarteringsrum ska vara minst 32 dB, i kontors- och affärslokaler minst 28 dB och i möteslokaler minst 32 dB.

Genom tekniska lösningar ska man se till att den beräknade bullernivån enligt statsrådets beslut 993/1992 inte överskrids på gårdar som är avsedda för vistelse i något skede av byggandet av kvartersområdet. Eventuella gårdsbyggnader och bullerskydd ska uppföras som en del av byggnadernas arkitektur. I bygglovsskedet ska en plan och en planenlig bullerutredning om bullerbekämpningen i gårdsområdena presenteras.

Genom tekniska lösningar ska man se till att den beräknade bullernivån enligt statsrådets beslut 993/1992 inte överskrids på balkonger, terrasser och takgårdar som används för vistelse.

Byggnadernas friskluftsintag ska utrustas med filtrering enligt användningsändamålet i lokalerna.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv. Byggnadernas huvudsakliga material ska vara hållbara, varaktiga och lättskötta samt återvinningsbara. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Bostadshusens energieffektivitet ska vara minst energiklass A2018-energilavokkaa tai sitä vastaava.

I byggnaderna ska delvis användas material med låg koldioxidhalt. Den låga koldioxidhalten ska verifieras och motiveras i samband med bygglovsansökan.

Vid förberedelsearbetet för kvarteren ska koldioxidsnåla lösningar användas.

Byggnadernas energibehov ska delvis eller helt tillgodoses med lokalt producerad förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- och kvartersspecifika eller områdesvisa

Tekniska anordningar och teknisk utrustning som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när de placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Jäädhdytystarvetta tulee ensisijaisesti vähentää rakenteellisilla ja/tai ympäristörakentamisen ratkaisuilla koneellisen jäähdyttämisen sijasta. Mahdolliset passiiviset aurinkosuojaimet tulee suunnitella luontevaksi osaksi rakennuksen julkisivun arkkitehtuuria.

Pysäköintilaitoksessa latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi paikoista vähintään 15 % tulee toteuttaa heti käytettävissä olevina sähköauton latauspisteinä.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään:

asuminen 1 pp / 30 k-m², kuitenkin vähintään 2 pp / asunto

liiketilat 1 pp / 40 k-m²

toimistot ja palvelut 1 pp / 50 k-m²

Pyöräpaikoista vähintään 75 % tulee toteuttaa säältä suojattuun ja lukittuun tilaan, joka on esteettömästi saavuttettavissa pihalta tai kadulta. Niistä 50 % tulee olla runkolukittavia. Kaikkien ulkotilaan sijoitettavien pyöräpaikkojen tulee olla runkolukittavia.

Korttelien 52321 ja 52322 autopaikat sijoitetaan korttelii 52322 pysäköintilaitokseen. Lisäksi korttelien sisäpihalle voidaan sijoittaa 1 autopaikka lyhytaikaista huoltoa ja kotihoitoa varten sekä 1 autopaikka liikkumisesteisiä varten.

Autopaikkoja tulee rakentaa vähintään:

asuminen 1 ap / 110 k-m²

liiketilat 1 ap / 100 k-m²

toimistot 1 ap / 80 k-m²

palvelut 1 ap / 150 k-m²

vieraspysäköinti 1 ap / 1 500 k-m²

Korttelialueelle tulee osoittaa lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten 1 ap / 5000 k-m².

Jos vähintään 200 auton pysäköintipaikat toteutetaan keskitetysti pysäköintilaitokseen nimeämättömiä, voi perusmitoituksen mukaisesta autopaikkamäärästä saada 20 %:n vähennyksen.

Vuorottaispysäköintiratkaisuista voi saada 15–25 %:n vähennyksen autopaikkojen kokonaispaikkamäärästä erillisen selvityksen perusteella. Vuorottaispysäköintivähennys edellyttää, että autopaikat toteutetaan nimeämättöminä.

Pysäköinnin nimeämättömyyden ja vuorottaispysäköintiratkaisujen vähennyksiä ei voi laskea yhteen.

Nedkylningsbehovet ska i första hand minskas med konstruktionsmässiga och/eller miljöbyggnadslösningar i stället för maskinell nedkylning. Eventuella passiva solskydd ska planeras som en naturlig del av arkitekturen i byggnadens fasad.

I parkeringsanläggningen ska beredskap skaffas för laddstationer för samtliga parkeringsplatser. Dessutom ska minst 15 procent av platserna byggas som elbilsladdstationer som är tillgängliga genast.

Parkering

Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst:

boende 1 cp / 30 m²-vy, dock minst 2 cp / bostad

affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy

kontor och tjänster 1 cp / 50 m²-vy

Av cykelplatserna ska minst 75 % placeras i ett regnskyddat och låst utrymme som är tillgängligt från gården eller gatan. Av dem ska 50 % vara ramlåsbara. Alla cykelplatser som placeras utomhus ska vara ramlåsbara.

Bilplatserna i kvarteren 52321 och 52322 placeras i parkeringsanläggningen i kvarteret 52322. Dessutom kan 1 bilplats för kortvarig service och hemvård samt 1 bilplats för rörelsehindrade placeras på kvarterets innergård.

Bilplatser ska byggas till ett antal av minst:

boende 1 bp / 110 m²-vy

affärslokaler 1 bp / 100 m²-vy

kontor 1 bp / 80 m²-vy

tjänster 1 bp / 150 m²-vy

gästparkering 1 bp / 1 500 m²-vy

I kvartersområdet ska 1 bp / 5000 m²-vy anvisas för kortvarig serviceparkering och hemtjänstparkering.

Om minst 200 bilparkeringsplatser anordnas centralt i ett parkeringshus som icke reserverade platser, kan det totala antalet parkeringsplatser enligt grundd imensioneringen minskas med 20 %.

För en lösning med växelvis parkering kan 15–25 % dras av från det totala antalet bilplatser utifrån en separat utredning. Avdraget för växelvis parkering förutsätter att bilplatserna genomförs som icke namngivna platser.

Avdragen för icke namngivna platser och lösningarna med växelvis parkering kan inte räknas ihop.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
1	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att betecknngen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VEROM	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
52321	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
RÄLSSIK	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
t3400	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
+kt1100	**Liiketiloja varten osoitettu rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggrätt för affärslokaler angiven i våningskvadratmeter.**
x	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
VIII	**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.**
VIII(1/2)	**Sulkeissa oleva murtoluku roomalaisen numeron jälkeen osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen edellisen kerroksen alasta saa rakennuksen viimeisessä kerroksessa, vaikkaton alapuolella muodostuvassa tilassa, käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi. Ylimmän kerroksen lattian tulee tällöin olla räystäslinjan tasalla tai enintään 1 m sen alapuolella, paitsi kattolyhtyjen kohdalla.**	**Den bråktalssiffra som står inom parentes efter den romerska siffran anger

002586 Rälssitie 6

VEROMIES

Havainnekuva (ARCO Architecture Company)

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 11.8.2026 päivättyä, 24.8.2026 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 002586. Kaavoitus on tullut vireille 7.11.2024.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

korttelit 52321 ja 52322 sekä katualuetta kaupunginosassa 52 Veromies. (Kumoutuvan asemakaavan kortteli 52121 ja katualuetta kaupunginosassa 52 Veromies.)

Tonttijaon muutos:

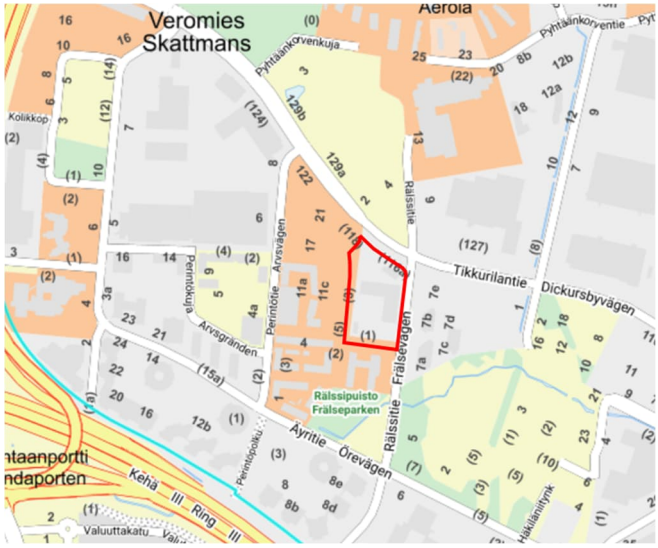
korttelit 52321 ja 52322 kaupunginosassa 52 Veromies.

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan kahden uuden kerrostalokorttelin rakentaminen Rälssitielle Annefredin ratikkapysäkin viereen. Kortteleihin tulee asumista noin 360 asukkaalle sekä toimisto-, liike- ja palvelutilaa. Alueelle rakentuu viihtyisää ja käveltävää korttelikaupunkia, joka on osa Annefredin uutta keskustaa.

Kaavaan liittyy toteuttamissopimus.

Kaavan laatijat: Päivi Veijola (asemakaava-arkkitehti), Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 043 826 6958 ja Ville Leppänen (asemakaava-arkkitehti), Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa Rälssitien ja Tikkurilantien kulmauksessa. Alue rajautuu pohjoisessa Tikkurilantiehen, idässä Rälssitiehen, etelässä kortteliin 52127 ja lännessä kortteliin 52121. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 1,4 ha.

Kartalla asemakaava-alueen rajaus punaisella viivalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Suunnitelman pohjalla on kansainvälinen Aviapolis Urban Blocks (AUB) -ideakilpailu, joka ratkaistiin vuonna 2017. Alueen suunnittelua jatkettiin yhteistyössä kilpailun voittaneiden ruotsalais-hollantilaisen Mandaworks AB:n ja portugalilaisen MASSLab LDA:n suunnittelijoiden kanssa.
- Luonnosvaiheessa maanomistajat esittivät kaavoitusta jatkettavaksi nimimerkin WTWMF mukaisen ratkaisun pohjalta. Mandaworks AB:n ja MASSLab LDA:n suunnittelijoiden lisäksi kaavatyön valmisteluun osallistuvat kaupungin omat suunnittelijat ja asiantuntijat, muita konsultteja sekä sopimusvalmistelijat.
- Annefredin alueen maanomistajat jättivät omat muutoshakemuksensa. Rälssitie 6:n kaavoitushakemus on kirjattu 1.2.2018.

- Annefredin alueelle laadittu asemakaavaluonnos Aviapolis Urban Blocks (nro 052500) tuli vireille 5.2.2018 ja valmistui loppuvuodesta 2018. Kaavaluonnos oli nähtävillä 28.11.2018-2.1.2019. Lausuntoja kaavaluonnoksesta saatiin 4 kpl.
- Rälssitie 6:n kaavamuutos tuli vireille 7.11.2024 ja sai numeron 002586.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 8.12.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta.
- Asemakaavaehdotus asetettiin nähtäville ajalle 11.2.–12.3.2026. Lausunnot pyydettiin 12.3.2026 mennessä ja niitä saatiin 5 kpl. Lausunnon jättivät Uudenmaan elinvoimakeskus, Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Lupa- ja valvontavirasto, Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) ja Vantaan kaupunginmuseo. Muistutuksia kaavasta ei tullut.

SISÄLLYSLUETTELO

1. TIIvistelmä 5
2. Lähtökohdat 6
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 6
2.2 Suunnittelutilanne 12
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 20
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 20
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 20
3.3. Asemakaavan tavoitteet 24
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 26
4. Asemakaavan kuvaus 27
4.1 Kaavan rakenne 27
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 29
4.3 Aluevaraukset 30
4.4 Kaavan vaikutukset 32
4.5 Ympäristön häiriötekijät 40
4.6 Nimistö 40
5. Asemakaavan toteutus 40
6. Kaavatyöhön osallistuneet 41
7. Asemakaavan seurantalomake 42

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Viitesuunnitelma (sis. vihertehokkuuslaskelma) 25.11.2025, ARCO Architecture Company
- Meluselvitys, 16.10.2025, Akukon Oy
- Hiilineutraaliusselvitys 3.11.2025, Ramboll Finland Oy
- Rakennettavuusselvitys, 17.10.2025, Ramboll Finland Oy
- Liikenteellinen tarkastelu, 4.11.2025, Ramboll Finland Oy
- Koonti Rälssitie 6:n osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteistä, 9.12.2025
- Koonti Rälssitie 6:n lausunnoista ja vastineet, 11.8.2026

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Asemakaavan muutosluonnos 052500 Aviapolis Urban Blocks, 28.11.2018 (kaavakartta ja selostus)
- Koonti asemakaavan muutosluonnoksen 052500 Aviapolis Urban Blocks lausunnoista
- Lentokenttä–Tikkurila, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys 8.3.2023, Sweco Finland Oy
- Vantaan kaupunki, Asemakaavoitus: Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet. 13.12.2022. (Nähtävillä 1.2.–30.4.2023.)
- Aviapolis Urban Blocks. Avoin, kansainvälinen ideakilpailu, Open International Ideas Competition 16.1. - 28.4.2017. Arvostelupöytäkirja, Jury Report 28.8.2017.
- Aviapolis Urban Blocks Draft Masterplan, Mandaworks AB & MASSLab LDA, 2018.
- Annefred eteläinen -rakentamistapaohje, ARK-House Arkkitehdit, 11.8.2020.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutos on laadittu vuonna 2018 valmistuneen Aviapolis Urban Blocks -asemakaavaluonnoksen (nro 052500) sekä sitä edeltäneen kilpailun pohjalta. Tämä asemakaava käsittää osoitteessa Rälssitie 6 sijaitsevan nykyisen teollisuus- ja varastorakennusten (T) tontin, joka muutetaan keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Tontilla olemassa olevat rakennukset puretaan. Asemakaavamuutoksella muodostuu kaksi umpikorttelia, joihin on suunniteltu asumista, päivittäistavarakauppa, liike- ja toimistotilaa sekä pysäköintilaitos. Alueelle rakentuu viihtyisää ja kävel tävää korttelikaupunkia, joka on osa Annefredin uutta keskustaa ja aivan ratikkapysäkin kohdalla. Asemakaavan viitesuunnitelman on laatinut ARCO Architecture Company.

Alueelle muodostuviin keskustatoimintojen kortteleihin saa sijoittaa asuin-, toimisto-, liike- ja palvelutiloja. Pääkäyttötarkoituksen mukainen rakennusoikeus on yhteensä 21 750 k-m^2 ja sen lisäksi liiketiloja tulee rakentaa yhteensä 1 650 k-m^2. Kaava-alueen kokonaisrakennusoikeus on 23 400 k-m^2. Aiemmin voimassa olevaan asemakaavaan nähden rakennusoikeus kasvaa alueella noin 16 400 k-m^2. Kaavamääräysten mukaan alueelle saa rakentaa asumista enintään 17 450 k-m2, mikä on 75 % alueen kokonaisrakennusoikeudesta. Vähintään 5 950 k-m^2 eli 25 % kokonaisrakennusoikeudesta tulee käyttää toimisto-, liike- ja palvelutiloihin, jotka sijoitetaan Rälssitien ja Tikkurilantien varteen. Korttelin 52321 tehokkuusluku on e=2,7 ja korttelin 52322 tehokkuusluku on e=1,8. Rakennusoikeus mahdollistaa noin 360 uutta asukasta alueelle.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Kukin korttelijulkisivu muodostuu vähintään kahdesta rakennuksesta ja vähintään kolmesta ilmeeltään erilaisesta julkisivuratkaisusta. Rakennusten kattomuodot ovat vaihtelevia. Kortteleiden julkisivujen tulee olla yleisilmeeltään vaaleita ja luonnonläheisiä. Rakennusten väritys pohjautuu niittykasvien sekä tiilen väreihin. Rakennusten katujulkisivuille muodostetaan avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kivijalkakerros. Rälssitien varressa jalankulkijan sääsuojaksi rakennetaan katoksia tai arkadit ja kivijalkaan sijoitetaan ravintolalle ja päivittäistavarakaupalle soveltuvat liiketilat. Maantasokerroksen asunnoilla on omat pihat tai terassit.

Resurssiviisauden periaatteiden mukaisesti asemakaavassa on esitetty vaatimuksia uusiutuvan energian käytöstä, vihertehokkuudesta, varautumisesta sähköautoihin sekä asukkaiden yhteisöllisten tilojen rakentamisesta. Lento-, tie- ja raitioliikenteen aiheuttamalta melulta suojautuminen on huomioitu kaavan liitteeksi laaditussa meluselvityksessä sekä kaavamääräyksissä.

Havainnekuva (ARCO Architecture Company)

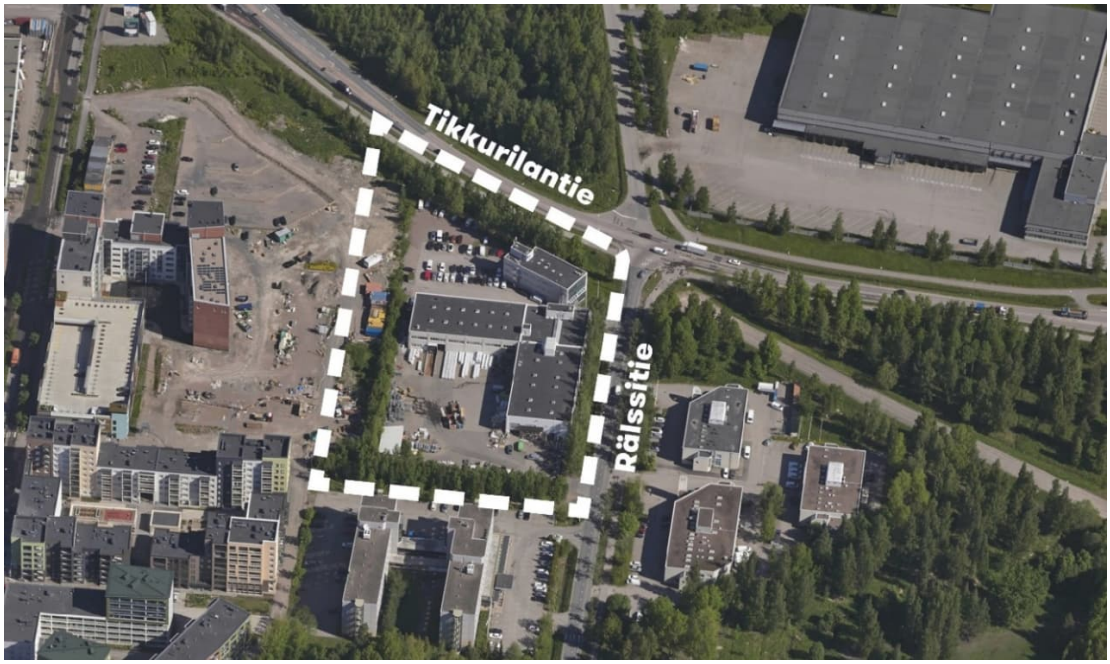
2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee kaupunkikuvallisesti näkyvällä paikalla Tikkurilantien ja Rälssitien kulmauksesta. Rälssitielle, aivan suunnittelualueen välittömään läheisyyteen, rakentuu Vantaan ratikan pysäkki. Alueelle suunnitellaan viihtyisää ja käveltävää korttelikaupunkia, joka on osa Annefredin uutta keskustaa. Suunnittelualueelta on reilun puolen kilometrin kävelymatka kauppakeskus Jumboon ja noin 1,3 km Aviapoliksen juna-asemalle.

Kaavamuutos koskee korttelia 52121 sekä katualueiden (Tikkurilantie, Rälssipolku, Rälssipuistonpolku) osia. Korttelissa 52121 sijaitsee 1980-luvulla rakennettuja teollisuus- ja varastorakennuksia, jotka on tarkoitus purkaa. Piha-alue on pääosin asfaltoitu. Korttelin 52121 pinta-ala on 11 670 m^2. Kaavamuutosalueen pinta-ala on katualueen osat mukaan lukien yhteensä noin 1,4 ha.



Viistoilmakuva alueesta vuodelta 2023. Suunnittelualue on merkitty valkoisella katkoviivalla.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Veromiehen alueelle on 1950-luvulta lähtien rakennettu Vantaan laajinta yhtenäistä työpaikka- ja varastoaluetta. Kaupunginosaa halkovat tielinjaukset ovat ajan kuluessa laajentuneet ja muuttuneet maisemaa hallitseviksi elementeiksi sekä äänimaailmaltaan että tilavaraukseltaan. Kaupunginosan ennen peltoalueina hyödynnetyt savikot ovat vuosien varrella täyttyneet suurimittakaavaisista työpaikka- ja varastorakennuksista sekä maanpäällisistä pysäköintitaloista ja -alueista. Alueen katuverkko on harva ja korttelikoko suuri. Rakentamatta jääneet maa-alueet ovat osittain vehreitä, luonnonvaraisia metsiköitä. Alue on hyvin tasainen.

Vesistöt ja vesitalous

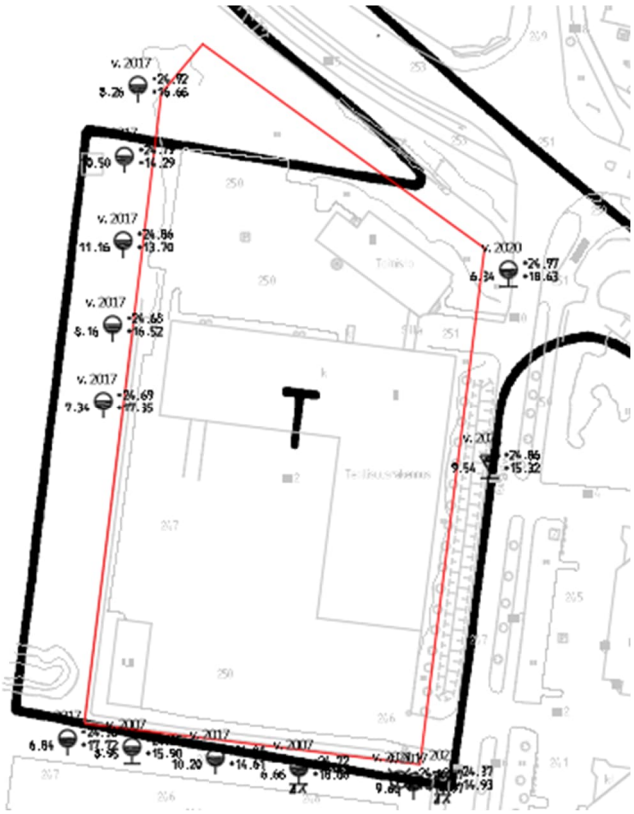
Kaava-alue sijoittuu Palo-ojan läheisyyteen ja on osa Palo-ojan valuma-aluetta. Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Alue ei ole

pohjavesialuetta. Tikkurilantien eteläreunassa ja Rälssitien länsireunalla on avo-ojat.

Maaperä

Maalajikartan mukaan suunnittelualue sijaitsee pääosin rakennetulla täyttöalueella. Alueen pohjoisnurkka on maalajikartan mukaan rakentamatonta savialuetta. Vantaan kaupungin tietokannasta ei löydy pohjatutkimustietoja alueelta.

Pohjavedenpinnan tasoa alueella ei ole mitattu.



Maalajikartta (ei mittakaavassa)

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan rakennukset suositellaan perustettavaksi paaluttamalla. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

Rakennuspaikalla tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Korttelissa 52121 maaston korot vaihtelevat +24,6 ja +25,2 metrin välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Aviapoliksen suuralueen väestö kasvaa nopeasti. Vuonna 1997 väkiluku oli reilut 4 200 henkeä ja vuonna 2024 jo reilut 21 600 henkeä. Veromiehessä asukkaita oli vuonna 2024 vain 2 370 henkeä. Vantaan väestöennusteen 2024 mukaan Aviapoliksen ennustetaan kasvavan seuraavan kymmenvuotiskauden aikana noin 8 600 henkilöllä. Suurin väestönkasvu kohdistuu runsaan uudisrakentamisen myötä Veromiehen kaupunginosaan. Vireillä olevat kaavahankkeet tulevat muuttamaan ennustetta arvioitua suuremmaksi. Vuoteen 2050 mennessä

Veromieheen voidaan saada jopa 20 000 uutta asukasta.

Tällä hetkellä Veromiehen väestössä korostuu 19–64-vuotiaiden aikuisten (81 %) sekä yksin asuvien (56 %) suuri osuus. Myös vieraskielisten osuus (38 %) on korkeampi kuin Vantaalla keskimäärin. Suomen jälkeen puhutuimpia kieliä ovat viro (5,4 %), venäjä (5,0 %) ja arabia (3,5 %). Asukkaiden työllisyysaste on pysynyt melko tasaisena (68,2 %). Asukkaiden koulutus- ja tulotaso ovat kuitenkin matalampia kuin Vantaalla keskimäärin. Lapsia ja lapsiperheitä sekä eläkeläisiä Veromiehessä asuu suhteessa vähemmän kuin muualla Vantaalla.

Veromies on rakenteilla oleva kaupunginosa, jonka rakennuskannasta valtaosa (96 %) on kerrostaloja. Asuntokannasta suurin osa on yksiöitä ja kaksioita (73 %), mikä osaltaan selittää lapsiperheiden vähäistä määrää alueella. Vuonna 2022 asuntokannasta vuokra- ja asumisoikeusasuntoja oli 75 % ja omistusasuntoja vain 25 %. Vantaan vuonna 2022 päivitetyt maa- ja asuntopoliittiset linjaukset tulevat monipuolistamaan sekä asuntojen hallintamuotoja että asuntojen kokoa uusissa asemakaavahankkeissa.

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat Perintötiellä, Pyhtäänkorvenkujalla ja Pyhtäänkorventiellä. Suunnittelualueen läheisyyteen, Annefred eteläisen alueelle sekä Tikkurilantien varteen on valmistunut uusia asumista mahdollistavia asemakaavoja, mutta näitä asuinrakennuksia ei vielä ole rakennettu.

Palvelut ja työpaikat

Aviapoliksen suuralue on Vantaan suurin työpaikkakeskittymä, jossa vuonna 2022 oli 41 700 työpaikkaa. Kaupunginosista työpaikkoja oli selvästi eniten Veromiehessä, noin 16 000. Vieressä olevat Pakkala ja Lentokenttä ovat myös merkittäviä työpaikka-alueita. Veromiehen työpaikkamäärä on kasvanut vuodesta 2012 vuoteen 2022 mennessä n. 9 900 työpaikalla. Tähän myötävaikutti noin 4 800 työpaikan siirtyminen Lentokentän kaupunginosasta Veromiehen kaupunginosaan vuonna 2014. Aviapoliksen työpaikoista suurin osuus on kuljetuksen ja varastoinnin (29 %) toimialalla. Muita merkittäviä toimialoja mm. ovat on tukku- ja vähittäiskauppa sekä ilmaliikenne.

Aviapoliksen kaavarungossa varaudutaan noin 40 000–60 000 työpaikan sijoittumiseen Veromiehen alueelle.

Lentoasema on houkutellut ympärilleen yrityksiä, joille on tarjolla toimitiloja Veromiehen toimistokokonaisuuksissa, mm. Technopoliksessa ja Kehä III:n pohjoispuolella. Alueella on myös hotelleja ja erityiskauppoja. Kehä III:n eteläpuolella sijaitsevat Jumbon liikekeskus ja Flamingon kylpylähotelli ja viihdekeskus. Lentoaseman läheisyydessä on Finavian ammatillinen erikoisoppilaitos Avia Collegessa, jossa annetaan koulutusta eri ilmailuammatteihin, sekä helikopterikoulutuskeskus. Veromiehessä on myös ilmailun valtakunnallinen erikoismuseo, Suomen Ilmailumuseo.

Lähimmät peruskoulut ovat Veromäen koulu sekä Vantaan kansainvälinen koulu Pakkalassa. Perintökujalla toimii jo yksityinen päiväkoti ja Lentolan päiväkoti valmistuu loppuvuodesta 2025. Veromiehen ensimmäisen koulu valmistuu todennäköisesti Muuraan vuonna 2028. Aviapoliksen lukio on rakenteilla Aviapoliksen keskustaan juna-aseman viereen ja sen on tarkoitus valmistua vuonna 2027.

Yhdyskuntarakenne

Veromies sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla. Reilun kahden kilometrin päässä sijaitseva Helsinki-Vantaan lentoasema mahdollistaa nopeat yhteydet myös ulkomaille. Alueelta on sujuvat ajoyhteydet sekä pääkaupunkiseudulle että valtakunnallisesti merkittävään tieverkkoon. Kehärata yhdistää suunnittelualueen pääkaupunkiseudun raideverkkoon. Hyvä

saavutettavuus on ollut yksi niistä tekijöistä, jotka ovat tehneet Aviapoliksesta halutun työpaikkojen sijoittumisen alueen.

Kaupunkikuva

Veromieheen on 1950-luvulta lähtien rakennettu Vantaan laajinta, yhtenäistä työpaikka- ja varastoaluetta. Veromiehen kaupunkikuvaa hallitsevat suuret liikenneväylät, metsäiset alueet niiden varressa, mittakaavaltaan suuret, mutta väljästi rakennetut tontit sekä laajat pysäköintialueet. Työpaikka- ja varastorakennukset ovat arkkitehtuuriltaan pääosin vaatimattomia. Yhdyskuntarakenteen muutos kohti tiivistä kaupunkirakentamista alkaa kuitenkin jo näkyä alueella, kuten Perintötien varrelle rakentuvissa asuinkerrostaloissa.

Kaavamuutosalue sijaitsee kaupunkikuvallisesti näkyvällä paikalla Tikkurilantien ja Rälssitien kulmauksessa. Rälssitielle rakennetaan Vantaan ratikan pysäkki ja sen ympärille Annefredin alueen uusi ja elävä kaupunkikeskusta.

Kaupunkikuvan uudistumista ohjaavat Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet (2024) sekä Aviapolis Urban Blocks -kaavaluonnos (2018). Aviapolis Urban Blocks-kaavaluonnoksen pohjalta vuonna 2020 Annefred eteläisen alueelle laadittiin asemakaavamuutos (nro 002373), johon sisältyy rakentamistapaohje. Annefred eteläisen rakentamistapaohjetta on hyödynnetty Rälssitie 6:n kaavamuutoksessa kaupunkikuvallisten tavoitteiden lähtökohtana.

Annefred eteläisen rakentamistapaohje: Näkymäkuva Pottiniitynkadulta, ARK-house arkkitehdit Oy.

Annefred eteläisen rakentamistapaohje: Annefredin alueen teemavärejä ovat erilaisten niittykasvien värit.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alueen läheisyydessä Tikkurilantien ja Perintötien tien varressa sijaitsevat Huberin kaarikattoiset varastohallit, jotka on Vantaan kaupunginmuseon inventoinnissa arvioitu kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviksi (R1). Kurt Simbergin suunnittelemat hallit on rakennettu vuosina 1964–66 ja ne ovat maisemallisesti merkittäviä alueen identiteettirakennuksia.

Toinen kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä (R1) kohde on Tikkurilantien pohjoispuolella sijaitseva Aerola. Alvar Aallon suunnittelemat rakennukset rakennettiin vuosina 1953–55 Aero Oy:n korjaamohenkilökunnalle ja ne on suojeltu asemakaavalla.

Virkistys

Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevat Rälssipuisto ja Annefredinpuisto, joiden rakentaminen on aloitettu ja työt valmistuvat arviolta vuonna 2026. Tikkurilantien pohjoispuolelle on kaavoitettu Aerolankenttä, jonka on tarkoitus valmistua vuonna 2027. Kehä III:n eteläpuolella on viihdekeskus Flamingo kylpylöineen ja ravintoloineen. Muutoin virkistysmahdollisuudet ovat vähäiset ja etäisyydet ovat pitkiä sekä virkistysreitit laajempiin metsiin tai Vantaajoen varrelle ovat katkonaiset.

Liikenne

Jalankulku ja pyöräily

Alueen nykyinen jalankulku- ja pyöräliikenteen verkko on melko harva, sillä valtaosa alueen nykyisten toimintojen sijoittumisesta on perustunut autoliikenteeseen. Teollisuuspainotteisella alueella tarve tiheälle jalankulku- ja pyörätieverkolle on ollut pieni ja usealla alueen kadulla jalankulun ja pyöräilyn yhteys onkin vain kadun toisella puolella.

Merkittävin yhteys itä-länsisuunnassa kulkee Tikkurilantietä ja pohjois-eteläsuunnassa Rälssitietä ja Tammiston kauppatietä pitkin. Tikkurilantietä pitkin pääsee esimerkiksi Tikkurilan ja Kivistön kaupunkikeskuksille ja Rälssitien sekä Tammiston kauppatien kautta Jumbon ja Tammiston alueen kaupan palveluille.

Joukkoliikenne

Kehärata yhdistää alueen raideliikenneverkkoon ja mahdollistaa tiheän vuorovälin junayhteydet Tikkurilan ja Myyrmäen suuntiin 10 minuutin vuorovälein. Matka-aika Tikkurilaan on alle 10 minuuttia, Myyrmäkeen noin 15 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 30 minuuttia. Lähimmälle Aviapoliksen asemalle on kaava-alueelta noin 1,3 kilometrin kävelymatka.

Alueella on hyvät bussiyhteydet. Vieressä sijaitsevilta Rälssitien ja Tikkurilantien pysäkeiltä kulkee runkolinja 570 välillä Lentoasema – Mellunmäki ja Aviabulevardin pysäkeiltä runkolinja 600 välillä Lentoasema – Rautatientori. Lisäksi kaavamuutosalueen läheisiltä Pyhtäänkorvenkujan ja Perintökujan pysäkeiltä kulkee linjat 561 välillä Kivistö – Itäkeskus ja 562 välillä Lentoasema – Itäkeskus.

Lentoyhteyksien osalta Helsinki-Vantaan lentoasema sijaitsee vain muutaman kilometrin päässä.

Autoliikenne

Alueen sisäiset pääautoliikenneyhteydet tukeutuvat Tikkurilantiehen, Rälssitiehen ja Tammiston kauppatiehen, joista ensimmäinen yhdistää alueen Tikkurilan ja Kivistön kaupunkikeskuksiin. Rälssitie ja Tammiston kauppatie palvelevat erityisesti Jumbon ja Tammiston kaupan alueita.

Pitkämatkaisempaa liikennettä palvelevat lähellä olevat Kehä III ja Tuusulanväylä. Kehä III:lle pääsee kätevästi Lentoasemantien kautta ja Tuusulanväylälle pystyy liittymään joko Kehä III:n, Ilmakehän tai Junkersintien kautta.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Kaavoitettava alue sijoittuu HSY:n vesihuollon toiminta-alueelle.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 74 ja ylin on noin + 83. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Alueen jätevedet johdetaan jätevesiviemärissä etelän suuntaan Annefredinpuiston runkolinjaan ja sitä kautta Köyhämäen mittausasemalle. Lopulta jätevedet päätyvät Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Kaava-alueen hulevedet johtuvat ojia pitkin Annefredinpuistossa kulkevaan Palo-ojaan ja sieltä lopulta Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Tikkurilantien ja Rälssitien katualueilla.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on katualueiden varressa.

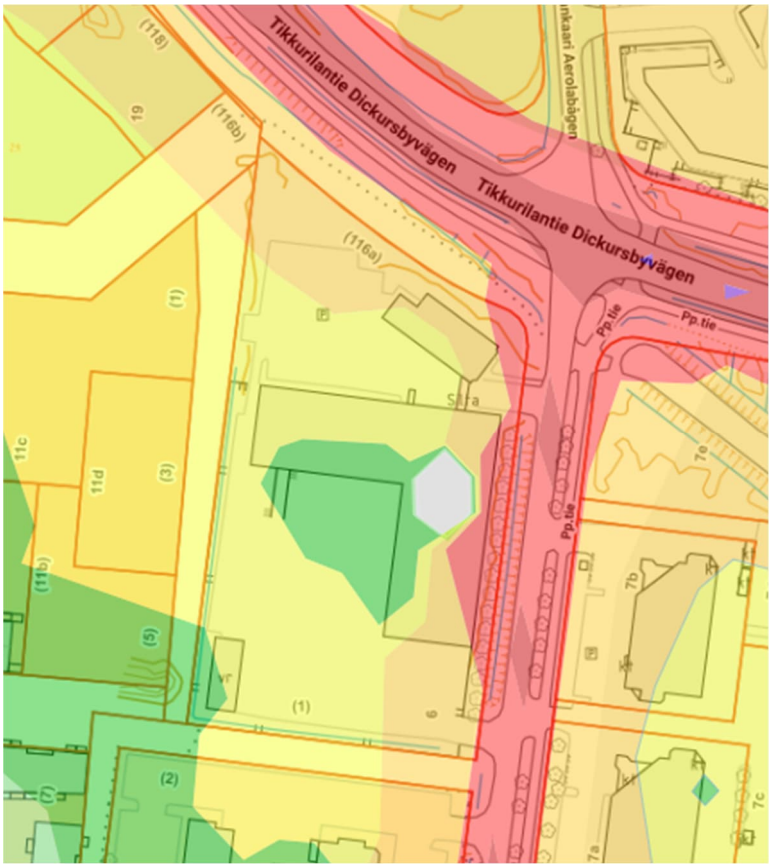
Ympäristöhäiriöt

Lentomelu

Suunnittelualue on yleiskaavan lentomeluvyöhykkeellä m3 (Lden 50–55 dB), mikä ei aseta rajoituksia alueen toiminnoille, mutta asettaa vaatimuksia rakenteiden ääneneristävyydelle. Rakennusjärjestyksen mukaan asuinhuoneiden sekä kokoontumis-, ja majoitustilojen ulkokuoren ääneneristävyyden lentomelua ΔL vastaan on oltava tällöin vähintään 32 dB ja toimistotilojen vähintään 28 dB.

Liikennemelu

Vantaan karttapalvelun Tiemelu päivällä 2021 -kartan mukaan kortteliin 52121 kohdistuva liikennemelu on suurimmillaan 65–70 dB Rälssitien reunalla. Tikkurilantien reunalla päiväajan liikennemelu on suurimmillaan 60–65 dB. Asemakaavatyön yhteydessä suunnittelualueelle on laadittu tarkempi meluselvitys Akukon Oy:n toimesta.



Ote Vantaan karttapalvelun Tiemelu päivällä 2021 -kartasta

Pienhiukkaset

Tikkurilantien liikennemäärät kaava-alueen kohdalla ovat nykytilanteessa 10 580 ajoneuvoa/vuorokausi (KAVL) ja vuoden 2050 ennusteessa 11 640 ajoneuvoa/vuorokausi (KAVL). Rälssitien liikennemäärät ovat nykytilanteessa 4860 ajoneuvoa/vuorokausi (KAVL) ja vuoden 2050 ennusteessa 5 350 ajoneuvoa/vuorokausi (KAVL). HSY:n ja THL:n määrittelemien ilmanlaatuvyöhykkeiden mukaan Tikkurilantiellä minimietäisyys asuinrakennuksille on 7 m ja suositusetäisyys 20 m. Rälssitiellä suositusetäisyys asuinrakennuksille on 10 m.

Pilaantuneet maat

Veromiehen alueella on paikoin pilaantuneita maita, mikä johtuu alueen teollisuushistoriasta.

Tammiston kauppatie 26:ssa on toiminut Bera Oy:n lyijysulatto vuosina 1965-1988. Sulatto on aiheuttanut lyijylaskeumaa koko Annefredin alueelle. Kaava-alueella on syytä varautua ainakin lyijyllä pilaantuneeseen pintamaahan. Sen vuoksi pintamaa tulisi tutkia koko asemakaavamuutoksen alueella, koska alueelle tulee asuinrakentamista.

2.1.4 Maanomistus

Kortteli 52121 on kaavamuutoksen hakijan, Kiinteistö Oy Rälssitie 16:n (Valion eläkekassa) omistuksessa. Vantaan kaupunki omistaa suunnittelualueella olevat katualueet ja niiden osat.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on

näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Maakuntakaava

Uusimaa-kaavassa 2050 alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea ruudukko). Alueelle osoitetaan pääkaupunkiseudun muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään liikennejärjestelmään ja tukevat verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä.

Ote Uusimaa-kaavasta 2050. Kaava-alueen likimääräinen sijainti merkitty keltaisella pisteellä.

MAL 2019 -suunnitelma

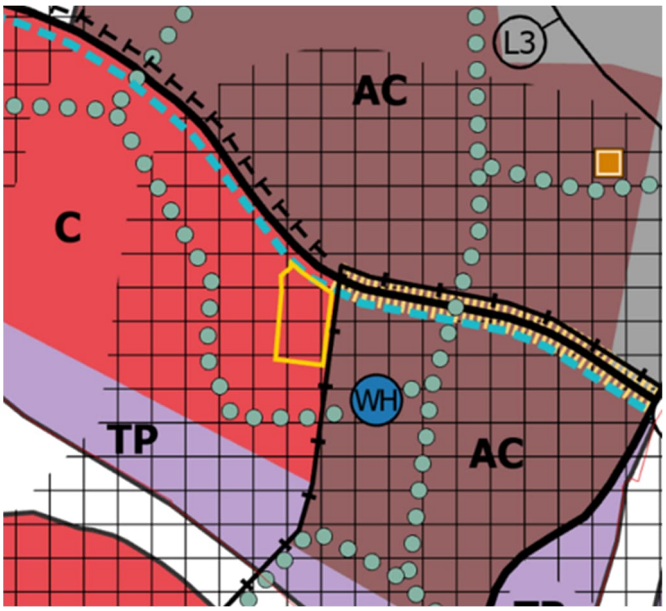
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty, 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. Asemakaavoitettava alue sijoittuu MAL:n mukaiselle ensisijaiselle vyöhykkeelle.

Ote Helsingin seudun MAL-sopimuksen 2020 liitteestä 1: ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet. Kaava-alueen likimääräinen sijainti merkitty keltaisella pisteellä.

Yleiskaava

Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimaantullut 11.1.2023) alue on kaupunkikeskustan aluetta (C) ja Kestävän kasvun vyöhykettä. Alueen eteläosaa viistää itä-länsi-suuntainen virkistysalueyhteys (vihreä ympyräkatkoviiva). Alueen itäreunaa viistää raitiotiemerkintä ja alueen pohjoisreunaa viistävät joukkoliikenteen runkoyhteys-, pyöräbaana- ja liikenneyhteys -merkinnät. Alue on lentomeluvyöhykkeellä 3 (Lden 50–55 dB).



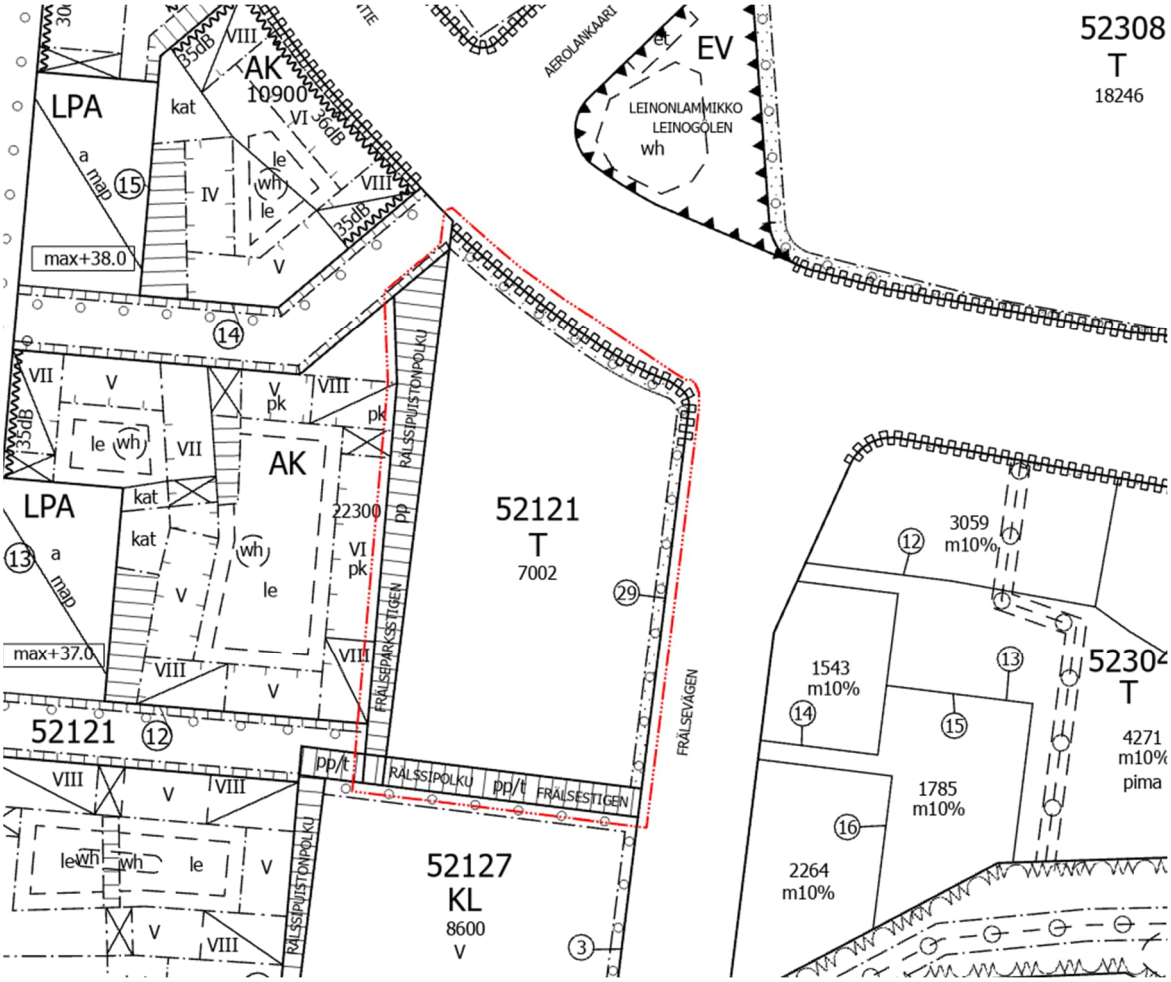
Ote Vantaan yleiskaavasta 2020. Kaava-alueen rajaus keltaisella viivalla.

Asemakaava

Korttelissa 52121 on voimassa asemakaava nro 002465 Vantaan ratikka: Veromies, itä. Asemakaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 19.6.2023. Asemakaavan muutoksella Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä katualuetta levennettiin muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi, jotta ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle saatiin riittävästi tilaa.

Asemakaavan mukaan kortteli 52121 on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T). Rakennusoikeus on 7002 k-m^2. Rakennusten korkeus saa olla enintään 12 m. Rälssitien ja

Tikkurilantien varressa tontin reuna-alueille on osoitettu istutettava alue ja puurivi. Tikkurilantieltä ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.



Ote ajantasa-asemakaavasta. Punainen pistekatkoviiva 3 metriä kaava-alueen ulkopuolella.

Aviapolis Urban Blocks, avoin kansainvälinen ideakilpailu ja viitesuunnitelma

Vantaan kaupunki järjesti yhdessä yksityisten maanomistajien kanssa avoimen kansainvälisen ideakilpailun Veromiehen kaupunginosaan Aviapoliksen alueelle sijoittuvien korttelialueiden suunnittelusta. Kilpailualueelle tuli sijoittaa asumista, työpaikkoja, viheralueita sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Kilpailun tarkoituksena oli tuottaa alueen maankäytön ja asemakaavoituksen pohjaksi ideatasoinen suunnitelma, joka tukee Aviapoliksen visiota ja omaleimaista kaupunkikuvaa. Kilpailu toteutettiin yhteistyössä Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa. Kilpailu järjestettiin 16.1.2017-28.2.2017. Kilpailussa palkittiin 3 parasta, kilpailun tavoitteet ansiokkaasti täyttävät ehdotusta 2. palkinnolla. Lisäksi jaettiin yksi lunastus.

2. palkinto ehdotukselle nimimerkki "Inside Out"

2. palkinto ehdotukselle nimimerkki "Lentäjän poika"

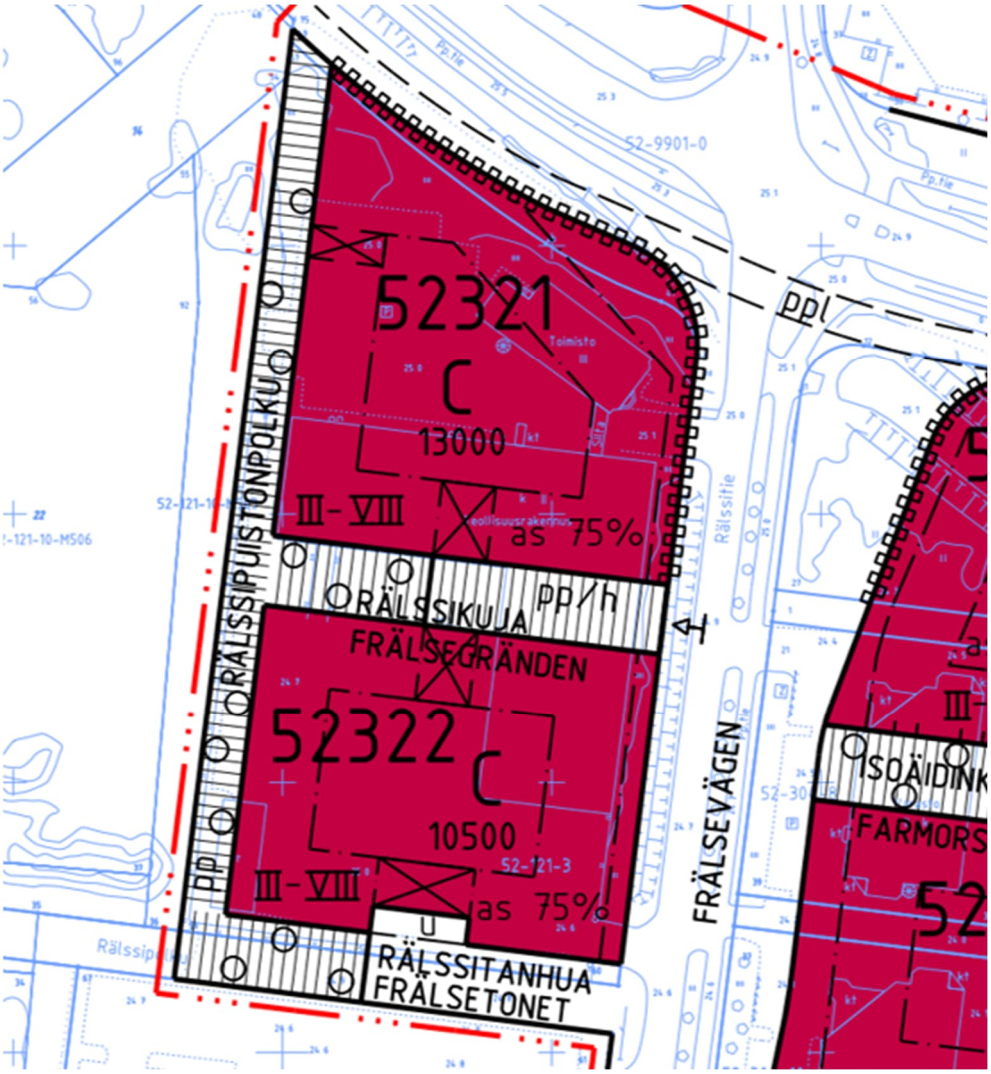
2. palkinto ehdotukselle nimimerkki "Where the World Meets Finland (WTWMF)"

Alueen maanomistajat esittivät Aviapolis Urban Blocks-kilpailualueen kaavoitusta jatkettavaksi nimimerkin WTWMF mukaisen ratkaisun pohjalta. Kilpailutyöntekijät Mandaworks AB ja MASSLab LDA laativat kaupungin ohjauksessa kaavaluonnosvaiheessa tarkemman viitesuunnitelman, joka valmistui 10.9.2018. Viitesuunnitelmassa esitellään konsepti kaupunkirakenteen suunnittelulle sekä käsitellään tarkemmin julkista tilaa, Aviapolis-korttelia sekä Monitoimitalo Atomia.

Viitesuunnitelma, Mandaworks AB ja MASSLAb

Aviapolis Urban Blocks -kaavaluonnos (052500)

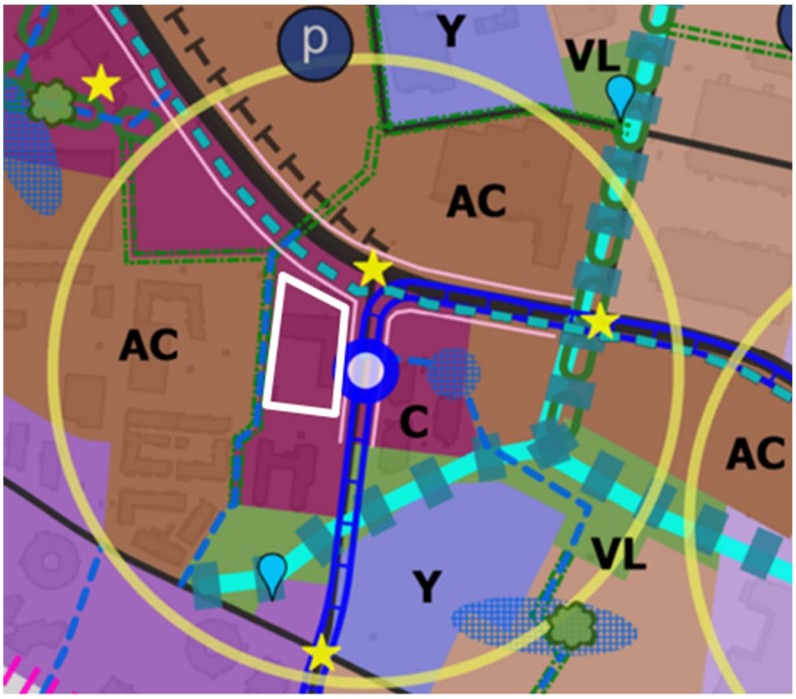
Alueelle on laadittu vuonna 2018 kaavaluonnos, jossa on määritelty alueen suunnittelun lähtökohdat. Luonnoksessa alue on keskustatoimintojen korttelialuetta (C) ja kattaa kaksi umpikorttelia kivijalkaliike-tiloineen. Kerrosalaa on yhteensä 23 500 k-m², josta saa käyttää asuinhuoneistoja varten 75 %. Rakennusten kerroskorkeudet vaihtelevat välillä III–VIII.



Ote Aviapolis Urban Blocks -kaavaluonnoksesta.

Vantaan ratikan kaavarunko (KV 19.6.2023)

Ratikan kaavarungossa alue on keskusta-aluetta (C), jota kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa. Rälssitiellä on raitiotien pysäkki ja suunnittelualue on osa pysäkinseutua, joka uudistuu ja rakentuu kaupunkikehityksen ytimenä. Rälssitien ja Tikkurilantien varret on osoitettu vahvaksi kaupalliseksi julkisivuksi. Rälssipuistonpolku on merkitty tärkeäksi kävelytäväksi kaupunkitilaksi sekä viherkaduksi tai muuksi vehreäksi kulkureitiksi.



Ote Vantaan ratikan kaavarungosta. Kaava-alueen likimääräinen rajaus valkoisella viivalla.

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet (KH 8.4.2024)

Suunnittelualue sijaitsee kiinnostavuuden kehän varrella (kartassa oranssi pohjoiseteläsuuntainen viiva). Kiinnostavuuden kehästä muodostuu Aviapoliksen kaikkia osia yhdistävä kävelyreitti, jonka maisemat vaihtuvat matkan edetessä. Muut oranssit alueet ja viivat kuvaavat teemaa käveltävä kaupunki, jossa on panostettava erityisen paljon viihtyisän kävely-ympäristön luomiseen. Alue sijaitsee juuri raitiovaunupysäkin vieressä, ja alueelle sallitaan korkeampaa rakentamista ja vaaditaan enemmän liiketilaa kuin ympäristössään.

Ote Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteista. Kaava-alueen rajaus sinisellä viivalla.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

KOy Rälssitie 16:n / Valion Eläkekassan kaavamuutoshakemus on kirjattu 1.2.2018 ja se jätettiin Aviapolis Urban Blocks asemakaavaluonnoksen (nro 052500) valmistumisen yhteydessä. Rälssitie 6:n kaavamuutosta alettiin valmistella myöhemmin ja se sai vuoden 2024 työohjelmassa numeron 002586. Asemakaavamuutos tuli vireille 7.11.2024.

Kaavaan liittyy toteuttamissopimus.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- 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 asiantuntijaviranomaiset: kaupunkirakenne ja -ympäristö (kiinteistöt ja tilat, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kadut ja puistot)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos,
- Vantaan kaupunginmuseo
- tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES
- Muut: esim. Finavia

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavaluonnos

Annefredin alueelle laadittu asemakaavaluonnos Aviapolis Urban Blocks (nro 052500) tuli vireille 5.2.2018. Kaavaluonnos valmistui loppuvuodesta 2018 ja se asetettiin nähtäville 28.11.2018-2.1.2019. Lausuntoja kaavaluonnoksesta saatiin 4 kpl.

- *Uudenmaan ELY-keskus* kehotti hyödyntämään Aviapoliksen liikenneverkkoselvitystä kaavaratkaisun muodostamiseen sekä mm. huomioimaan asemakaavassa melu-, tärinä- ja hulevesiasiat sekä vaiheittain rakentamisen mahdollisuudet.
- *HSL* pitää kaupunkirakenteen tiivistämistä HSL:n tavoitteiden mukaisena. Lausunnossa kehotetaan huomioimaan suunnittelussa pikaratikan linjaus sekä todetaan että pysäkit ja pysäkkijärjestelyt tulee suunnitella yhteistyössä HSL:n kanssa.
- *Vantaan Energia* toivoi lausunnossaan, että nyt esitetyt muuntamoiden sijoitukset pidetään ennallaan, mutta osaa kiinteistömuuntamoista halutaan muuttaa puistomuuntamoiksi. Kaukolämpöputket tulee huomioida suunnittelussa.
- *HSY* totesi lausunnossaan, että selostuksesta puuttuu perusteet runkolinjan uusimiselle sekä tiedot vesihuollon alustavasta määrä- ja kustannusarviosta. Vesihuollon yleissuunnitelmalla tulee varmistaa vesihuoltoverkoston riittävyys.

Kaavaluonnoksen lausuntojen huomioiminen asemakaavaehdotuksen laadinnassa

Asemakaavamuutos käsittää vain pienen osan AUB-alueesta, joten osa lausunnoissa esiin nostetuista asioista ei koske Rälssitie 6:n suunnittelualuetta. Lausunnot on huomioitu kaavamuutoksen laadinnassa soveltuvin osin.

Lausuntojen perusteella asemakaavaehdotusvaiheessa on teetetty alueelle meluselvitys ja täydennetty mm. melu- ja hulevesimääräyksiä. Ratikan vaatima tilavaraus on huomioitu Vantaan ratikkaa varten laaditussa asemakaavamuutoksessa nro 002465 leventämällä Rälssitien katualuetta. Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys on laadittu vuonna 2023 ja selvityksen pohjalta kaavamuutokseen on kirjattu määräyksiä.

Asemakaavamuutos

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet ja kommentit pyydettiin 8.12.2024 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 6 viranomaiskommenttia.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut kommentit

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY), Caruna Oy:n ja Fingrid Oyj:n kommenteissa ei ollut hankkeesta huomautettavaa.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Tuleva kiinteistö voidaan liittää kaukolämpöverkkoon. Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy toteaa myös, että asemakaavan alueelle tarvitaan tilavaraukset muuntamoille kortteliin A ja kortteliin B. Muuntamoiden tilavaraukset tulee suunnitella maantasokerroksiin. A korttelissa huoltotilan / polkupyörätilan yhteyteen ja B korttelissa paikoitustalon yhteyteen. Muuntamoiden ohjeellinen rakennusala tulee osoittaa asemakaavakartalle vm-merkintänä sekä kaavamääräyksiin.

Vantaan kaupunginmuseo toi kommentissaan esiin, että suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee Huberin hallit, joiden on todettu muun muassa Aviapoliksen kaavarungossa olevan maisemallisesti merkittäviä alueen identiteettirakennuksia. Kaavarungossa on tuotu esiin tavoite, että arvokkaille rakennusperintökohteille luotaisiin näkymäakseleita. Tällä hetkellä näkymä halleille avautuu Tikkurilantieltä idästä päin tullessa jo ennen Rälssitien risteysaluetta.

Museon tavoitteena on, että suunnittelussa otettaisiin huomioon näkymät Huberin halleille, ettei niiden kaupunkikuvallinen merkitys heikentyisi. Mikäli rakentamissuunnitelma toteutuu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyn mukaisesti tulee näkymälinja kaventumaan merkittävästi ja hallit eivät tule näkymään Tikkurilantien kaukomaisemassa. Kaavatyön edetessä tulee tutkia uudisrakentamisen vaikutukset kaupunkikuvaan ja rakennusperintöön. Näkymälinjat ja niissä tapahtuvat muutokset tulee tuoda esiin kaavaselostuksessa.

Muuntamoja koskeva palaute on huomioitu asemakaavassa määräyksellä *Kortteliin 52321 ja 52322 tulee varata tilat kiinteistömuuntamoa varten. Muuntamot sijoitetaan Rälssikujan varteen.* Muuntamojen alustava sijainti on esitetty kaavan viitesuunnitelmassa. Kaavan vaikutukset näkymiin Huberin halleille on arvioitu kaavaselostuksessa kohdassa 4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön (sivut 31-32).

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunginhallitus päätti 26.1.2026 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 11.2.-12.3.2026 välisenä aikana. Lausuntoja vastaanotettiin 5 kappaletta. Muistutuksia ei vastaanotettu.

Uudenmaan elinvoimakeskus

Liikenteellisessä tarkastelussa on esitetty vaihtoehtoiset kulkutapajakaumat sekä autoliikennepainotteisen että joukkoliikennepainotteisen kehityksen skenaarioille. Kaavaratkaisun vaikutuksia Euroopan laajuiseen TEN-T-ydinverkkoon kuuluvaan Kehä III:een ja sen liittymiin ei kuitenkaan ole arvioitu. Arvio vaikutuksista tulee esittää osana kaava-aineistoa.

Asemakaavoituksen vastine

Asemakaavamuutos sijaitsee sen verran kaukana Kehä III:sta ja sen liikennetuotos on suhteellisen pieni, joten sillä on hyvin vähäinen liikenteellinen vaikutus Kehä III:een ja sen liittymiin. Tämän vuoksi asemakaavan liikenteellisessä tarkastelussa ei ole nähty tarpeelliseksi tutkia tarkemmin vaikutusta Kehä III:een. Veromiehen alueen tulevaisuuden kaupunkikehitystä ja liikenteellisiä vaikutuksia on selvitetty laajemmin esim. Vantaan ratikan kaavarungossa ja sen yhteydessä tehdyssä liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Pääkaupunkiseudun ja Kirkkonummen jätehuoltomääräykset ohjaavat alueen jätehuoltoa ja sen suunnittelua. Määräykset ovat kiinteistöjä sitovia, eikä niistä tule poiketa. Rälssitien suunnittelussa on tärkeää varmistaa, että liikennesuunnittelu tukee jätteiden keräys- ja tyhjennystyötä. Jäteautoille tulee varata rauhalliset pysäköintipaikat sekä riittävät tilat tyhjennystyölle. Jätepisteiden kapasiteetti tulee mitoittaa käyttäjämääriin sekä HSY:n tyhjennysreittien ja -rytmin mukaisesti.

Suunnittelualuetta viistää rakennettu huleveden runkoviemäri, joka siirretään uuden rakennuksen tieltä katualueelle, lähtökohtaisesti maanomistajan kustannuksella. Alueen uusi maankäyttö edellyttää vesihuollon uudisrakentamista. Uuden vesihuollon, noin 250 m hulevesiviemäriä ja 50 m vesijohtoa ja jätevesiviemäriä, suunnittelu ja rakentaminen tulee maksamaan alustavan arvion mukaan 200 000 euroa.

Asemakaavoituksen vastine

Korttelien jätehuolto on tarkoitus keskittää korttelikohtaisiin jätehuoneisiin, jotka sijaitsevat Rälssikujan varrella. Asemakaavan liitteeksi on laadittu liikenteellinen tarkastelu (Ramboll, 4.11.2025), johon sisältyy jäteauton (8,5 m) ajouratarkastelu Rälssikujalla. Jäteauto pääsee riittävän lähelle jätehuoneita (jäteastian siirtomatka ≤ 10 m) ja mahtuu kääntymään peruuttamalla Rälssikujan päässä.

Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Lausunnon antajat haluavat, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimusten mukaisesti.

Asemakaavamääräyksissä on riittävästi huomioitu kiinteistömuuntamoiden tilavarausten mitoitustarve kortteleihin 52321 ja 52322 Rälssikujan varteen.

Lupa- ja valvontavirasto

Aineistoon liitetyn meluselvityksen perusteella keskiäänitaso ylittää osassa asuinrakennusten julkisivua 65 dB tason, jolloin ääniympäristöasetuksen 796/2017 vaatimus 30 dB ääneneristävyydestä ei riitä. Meluselvitystä tulee vielä tarkentaa niin, että julkisivuihin kohdistuvat melutasot esitetään asuinkerroksittain, ja tarvittaessa tarkistaa ääneneristävyysmääräyksiä tulosten perusteella.

Päiväajan klo 7–22 keskiäänitason ollessa julkisivulla yli 55 dB, tulisi asuntojen aueta myös rakennuksen hiljaiselle ohjearvojen mukaiselle puolelle. Nyt kaavassa annettu määräys ei takaa kaikille asukkaille viihtyisää ja laadukasta asumista. Meluselvityksen mukaan melutasot ylittävät joissakin kerroksissa ohjearvot rakennuksen kaikilla julkisivuilla.

Meluselvityksen tulosten perusteella on havaittavissa kohteen haasteellisuus erityisesti oleskeluun tarkoitettujen piha-alueiden suojaamiseksi melulta. Kortteleiden toteutuessa

vaiheittain ajoitusmääräys meluhaittojen lieventämiseksi on tarpeen. Meluselvityksessä esitettyä väliaikaista ratkaisua ei voida pitää riittävänä, koska koko piha-/oleskelualuetta ei ole suojattu ohjearvot ylittävältä melulta.

Tärinästä ja runkomelusta on annettu pääsääntöisesti riittävät määräykset. Lupa- ja valvontavirasto suosittelee, että niissä kohteissa, joissa julkisivun ääneneristävyydestä annetaan määräys, runkomelun taso ei saa ylittää Lprm 30 dB tasoa asuin- ja majoitushuoneissa.

Ilmanlaatuarviot perustuvat HSY:n ja THL:n suosituksiin minimi- ja suositusetäisyyksistä. Nämä suositukset on annettu ilmansaasteiden haitoille avoimessa ympäristössä, jossa väylän varrella ei ole merkittäviä esteitä ilman sekoittumiselle. Kaavakohteeseen on muodostumassa katukuilu, jolloin käytettyjä etäisyyksiä ei tulisi yksinään käyttää suunnittelun perusteena. Ehdotusvaiheessa on syytä harkita ilmanlaatuun liittyvien määräysten antamista.

Asemakaavoituksen vastine

Rakennusten julkisivujen kohdistuvat keskiäänitasot on laskettu siten, että laskentapisteet on sijoitettu kunkin kerroksen korkeudelle ja vaakasuunnassa enintään 5 m välein. Melukartoissa rakennuksen seinillä olevat kahdeksankulmaiset tunnukset ilmoittavat suurimman keskiäänitason LAeq, joka esiintyy kunkin tunnuksen kohdalla julkisivun pystysuuntaisella linjalla. Menetelmä on selkeästi kuvattu ja luettavissa meluselvityksestä. Kyseessä on yleinen käytäntö meluselvityksissä. Kerroskohtaisten laskentapistekarttojen esittäminen ei vaikuta julkisivun äänitasoeron määrittämiseen, koska määrittäminen on tehty korkeimman julkisivuun kohdistuvan melutason perusteella. Kerroskohtaiset kartat eivät anna lisäarvoa äänitasoeron määrittämiseen eikä niillä olisi vaikutusta annettaviin äänitasoeromääräyksiin.

Viihtyisyyden lisäämiseen tähtäävää muistutusta kaikkien asuntojen avautumisesta päiväajan keskiäänitason osalta enintään 55 dB suuntaan ei ole huomioitu kaavamääräyksissä. Tämä johtuu siitä, että kaikkien asuntojen avautuminen enintään 55 dB suuntaan on haastava toteuttaa tässä hankkeessa ja ylipäänsä pääkaupunkiseudulla eikä sitä ole edellytetty muissakaan asemakaavoissa.

Meluselvityksen perusteella kortteleiden vaiheittain toteuttaminen ei ole mahdollista vaihtoehdon 2 mukaan. Vaihtoehdon 1 mukaista melusuojausta voidaan parantaa jatkosuunnittelussa, jolla varmistetaan ja osoitettaan, että oleskeluun käytettävät piha-alueet tulee varmasti suojattua. Asemakaavan melua koskevia määräyksiä täydennetään seuraavasti: Rakentamislupavaiheessa tulee esittää suunnitelma ja suunnitelman mukainen meluselvitys piha-alueiden meluntorjunnasta.

Tärinä- ja runkomelun torjunta on kaavassa määrätty Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:2 Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa ohjeen mukaisesti.

Lausunnon perusteella lisätään kaavamääräys: Rakennusten tuloilmanotto tulee varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Vantaan kaupunginmuseo

Museo on esittänyt tavoitteekseen, että kaava-alueen suunnittelussa otettaisiin huomioon näkymät Huberin halleille, ettei niiden kaupunkikuvallinen merkitys heikentyisi. Asemakaavan selostuksessa on tuotu esiin uudisrakentamisen vaikutusta kaupunkikuvaan, rakennusperintöön ja näkymälinjoissa tapahtuviin muutoksiin.

Museon näkökulmasta voidaan todeta, että näkymien kaventumisella on suuri vaikutus Huberin hallien näkymiseen kaukomaisemaan. Alueen luonteen muuttuminen teollisuusalueesta keskustatoimintojen alueeksi on iso muutos, joka väistämättä vaikuttaa maisemallisiin arvoihin. Huberin hallien suojelu osana uutta kaupunkia on museon tärkein tavoite alueen kulttuuriympäristön säilyttämisen kannalta. Museon rakennustutkija osallistuu Huberilan kaavarungon suunnittelutyöhön.

Museon näkökulmasta hankkeen vaikutukset kulttuuriympäristöön on tuotu riittävällä tavalla esiin asemakaavaselostuksessa.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset kaavakarttaan ja -määräyksiin

Asemakaavamuutoksen aineistoa on tarkistettu saatujen lausuntojen sekä Kaupunkirakenne ja ympäristön eri yksiköiltä saadun palautteen perusteella. Lupa- ja valvontaviraston lausunnon perusteella asemakaavaan lisättiin pihan väliaikaista meluntorjuntaa sekä rakennusten tuloilmanottoa koskevat määräykset.

Asemakaavan kaupunkikuvaa ja arkkitehtuuria koskeviin määräyksiin tehtiin pieniä tarkistuksia kaupunkikuvallisen laadun varmistamiseksi. Tikkurilantien ja Rälssitien kulmaus on kaupunkikuvallisesti merkittävä paikka, jota tulee korostaa maamerkkinä. Tämän vuoksi myös korttelin kulmauksessa sijaitsevan korkeimman rakennusalan rakentamista edellytetään kerrosluvun VII alleviivauksella. Kattomuotojen tulee vaihdella rakennuskohtaisesti jokaisessa korttelissa, mutta harja- tai viistokattoa ei edellytetä vallitsevana kattomuotona. Rälssitien varteen osoitettujen arkadien tai katosten määräyksiä täsmennettiin. Rakennusten väritystä koskevia määräyksiä täydennettiin siten, että rakennuksissa tulee käyttää niittykasvien värejä ainakin rakennuksen yksityiskohdissa. Edellytetyt niittykasvien värit ovat viitesuunnitelman värisuunnitelman mukaisesti murrettu punainen, keltainen, vihreä ja sinivioletti.

Asemakaavan lisättiin myös teknisenä tarkistuksena vesihuollon liitospaikkaa koskeva määräys, rakentamisen aikaista hulevesien hallintaa koskevia määräyksiä, joilla huolehditaan Paloojan vedenlaadusta, sekä määräys lentoestekorkeudesta.

Tarkistukset eivät ole olennaisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Laadimme Vantaa kaupunkikeskuksille omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Lentokenttäalueesta tehdään Euroopan ympäristöystävällisin.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018 päivitetty KV 10.10.2022 § 7[SA1])

- Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla.
- Asuntotuotantoa varten asemakaavavarantoa lisätään niin, että se vastaa viiden vuoden rakentamisen tarvetta.
- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.
- Korkeaa rakentamista ja täydennysrakentamista edistetään aktiivisesti asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.

- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:
- Hiilineutraalius ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Viherrakenne on terveyttä tukevaa ja hyvinvointia luova. Säilytetään ja parannetaan viheralueiden saatavuutta.
- Luodaan hyvät edellytykset kestävälle ja monimuotoiselle liikkumiselle.
- Vähennetään liikkumistarvetta.
- Vähennetään lämmityksen päästöjä.
- Edistetään vähähiilistä rakentamista.
- Edistetään rakentamisen kiertotaloutta.
- Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä.
- Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan Vantaalla suunnitelmallisesti.
- Vahvistetaan toimia metsä- ja suoluonnon monimuotoisuuden parantamiseksi.
- Vesistöjen luonnontilaisuutta ja monimuotoisuutta parannetaan.
- Varmistetaan kattava avoimien alueiden (esim. niityt) verkosto.
- Suojellaan luontoa kulumiselta.
- Hiilinielujen ja hiilivarastojen vahvistaminen.
- Kasvatetaan hiilikädenjälkeä ja edistetään hiilinegatiivisuutta.

3.3.2 Muut tavoitteet

Maanomistaja

Maanomistajan tavoitteena on kehittää aluetta asumiskäyttöön. Olemassa olevat rakennukset on tarkoitus purkaa.

Vantaan kaupunki

Vantaan kaupungin tavoitteena on mahdollistaa alueelle tehokasta keskustarakentamista tukeutuen hyviin joukkoliikenneyhteyksiin. Asemakaavatyö on kaupungin viimeisimmässä kaavoitusohjelmassa 2024–2026. Tavoitteena on rakentaa alueelle viihtyisää, käveltävää ja toiminnoiltaan moninaista korttelikaupunkia, joka on osa Annefredin uutta keskustaa. Asemakaava laaditaan Aviapolis Urban Blocks -kaavaluonnoksen (v. 2018, kaavanumero 052500) ja hakijan viitesuunnitelman pohjalta.

Aviapolis Urban Blocks -kilpailun tavoitteet

Kilpailulla haettiin ehdotuksia, joissa työ, asuminen, oppiminen, kasvatus ja virkistys sekoittuvat synergisellä ja innovatiivisella tavalla. Kaupunkitoimintojen sekoittuessa suunnitelman tuli samalla olla toteutettavissa tarpeen mukaan vaiheittain.

Tavoitteena on kestävä kaupunkirakenne, joka tukee vähäpäästöisiä liikkumismuotoja. Liikkumisratkaisujen on yhdessä maankäytön kanssa tuettava henkilöautoilusta riippumattoman elämäntavan mahdollistamista. Ensisijaiset liikkumisen muodot ovat joukkoliikenne, kävely ja pyöräily. Pysäköintiratkaisujen osalta on syytä pohtia niiden muuntojoustavuutta, esimerkiksi

mahdollisuuksia muuntaa pysäköintirakennuksia muuhun käyttöön tai hyödyntää niitä materiaalina.

Tavoitteena on muodostaa omaleimaisia ja elämyksellisiä, Aviapoliksen identiteettiä vahvistavia ulkotiloja sekä puistoalue, joissa luonnon monimuotoisuus ja toiminnallisuus kohtaavat ja jotka luovat mahdollisuuksia keskustamaiselle viheralueelle.

Alueella suositaan yhteiskäyttöisiä ja jaettuja ratkaisuja. Kestävyyden kannalta on keskeistä huomioida myös viherympäristön laatu ja monipuolisuus sekä ympäristöterveys.

Alueella suositaan maavaraisia pihoja, viherkattoja sekä hulevesiaiheita viihtyisyystekijänä. Asukkaille luodaan mahdollisuuksia ympäristön hoitoon esimerkiksi korttelitiljelyn muodossa. Ilmastovaikutusten minimoimiseksi on tärkeää vähentää rakennusten lämmityksen ja jäähdytyksen tarvetta sekä energiankulutuksesta aiheutuvia päästöjä. Alueella hyödynnetään uusiutuvaa energia, erityisesti aurinkoenergiaa. Lämmitys- ja jäähdytystarvetta voidaan vähentää passiivisin keinoin (suuntaus, sijoittelu, ikkunat, suojaavat rakenteet, viherkatot ja muu kasvillisuus).

Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Asemakaavaluonnosvaiheessa kilpailuehdotusta kehitettiin eteenpäin yhteistyössä kilpailuehdotuksen tekijöiden, Mandaworks AB:n ja MASSLab LDA:n, sekä kaupungin asiantuntijoiden kanssa.

Asemakaavasuunnittelun ”punaisena lankana” on ollut ympäristön fyysinen ja toiminnallinen monipuolisuus. Kaupunkikuvan moninaisuus tulee ilmi mm. siinä, että jokaisessa korttelissa on useita rakennustyyppejä ja vaihtelevia kerroslukuja. Näyttää, että alue olisi rakentunut pitkän ajan kuluessa. Kortteleissa on sekoittuneena myös erilaisia toimintoja.

Yhteisöllisyyttä luodaan ja lisätään kortteleiden välisillä naapurustoaukioilla, jotka toimivat asukkaiden kohtaamisen paikkana ja alueen paikallisidentiteetin antajina, sekä kortteleihin sijoittuvilla, asukkaiden yhteistiloilla. Katoille voidaan rakentaa esimerkiksi oleskelu- ja liikuntatiloja.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

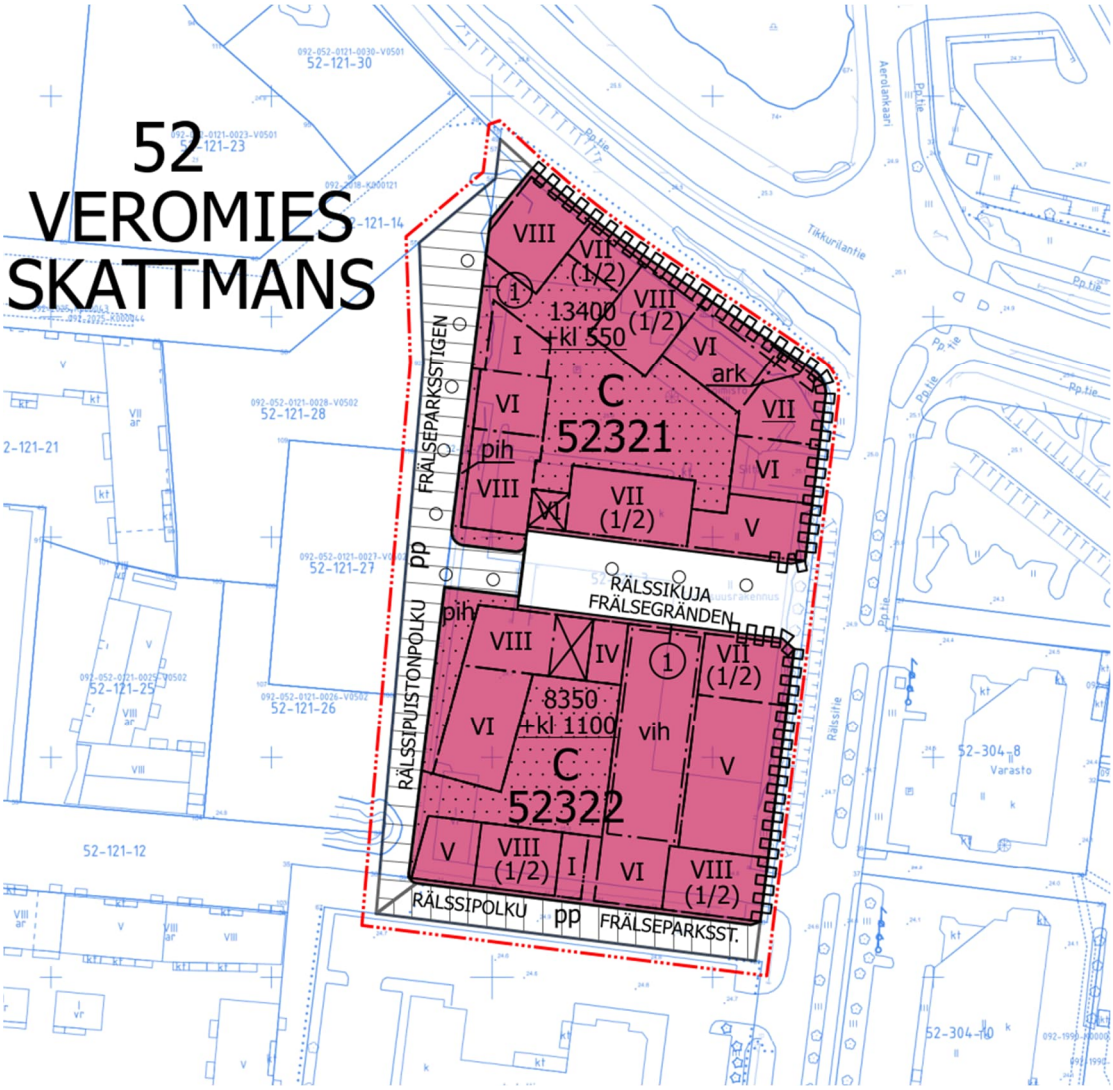
Kaavaehdotusvaiheessa jatkosuunnittelun pohjaksi laadittiin tarkempi, toteutukseen tähtäävä viitesuunnitelma yhteistyössä Valion Eläkekassan ja ARCO Architecture Companyn kanssa. Asemakaavaluonnoksessa kaava-alueen pysäköinti oli sijoitettu Rälssitien itäpuolelle rakennettavaan pysäköintilaitokseen, mutta viitesuunnitelmassa pysäköinti päätettiin ratkaista kaava-alueelle rakennettavalla pienemmällä pysäköintilaitokselle, joka mahdollistaa alueen toteuttamisen itsenäisesti. Pysäköintilaitos sijoittuu Rälssitien varteen ja sen maantasokerrokseen on suunniteltu iso liiketila, joka mahdollistaa myös päivittäistavarakaupan.

Ote viitesuunnitelman asemapiirroksesta (ARCO Architecture Company)

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan nykyinen teollisuus- ja varastorakennusten (T) tontti asumispainotteiseksi keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Tontilla olemassa olevat rakennukset puretaan. Asemakaavamuutoksella muodostuviin kortteleihin on suunniteltu asumista, päivittäistavarakauppa, liike- ja toimistotilaa sekä pysäköintilaitos.



Ote kaavakartasta

4.1.1 Mitoitus

Keskustatoimintojen korttelialueiden (C) pinta-ala on yhteensä 1,04 ha. Pääkäyttötarkoituksen mukainen rakennusoikeus on yhteensä 21 750 k-m^2 ja liiketilojen rakennusoikeus on yhteensä 1 650 k-m^2. Yhteensä rakennusoikeutta alueelle muodostuu 23 400 k-m^2. Aiemmin voimassa olevaan asemakaavaan nähden kokonaisrakennusoikeus kasvaa alueella n. 16 400 k-m^2.

Korttelissa 52321 asumista saa rakentaa enintään 9 100 k-m^2. Tämä tarkoittaa sitä, että kaava-alueelle saa rakentaa asumista enintään 17 450 k-m^2, mikä on 75 % alueen kokonaisrakennus-oikeudesta. Loput 25 % rakennusoikeudesta tulee käyttää toimisto-, liike- ja palvelutiloihin.

Korttelin 52321 pinta-ala on 5 114 m^2, rakennusoikeus 13 950 k-m^2 ja tehokkuusluku on e=2,7.

Korttelin 52322 pinta-ala on 5 299 m^2, rakennusoikeus 9 540 k-m^2 ja tehokkuusluku on e=1,8.

Rakennusoikeus mahdollistaa noin 360 uutta asukasta alueelle (laskennallinen mitoitus 48 km2 / asukas). Alueen työpaikkamäärä riippuu siitä, minkälaisia liike-, toimisto- ja palvelutiloja päätetään toteuttaa. Parhaimmillaan työpaikkamäärä voisi laskennallisesti olla jopa 248 työ-paikkaa, mikäli kortteliin rakennetaan toimistorakennus.

<u>Autopaikkoja tulee rakentaa vähintään:</u>

asuminen 1 ap / 110 k-m²

liiketilat 1 ap / 100 k-m²

toimistot 1 ap / 80 k-m²

palvelut 1 ap / 150 k-m²

vieraspysäköinti 1 ap / 1 500 k-m²

Polkupyöräpaikkoja tulee rakentaa vähintään:

asuminen 1 pp / 30 k-m2, kuitenkin vähintään 2 pp / asunto

liiketilat 1 pp / 40 k-m²

toimistot ja palvelut 50 k-m²

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Ympäristön moninaisuus, kerroksellisuus, sosiaalisen elämän yhteisöllisyys, jalankulun helppous ja kaupunkirakenteen tiiveys ovat muun muassa niitä piirteitä, jotka jo Aviapolis Urban Blocks-kilpailuehdotuksessa palkittiin ja joita on kehitetty asemakaavaehdotuksessa eteenpäin. Kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan laadullisen asioiden sekä kaupunkiympäristön elävyyden lisäksi asemakaavaehdotuksessa on edistetty alueen hiilineutraalisuutta.

Kaavan umpikorttelirakenne sekä liikenteelliset ratkaisut muodostavat alueen sisäosiin monipuolisen, aktiivisen ja melulta suojatun kävelijäympäristön vehreine reitteineen. Jalankulkuympäristössä on huomioitu reittien jatkuvuus ympäröiville alueille ja palveluille, lähimmät joukkoliikenteen pysäkit, Veromiehen tuleva viherverkosto, kävelijän mittakaava, hulevesien käsittely sekä rehevät ja kukkivat istutukset.

Asemakaavassa annetaan ympäristön laatuun tähtääviä määräyksiä rakennusten arkkitehtuurista ja monimuotoisuudesta, kivijalkakerroksen toiminnoista ja avoimuudesta, hulevesien käsittelystä sekä mm. pihan toteuttamisesta. Asemakaavamääräyksissä edellytettävällä kortteleiden kokonaissuunnitelmalla tähdätään mahdollisimman laadukkaisiin, tasapanoisiin ja yhtenäisiin kortteleihin, joissa kaavan laadulliset tavoitteet tulee huomioitua kokonaisuutena yksittäisten hankkeiden sijaan.

Viherrakentamisesta ja vihertehokkuudesta on määrätty kaavassa. Vihertehokkuuden tason määrittelyllä saavutettava vihreä ympäristö turvaa ekosysteemipalveluita ja luo kaavamuutosalueelle esteettisyyttä, viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Pysäköintilaitoksen julkisivun tulee integroida kasvillisuutta sisäpihan puolella. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Pihasuunnitelma (ARCO Architecture Company)

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

C, keskustatoimintojen korttelialueet

Asemakaavalla muodostetaan keskustatoimintojen tontit 52321-1 ja 52322-1. Molemmilla tonteilla rakennusalat sijoittuvat tonttien reunoille muodostaen tiiviit umpikorttelit, joiden kerroskorkeudet vaihtelevat neljästä kahdeksaan. Tontit 52321-1 ja 52322-1 on tarkoitus jakaa myöhemmin useampiin tontteihin ja erillisiin hankkeisiin, jotka rakentuvat vaiheittain.

Tontti 52321-1 sijoittuu Tikkurilantien ja Rälssitien kulmaukseen. Tontilla on pääkäyttötarkoituksen mukaista rakennusoikeutta 13 400 k-m^2, jonka saa käyttää asuin-, toimisto-, liike- ja palvelutiloihin, sekä 550 k-m^2 rakennusoikeutta liiketiloja varten. Kivijalkaan tulee toteuttaa ravintolakäyttöön soveltuva liiketila, joka on kooltaan vähintään 130 k-m^2. Asuinrakentamista on säädelty siten, että sitä saa rakentaa enintään 9 100 k-m^2, jotta kaava-alueelle saadaan myös riittävästi työpaikkarakentamista (25 % kokonaisrakennusoikeudesta).

Tontti 52322-1 sijoittuu Rälssitien varteen Annefredin ratikkapysäkin kohdalle. Tontille saa sijoittaa myös pysäköintilaitoksen, joka palvelee myös korttelia 52321. Tontilla on pääkäyttötarkoituksen mukaista rakennusoikeutta 8 350 k-m^2, jonka saa käyttää asuin-, toimisto-, liike- ja palvelutiloihin, sekä 1 100 k-m^2 rakennusoikeutta liiketiloja varten. Rälssitien varteen tulee rakentaa päivittäistavarakaupalle soveltuva liiketila, joka on kooltaan vähintään 450 k-m^2.

Kortteleihin tulee rakentaa varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi asukkaiden yhteistiloja; kerho- ja harrastetiloja, talosaunoja, pesuloita ja kuivatustiloja vähintään se määrä, joka vastaa 2 %:a asumisen kokonaisrakennusoikeudesta.

Alueella noudatetaan omaehtoista pelastautumista. Pihalle saa sijoittaa vain sammutustyön kannalta välttämättömät nostopaikat.

Arkkitehtuuri

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista. Rälssitien ja Tikkurilantien kulmaus tulee toteuttaa erityisen

laadukkaana paikkana. Rälssitien ja Tikkurilantien varressa tulee noin 20 metrin välein sijoittaa rakennuksen julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle, jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin. Rälssitien varressa rakennuksen julkisivun ja toimintojen suunnittelussa tulee huomioida jalankulkijan sääsuoja katoksin tai arkadein.

Kunkin korttelijulkisivun on muodostuttava vähintään kahdesta rakennuksesta ja vähintään kolmesta ilmeeltään erilaisesta julkisivuratkaisusta. Rakennusten katujulkisivujen pääasiallisena materiaalina tulee käyttää tiiltä, rappausta tai puuta. Kortteleiden julkisivujen tulee olla yleisilmeeltään vaaleita ja luonnonläheisiä. Rakennusten värityksen tulee pohjautua niittykasvien (murrettu punainen, keltainen, vihreä ja sinivioletti) sekä tiilen väreihin.

Rakennusten kattomuotojen tulee vaihdella rakennuskohtaisesti jokaisessa korttelissa. Katujen varressa rakennusten kattopintaa tulee jäsentää ja rytmittää kattoikkunoilla- ja lyhdyillä, kattorakenteeseen integroiduin parvekkein tai madaltamalla räystäslinjaa. Tasakattojen tulee olla pääosin monilajisia kasvikattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja ja/tai katoille tulee sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita.

Katujulkisivuille tulee muodostaa avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kivijalkakerros. Rälssitien varressa kivijalkakerroksen tulee olla liike- ja myymälätilaksi soveltuvaa tilaa. Rälssipuistonpolulla maantasokerrokseen tulee sijoittaa polun suuntaan avautuvia asuntoja.

Piha-alueet

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,9. Korttelin piha-alue tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä, vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta. Pihojen suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet, monipuolinen kasvillisuus, hulevesien viivytys ja yhteisöllisyys. Maantasokerroksen asunnoilla tulee olla omat pihat tai terassit.

Pysäköinti

Korttelien 52321 ja 52322 autopaikat sijoitetaan kortteliin 52322 pysäköintilaitokseen. Suunnitelman mukaan pysäköintilaitos on 6-kerroksinen ja siinä on 246 autopaikkaa. Pysäköintitalon julkisivut tulee rakentaa korttelin arkkitehtuuriin sopiviksi. Sisäpihan puolella pysäköintitalon julkisivuun tulee integroida kasvillisuutta, esim. istutusaltaita käyttämällä. Pysäköintilaitoksen ylimpään kerrokseen on suunniteltu asukkaiden yhteistilaa sekä kattopiha, joka tulee rakentaa asukkaiden vehreäksi oleskelualueeksi.

Melusuojaus

Rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔLA) tie-, raide- ja lentoliikennemelua vastaan on oltava asuin- ja majoitushuoneissa vähintään 32 dB, toimisto- ja liiketiloissa vähintään 28 dB ja kokoontumistiloissa vähintään 32 dB.

Asunnot eivät saa avautua vain Tikkurilantien puolelle tai julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei ylity oleskeluun käytettävillä parvekkeilla, terasseilla ja kattopihoilla eikä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla missään korttelialueen rakentumisen vaiheissa.

Rakennusten suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava Rälssitielle ja Tikkurilantielle tulevan raitioliikenteen aiheuttama mahdollinen tärinä ja runkomelu.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää. Rakennuksen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä.

Asuinrakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A2018-energialuokkaa tai sitä vastaava.

Rakennuksissa tulee käyttää osin vähähiilisiä materiaaleja.

Korttelien esirakentamisessa tulee käyttää vähähiilisiä ratkaisuja.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla.

Jäähdytystarvetta tulee ensisijaisesti vähentää rakenteellisilla ja/tai ympäristörakentamisen ratkaisuilla koneellisen jäähdyttämisen sijasta.

Pysäköintilaitoksessa latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi paikoista vähintään 15 % tulee toteuttaa heti käytettävissä olevina sähköauton latauspisteinä

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

Asemakaavamuutoksella korttelien ja katualueiden välisiä rajoja tarkistetaan ja alueelle kaavoitetaan uusi katu, Rälssikuja, jonka pituus on noin 63 m.

Tikkurilantien varressa katualueen kaarretta suoristetaan hieman ja Tikkurilantien pinta-ala pienenee noin 169 m^2. Rälssipolun katualuetta kavennetaan metrin verran ja katualueen pinta-ala pienenee noin 79 m^2.

Kaava-alueen halki kulkee Huberilan ja Annefredin keskustat yhdistävä kukkivien puiden reitti. Tämän vuoksi Rälssikujalle sekä Rälssipuistonpolun pohjoisosaan on merkitty istutettavat puurivit. Katupuiden tulee olla näyttävästi kukkivaa lajia.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Kaavamuutos täydentää Annefredin rakenteilla olevaa alueetta ja aloittaa Annefredin pysäkin ympäristön rakentumisen urbaaniksi kaupunkiympäristöksi. Ratikkapysäkin läheisyyteen sijoittuvat Annefredin palvelut, työpaikat sekä tehokkain rakentaminen. Veromiehen vetovoimaa asuinalueena parantavat erityisesti ratikan rakentaminen sekä uudet koulut ja päiväkodit, puistot ja laadukas kaupunkitila sekä päivittäistavarakaupat ym. palvelut. Alueelle tarvitaan myös lisää omistus- ja perheasuntoja, mikä on huomioitu Vantaan asuntopolitiikassa. Uusista asuinalueista tulee suunnitella viihtyisiä ja monipuolisia, jotta asukkaat saadaan jäämään ja juurtumaan alueelle.

Yhdyskuntarakenne

Kaavamuutos on Vantaan ratikan kaavarungon sekä Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden tavoitteiden mukainen. Ratkaisu edistää Annefredin alueen uudistumista ja luo tiivistä ja kaupunkimaista ympäristöä. Rakentaminen sijoittuu Tikkurilantien ja Rälssitien varteen tulevan ratikkapysäkin viereen.

Asemakaava-alue

Rakeisuuskartta

Kaupunkikuva

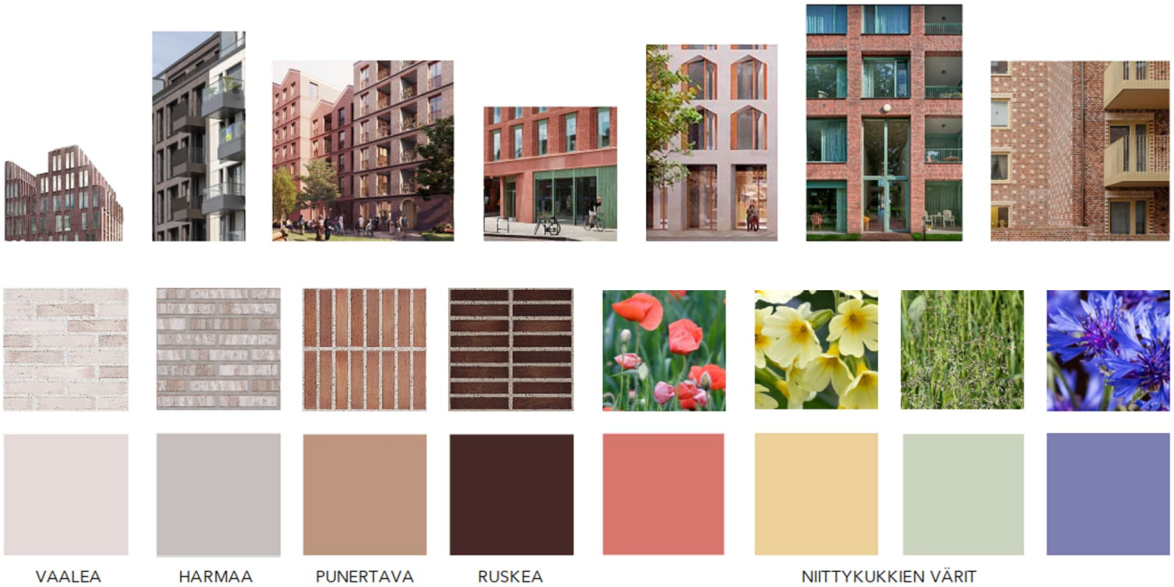
Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa (selvitys nro 053100) on tutkittu Veromiehen eri alueiden kaupunkikuvallista luonnetta. Tavoitteena on luoda alueille kaupunkikuvaltaan omaleimainen ja tunnistettava ilme. Annefredin osalta suunnittelussa näkyviä teemoja ovat mm. kotiinpaluu, niitty ja lentäminen. Kaupunkikuvan elementtejä ovat umpikorttelit, pikku aukiot, monimuotoinen, arkkitehtuuri ja vivahteikkaat puistot.

Annefredissä rakennusten mittakaava vaihtelee pysyen suhteellisen matalana, keskimäärin 5-6-kerroksisena. Peruskorkeutta korkeampaa rakentamista voi olla mm. Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksessä, jonne tällä kaavakaavamuutoksella osoitetaan korkeimmillaan 8-kerroksisia rakennuksia. Tikkurilantien ja Rälssitien risteys on myös laadun paikka, joka muodostuu maamerkiksi hyvän näkyvyytensä ansiosta. Annefredissä rakennusten värit pohjautuvat entiseen peltomaisemaan ja niityn väreihin sekä teollisuushistorian punatiileen. Julkisivumateriaalit ovat pääasiassa puuta, tiiltä ja rappausta. Kattomuodot ja -materiaalit ovat vaihtelevia.

Näkymä Rälssipuistonpolulta (ARCO Architecture Company)

Asemakaavan viitesuunnitelmassa rakennukset muodostavat tiiviit umpikorttelit, joissa rakennusten korkeudet ovat vaihtelevia ja julkisivut on jaoteltu pystysuuntaisesti erilaisiin osiin. Kattomuodoissa vaihtelevat tasakatot ja viistetyt katot kattolyhtyineen. Viistettyä ominaismuotoa on hyödynnetty myös mm. rakennusten sisäänkäynneissä, katoksissa, porttikongeissa ja kivijalan yksityiskohdissa. Rälssitien varressa rakennusten edustalla on arkadi tai katos, joka tarjoaa säältä suojatun kulkureitin. Rakennusten julkisivut ovat tiiliverhotut ja parvekkeiden kehykset ja muut metalliosat on maalattu samalla sävyllä. Niittykukkien värejä on käytetty rakennusten yksityiskohdissa, sisäänkäynneissä, puitteissa ja kattolyhdyissä. Viitesuunnitelma sisältää väripaletin, jossa valitut niittykukkien värit ovat murrettu punainen, keltainen, vihreä ja sinivioletti. Näiden värien käyttöä edellytetään myös kaavamääräyksellä.

Julkisivuperiaatteet (ARCO Architecture Company)



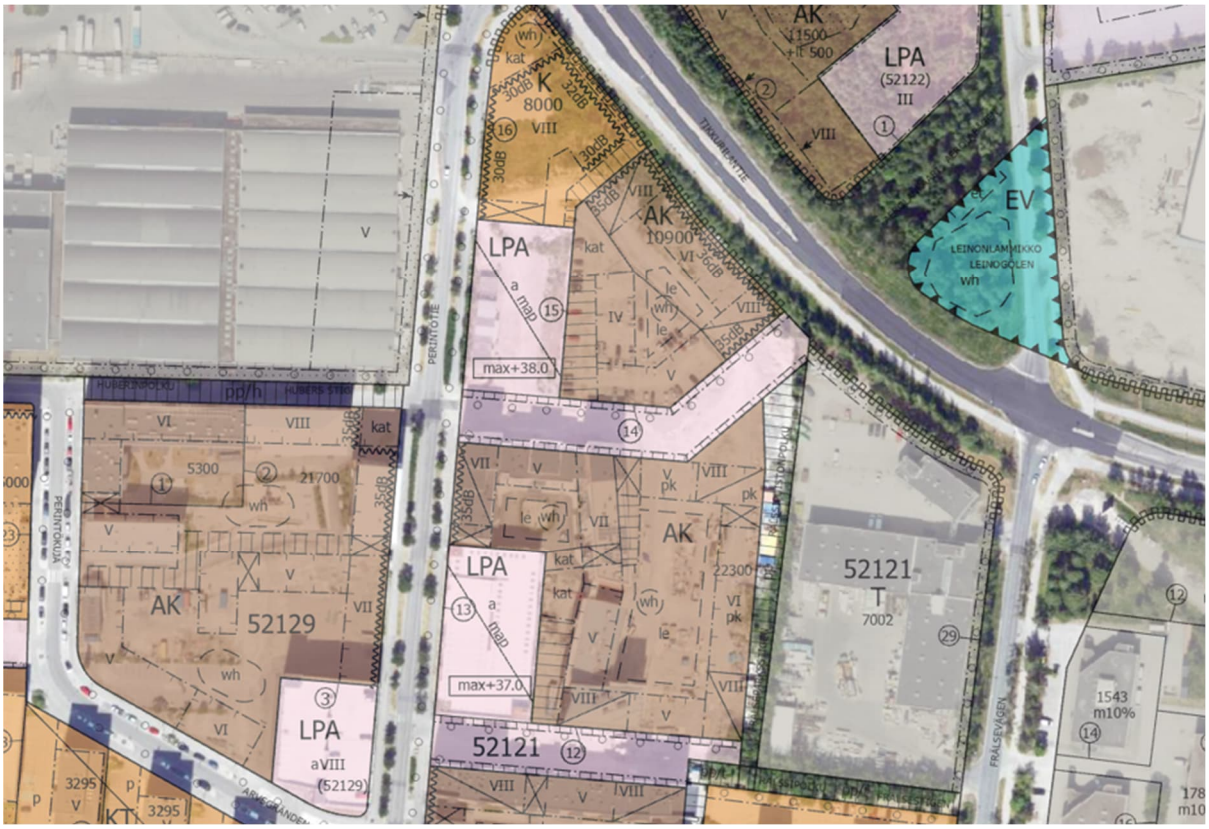
Värit ja materiaalit (ARCO Architecture Company)

Rakennettu kulttuuriympäristö

Nykytilanteessa Huberin halleille avautuu näkymä Tikkurilantieltä idästä päin tultaessa jo ennen Rälssitien risteystä. Vantaan kaupunginmuseon tavoitteena on, että suunnittelussa otettaisiin huomioon näkymät Huberin halleille eikä niiden kaupunkikuvallinen merkitys heikentyisi.

Nykytilanteessa Dahlin hallin itäinen julkisivu näkyy kauas Tikkurilantielle.

Perintötien ja Rälssitiepuistonpolun välinen kortteli 52121 on kuitenkin kaavoitettu kerrostalorakentamiseen asemakaavalla 002204 Rälssipuiston kortteli, joka on hyväksytty vuonna 2017. Korttelin rakentaminen on vielä kesken ja sen pohjois- ja itäosan rakennukset eivät ole valmistuneet. Asemakaavan toteuttamisen jälkeen nykyinen näkymä Rälssitien risteyksestä Huberin halleille tulee peittymään. Näkymiä Huberin halleille tutkitaan tarkemmin valmisteilla olevassa Huberilan kaavarungossa (nro 052900), jossa tavoitteena on säilyttää osittain merkittäviä näkymälinjoja ja myös luoda uusia kaupunkirakenteen muuttuessa.



Korttelin 52121 rakentaminen tulee peittämään näkymän halleille Rälssitien risteyksestä.

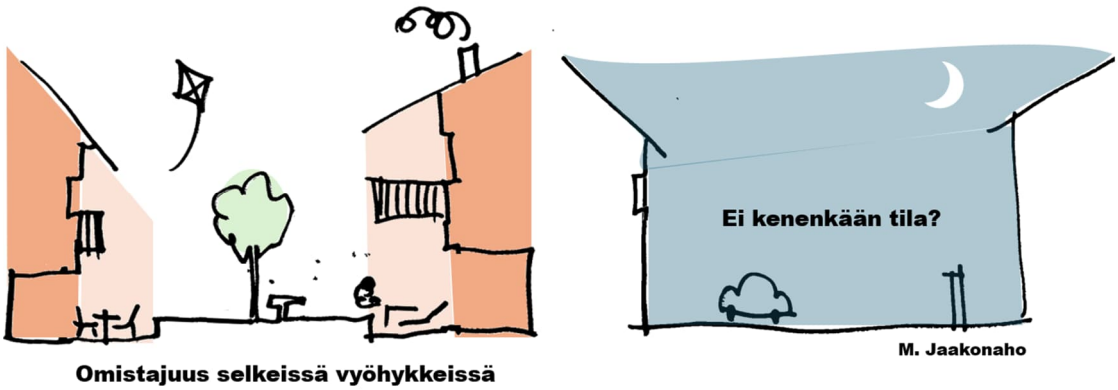
Asuminen

Asemakaava mahdollistaa asumista enintään 17 450 k-m^2, mikä tarkoittaa laskennallisesti 364 uutta asukasta (1 asukas / 48 k-m^2). Asemakaavan viitesuunnitelmassa asuntojen keskipinta-ala on 50 m^2.

Kaavamuutoksen yhteydessä kaupunki tekee maanomistajan kanssa maankäyttösopimuksen, jossa ohjataan myös alueen asuntopolitiikkaa (asuntojen hallintamuotoja ja asuntojen kokoa) Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti. Hanke noudattaa myös valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Asuinympäristöjen turvallisuus

Asuinympäristöjen turvallisuutta voidaan parantaa kaupunkisuunnittelun keinoin luomalla kaupunkitilasta luonteeltaan omistettavaa ja tuomalla silmiä kadulle. Omistettava tila (”Defensible space”, O. Newman, 1974) tarkoittaa sitä, että ulkotilat voidaan jaotella selkeästi yksityiseen, puolijulkiseen ja julkiseen, eikä epämääräisiä ei-kenenkään tiloja pääse muodostumaan. Silmiä kaduille (”Eyes on the streets”, J. Jacobs, 1961) puolestaan korostaa ihmisten läsnäoloa ja kohtaamista, mikä tuo luonnollista valvontaa sekä lisää yhteisöllisyyttä ja luottamusta. Elävä kaupunki on myös turvallinen kaupunki.



Selkeät omistajuuden vyöhykkeet luovat turvallisuutta. (Kuva esityksestä: Mari Jaakonaho, kehityspäällikkö, Vantaan kaupunki. 6.10.2025. Maankäytön suunnittelun keinoja asuinympäristöjen turvallisuuden parantamiseksi)

Asemakaavassa alue on monipuolista keskustatoimintojen aluetta, jossa painottuu asuminen. Kortteleiden kivijalkaan määrätään liiketilaa, mikä elävöittää katua ja Rälssitiellä arkadin alle muodostuu puolijulkinen kulkureitti. Rälssipuistonpolun varressa maantasokerroksen asunnoilla on omat pienet pihat sisäänkäynteineen, mikä lisää polun viihtyisyyttä ja tuo samalla omistajuutta ja silmiä kadulle.

Palvelut ja työpaikat

Rälssitie 6:n nykyisessä kiinteistössä toimii tällä hetkellä rakennusalan yritys sekä ravintola. Kiinteistönomistajalta saatujen tietojen mukaan alueella on yhteensä noin 50-60 työpaikkaa. Asemakaava mahdollistaa alueelle liiketilaa 1 650 k-m^2 sekä muuta toimisto-, liike- ja palvelutilaa vähintään 4 300 k-m^2. Yhteensä työpaikkarakentamista edellytetään vähintään 5 950 k-m^2, joka on 25 % alueen kokonaisrakennusoikeudesta. Mikäli alueelle toteutetaan toimistorakennus, voisi työpaikkamäärä olla laskennallisesti jopa 248 työpaikkaa. Joka tapauksessa työpaikkamäärän oletetaan kasvavan alueella käyttötarkoituksen muutoksen vuoksi, vaikka työpaikkarakentamisen rakennusoikeus pieneneekin jonkin verran.

Asemakaavamuutos mahdollistaa myös päivittäistavarakaupan rakentamisen Rälssitien varteen kortteliin 52322. Päivittäistavarakaupalle soveltuvan liiketilan koko on vähintään 450 k-m2 ja enintään 1100 k-m2, mikä tarkoittaa käytännössä pientä supermarkettia. Veromiehen alueella ei nykytilanteessa vielä ole omaa lähikauppaa, vaikka asukkaat ovat sellaista toivoneet.

Taloudelliset vaikutukset

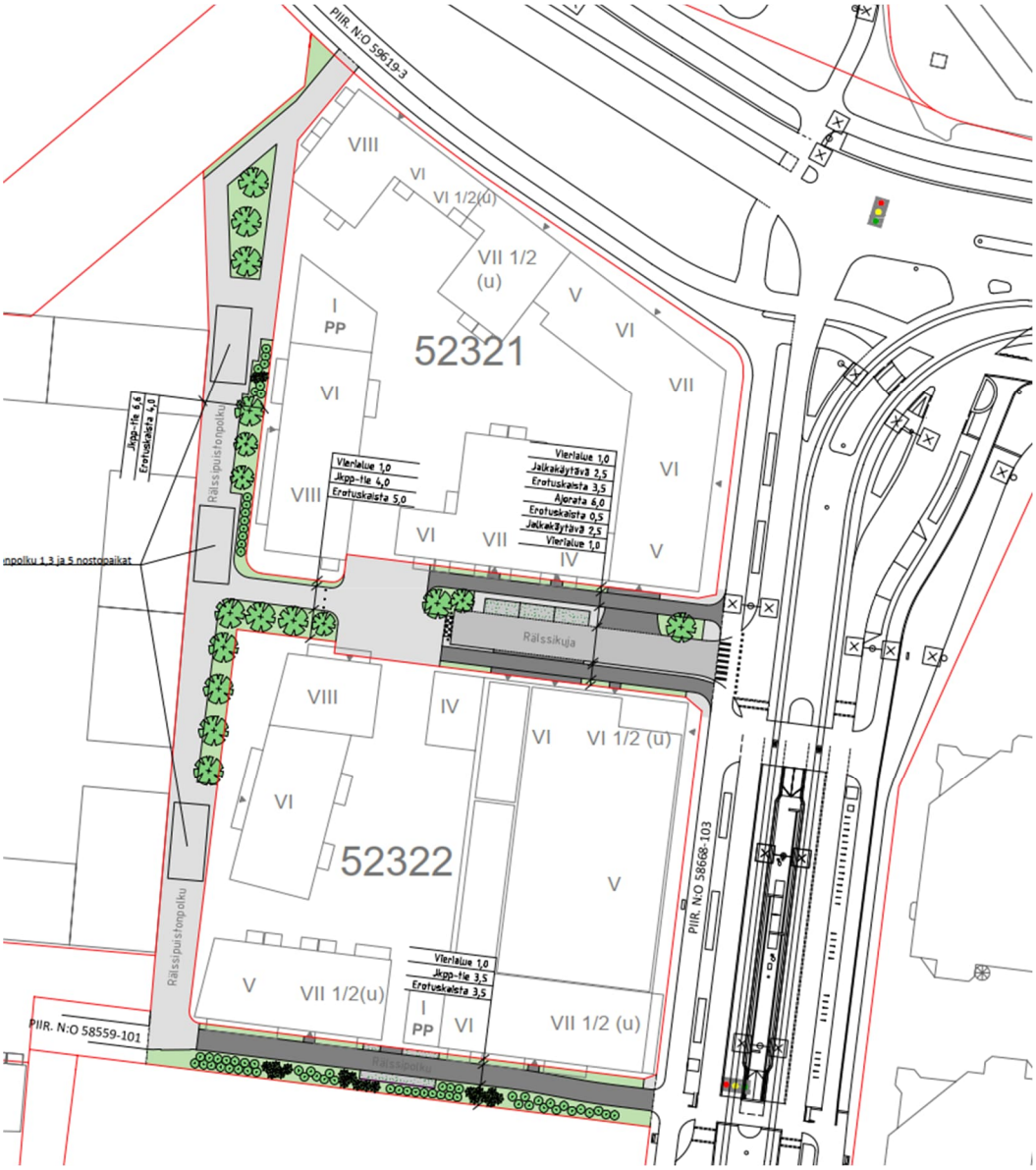
Kaavamuutoksessa alue muuttuu yleiskaavan mukaisesti keskustatoimintojen alueeksi, mikä tarkoittaa monipuolista ja tiivistä rakentamista. Korttelit ovat tehokkaita ja niitä ympäröi jalankululle tarkoitetut kadut tai katualueet. Korttelit eivät edellytä kunnallistekniikan rakentamista lyhyttä Rälssikujaa lukuun ottamatta. Kadulla saadaan jäsenneltyä rakennusmassoja ja luodaan toimivaa jalankulkuympäristöä. Myös ajoyhteys tonteille on ratikan ja sen pysäkin vuoksi hoidettava muuten kuin suoraan Rälssitieltä. Kaavamuutos mahdollistaa Aviapoliksen kaavarungon mukaisia tavoitteita.

Virkistys

Hanke tukee hyvin Veromiehen viherverkon kehittämisperiaatteita, joiden mukaan tiivistyvässä, kerrostaloasutukseen perustuvassa kaupungissa sekä julkiset että yksityiset ulkotilat, eli puistot, aukiot ja pihat toimivat elinympäristön jatkeena ja kaikki vihreä on arvokasta. Tonttien riittävä viherpinta-ala on varmistettu vihertehokkuuslaskelmalla.

Liikenne

Kaavamuutos on yhteensovitettu Vantaan ratikan katusuunnitelmien, Tikkurilantien baanan alustavan katusuunnitelman sekä Rälssikujan, Rälssipolun sekä Rälssipuistonpolun liikenteen yleissuunnitelman kanssa. Kaavan yhteydessä laadittu liikenteen yleissuunnitelma löytyy selostuksen lopusta.



Ote liikenteen yleissuunnitelmasta (Vantaan kaupunki)

Jalankulku ja pyöräily

Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä tullaan kehittämään laajasti alueen ympärillä sekä kaava-alueen läpi itä-länsisuuntaisesti kaavoitettavan Rälssikujan katuyhteyden myötä. Tulevaisuuden tavoitteena on muodostaa kattava, sujuva, viihtyisä ja turvallinen liikkumisympäristö.

Joukkoliikenne

Suunnitteilla olevan Vantaan ratikan reitti välillä Lentoasema – Mellunmäki kulkee alueen vierestä Tikkurilantietä ja Rälssitietä pitkin. Lähin pysäkki on tulossa kaavamuutosalueen viereen Rälssitielle lähelle Tikkurilantien risteystä. Tulevaisuudessa on myös mahdollista, että Tikkurilantielle rakennetaan raitiotie välille Rälssitie – Aviabulevardi.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksessa on huomioitu tarve uudelle tonttikadulle, joka palvelee alueen kiinteistöjen pysäköintipaikoille ajoa sekä huoltoliikennettä. Lisäksi kadunvarteen on suunniteltu muutama kadunvarsipysäköintipaikka.

Vesihuolto

Uudet korttelit tukeutuvat rakennettaviin Rälssitien, Rälssikujan ja Tikkurilantien vesihuoltoverkostoihin. Kaava-alueelle tarvitaan ratikan yhteydessä toteutettavien verkostojen lisäksi uutta yleistä hulevesiviemäriverkostoa noin 250 metrin matkalle sekä vesijohto ja jätevesiviemäriverkostoa noin 50 metrin matkalle.

Ympäristöhäiriöt

Lento- ja liikennemelu

Akukon Oy on laatinut kaavan liitteeksi meluselvityksen (16.10.2025). Meluselvityksessä tarkasteltiin lento-, tie- ja raitiotieliikenteen aiheuttamat meluvaikutukset kaavaluonnoksen mukaisiin rakennuksiin ja oleskelualueille. Selvityksen perusteella tie- ja raitioliikenteen melun keskiäänitasoa sekä raitioliikenteen enimmäisäänitasoa vastaan lasketut äänitasoerovaatimukset jäävät pienemmiksi kuin alueella lentomelua vastaan käytettävä vähimmäisvaatimus, joten asuinrakennusten kaikille julkisivuille tulee asettaa äänitasoerovaatimukseksi ΔLA 32 dB, toimisto- ja liiketiloille ΔLA 28 dB ja mahdollisille kokoontumistiloille ΔLA 32 dB.

Päiväajan (7-22) A-keskiäänitaso $L_{Aeq7-22}$

Selvityksessä tutkittiin myös kortteleiden rakentumista vaiheittain ja pihojen melusuojausta. Korttelista 52321 laadittiin kaksi vaihtoehtoa, joista ensimmäisessä korttelin rakentamisen alkaa Rälssitien varresta työpaikkarakentamisella ja toisessa vaihtoehdossa rakentamisen alkaa korttelin luoteisosasta asuinrakentamisella. Selvityksen perusteella korttelien sisäpihoilla ei ylity ulko-oleskelualueiden päivä- ja yöajan ohjearvot viimeisten rakentamisvaiheiden jälkeen. Aiemmissa vaiheissa voidaan kevyellä meluntorjunnalla rajata piha-alue, jossa ohjearvot täyttyvät. Kortteliin 52322 suunnitellulla kattopihalla melun ohjearvo (55 dB päivällä) ei täyty, joten pihan rakenteellinen melusuojaus tulee esittää rakennuslupavaiheessa.

Pienhiukkaset

Asemakaavaan merkityt rakennusten rakennusalat sijoittuvat reilun 20 metrin päähän Tikkurilantiestä sekä noin 10 metrin päähän Rälssitiestä ajoratojen reunasta mitattuna. Suunnitelma on HSY:n ja THL:n määrittelemien ilmanlaatuvyöhykkeiden suositusetäisyyksien mukainen.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Korttelialueiden vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutos ei heikennä hulevesien hallintaa verrattuna nykytilanteeseen, sillä alue on nykyisellään suurimmaksi osaksi asfaltti- ja kattopäällysteistä vettä läpäisemätöntä pintaa. Alueen vesitaloutta tulee pyrkiä palauttamaan lähemmäs luontaista hallitsemalla muodostuvia hulevesiä.

Hulevesien hallinnan tavoitteena on, että alueelta poistuvan virtaamahuipun suuruus ei kasva rakentamisen myötä. Kaava-alueen hulevesien muodostumista pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita. Huleveden käsittely on suunniteltava tontti- tai korttelikohtaisesti. Hulevesien hallintarakenteet mitoitetaan vihertehokkuuslaskurin avulla sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha ja kesto 10 minuuttia.

Alueelle on laadittu pihasuunnitelman ja vihertehokkuuslaskennan myötä hulevesien käsittelyperiaatteet, joita tulee pyrkiä noudattamaan jatkosuunnittelussa. Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesiohjelma sekä hulevesien hallinnan toimintamalli. Suunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

Rakentaminen tulee tehdä niin, että siitä ei aiheudu Palo-ojan merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineksen kulkeutumista. Rakentamisen aikana työmaalta ei tule laskea kiintoainesta, lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule tai kuivatusvesiä suoraan vesistöön. Työmaan on laadittava rakentamisaikainen suunnitelma, jossa hulevesien hallinta on huomioitu.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Nyt rakennettavat korttelit kuitenkin tiivistävät yleiskaavan mukaisesti olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Hanke tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä.

Kaavassa asetetaan vihertehokkuuden taso, jolla edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista ja voidaan lieventää tiiviistä rakentamisesta mahdollisesti aiheutuvaa lämpösaarekeilmiötä. Kaavamääräysten mukaan yksikerroksiset rakennukset tulee toteuttaa niittykattoisina ja rakennusten tasakattoja tulee hyödyntää mm. kasvikattoina. Pysäköintitalon katolle tulee rakentaa asukkaille vehreä oleskelupiha ja rakennuksen julkisivuun tulee sisäpihan puolella integroida kasvillisuutta, esim. istutusaltaita käyttämällä.

Kaavan liitteeksi on laadittu hiilineutraalisuusselvitys Ramboll Finland Oy:n toimesta. Selvityksen mukaan kohteen hiilijalanjälkeen voidaan vaikuttaa merkittävästi suunnitteluvalinnoilla kaavassa ja jatkosuunnittelussa. Erityisesti Infra- ja esirakentamisessa suurin päästövähennyspotentiaali liittyy pohjanvahvistuksen suunnitteluun. Kaavassa edellytetään myös uusiutuvan energian käyttöä. Liikenteen kestävyyteen vaikutetaan toteuttamalla hanke raitiotien vaikutusalueelle sekä tiivistyvään kaupunkirakenteeseen kävelyä ja polkupyöräilyä suosien. Kaavamääräyksillä edellytetään runkolukittavia ja säältä suojattuja polkupyöräpaikkoja sekä varaamalla sähköautoille latauspisteitä.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja lentoliikenteen aiheuttama melu sekä pilaantuneet maat on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Asemakaavamuutoksella muodostuu yksi uusi katu, jonka Kaupunkisuunnittelulautakunnan nimistöryhmä päätti kokouksessaan 16.9.2025 nimetä *Rälssikujaksi (Frälsegränden)*.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Asemakaavan toteuttamisesta vastaa yksityinen maanomistaja. Rakentaminen voidaan aloittaa, kun asemakaavaehdotus on hyväksytty kaupunginvaltuustossa ja kuulutettu voimaan. Asemakaavan liitteenä olevassa viitesuunnitelmassa on esitetty alustavat kaaviot rakentamisen vaiheistamisesta. Asemakaavan toteuttamisessa tulee huomioida Vantaan ratikan rakentaminen ja sen aikataulu.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. Kaava perustuu hakijan konsulttina toimineen ARCO Architecture Companyn viitesuunnitelmaan.

Valion Eläkekassa:	Petri Puustinen	
ARCO Architecture Company:	Tom Cederqvist	
	Liljastiina Luminiitty	
	Johannes Laiho	
	Laura Pasanen	
	Ria Ruokonen	
Akukon Oy:	Ville Kontinen	
	Timo Markula	
	Jukka Vesterinen	
Ramboll Finland Oy:	Heidi Sell	
	Suvi Ollikainen	
	Jukka Räsänen	
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos:	Mikko Hämäläinen	
Vantaan kaupunki:		
Asemakaavoitus:	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Merja Häsänen	aluearkkitehti vs.
	Päivi Veijola	asemakaava-arkkitehti
	Ville Leppänen	asemakaava-arkkitehti
	Agon Shala	asemakaava-arkkitehti
	Kimmo Kangas	kaavatekn.koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Yleiskaavoitus:	Asta Tirkkonen	yleiskaava-arkkitehti
	Eeva-Maria Niemi	yleiskaavasuunnittelija
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Juuso Kauppinen	liikenneinsinööri
	Taina Toivanen	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Johanna Ojanlatva	kaupunkikuva-arkkitehti
	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristöinsinööri
	Marja Vuorinen	ympäristösuunnittelija
	Eira Linko	projektikoordinaattori
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Elisa Ranta	asumisasioiden päällikkö
Kiinteistöt ja tilat:	Ilari Airikkala	projektijohtaja

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 11.8.2026, 24.8.2026 tarkistettu

Päivi Veijola
asemakaava-arkkitehti

Johanna Rajala
aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	19.11.2025
Kaavan nimi	002586 Rälssitie		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	6.11.2024
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092002586
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,3951	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	1,3951

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	**1,3951**	**100,00**	**23400**	**1,68**	**0,0000**	**16398**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	1,0412	74,6	23400	2,25	1,0412	23400
K yhteensä						
T yhteensä	0,0000	0,0			-1,1670	-7002
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,3539	25,4	0	0,00	0,1258	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

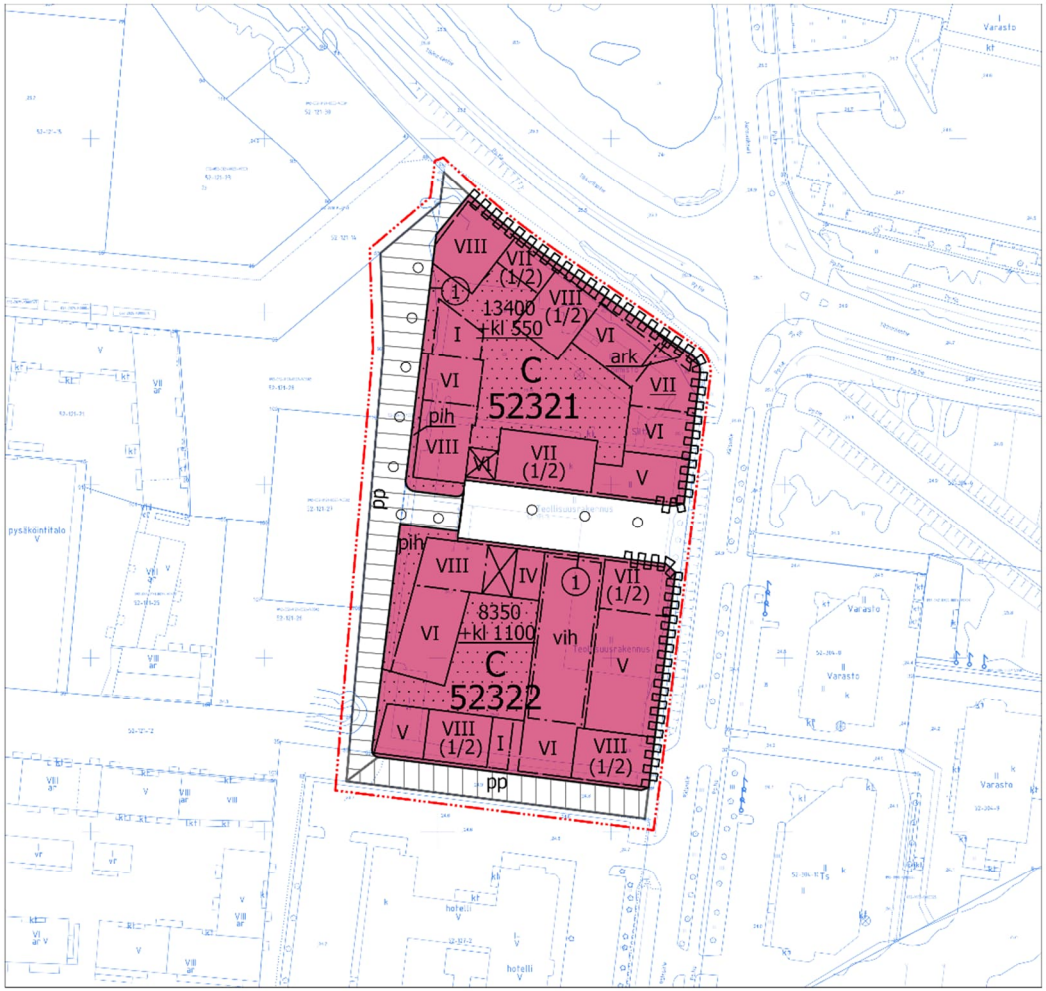
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

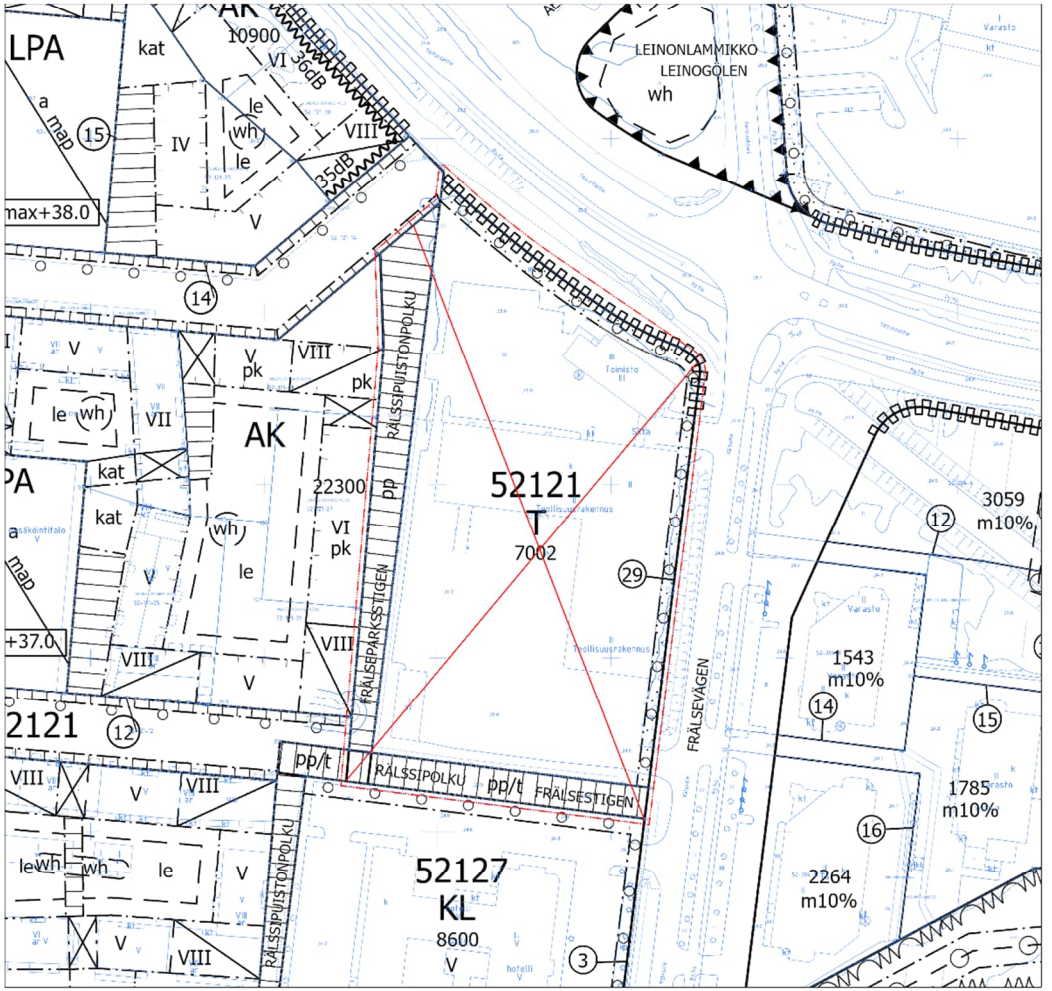
Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**1,3951**	**100,00**	**23400**	**1,68**	**0,0000**	**16398**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	1,0412	74,6	23400	2,25	1,0412	23400
C	1,0412	100,0	23400	2,25	1,0412	23400
K yhteensä						
T yhteensä	0,0000	0,0			-1,1670	-7002
T	0,0000	0,0			-1,1670	-7002
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,3539	25,4	0	0,00	0,1258	0
Kadut	0,1083	30,6	0	0,00	0,1083	0
Kev.liik.kadut (jk/pp)	0,2456	69,4	0	0,00	0,0175	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Asemakaavan muutosehdotus



Kumoutuvat merkinnät:



Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002586

Päiväys
Datum

11.8.2026,
24.8.2026 tarkistettu

Vantaan kaupunki

RÄLSSITIE 6

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Vanda stad

FJÄLSEVÄGEN 6

Stadsdel 52, SKATTMANS

Asemakaavan muutos
Korttelit 52321 ja 52322, sekä katualuetta.

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 52321 och 52322, samt gatuområdena.

Tonttijaon muutos
Korttelit 52321 ja 52322.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 52321 och 52322.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

C

Keskustatoimintojen korttelialue.

Yleistä

Kortteliin saa sijoittaa asuin-, toimisto-, liike- ja palvelutiloja.

Toimisto-, liike- ja palvelutilat tulee sijoittaa Rälssitien ja Tikkurilantien varteen. Korttelit tulee suunnitella siten, että toimisto-, liike ja palvelurakentaminen voidaan toteuttaa kokonaisuudessaan. Tätä varten ensimmäisten rakennuslupien yhteydessä tulee laatia korttelin kokonaissuunnitelma, jossa esitetään tuleva työpaikkarakentaminen sekä sen vaiheistus.

Kortteliin 52322 saa sijoittaa myös pysäköintitiloja. Pysäköintitilat tulee sijoittaa Rälssitien varteen.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.

Kortteleista ja rakennuksista tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus arkkitehtuurin keinoin.

Rälssitien ja Tikkurilantien varressa tulee noin 20 metrin välein sijoittaa rakennuksen julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle, jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Rälssitien ja Tikkurilantien kulmausta tulee korostaa maamerkkinä ja se tulee toteuttaa erityisen laadukkaana paikkana arkkitehtuurin, taiteen, valaistuksen ja/tai ympäristörakentamisen keinoin.

Alueella noudatetaan omaehtoista pelastautumista.

Maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.

Mitkään rakenteet tai laitteet eivät saa ylittää korkeustasoa +100 m (N2000).

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

Allmänt

I kvarteret får bostads-, kontors-, affärs- och servicelokaler placeras.

Kontors-, affärs- och servicelokalerna ska placeras längs Frälsevägen och Dickursbyvägen. Kvarteren ska planeras så att kontors-, affärs- och servicebyggandet kan genomföras i sin helhet. För detta ändamål ska man i samband med de första byggloven utarbeta en helhetsplan för kvarteret där det kommande arbetsplatsbyggandet och dess faser presenteras.

I kvarteret 52322 får också parkeringsutrymmen placeras. Parkeringsutrymmena ska placeras vid Frälsevägen.

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara urbant och högklassigt och genomförandet ska hålla en hög nivå.

Av kvarteren och byggnaderna ska en urban helhet bildas genom arkitektoniska medel.

Längs Frälsevägen och Dickursbyvägen ska något vackert och intresseväckande placeras genom arkitektoniska medel eller miljöbyggande med cirka 20 meters mellanrum i byggnadsfasaden eller kanten av kvarteret, längs gångstråket.

Frälsevägens och Dickursbyvägens hörn ska framhävas som landmärke och det ska byggas som en särskilt högklassig plats genom arkitektur, konst, belysning och/eller miljöbyggande.

I området iakttas räddning på egen hand.

Jordmånens halt av skadliga ämnen ska kontrolleras och vid behov ska jorden saneras innan byggnadsarbetena inleds.

Inga konstruktioner eller anläggningar får överskrida höjdnivån +100 m (N2000).

Rakennusoikeus

Korttelissa 52321 asumista saa rakentaa enintään 9 100 k-m².

Kortteliin 52321 tulee rakentaa kivijalkaan ravintolakäyttöön soveltuva liiketila, mikä tulee ottaa huomioon talotekniikan toteutuksessa. Liiketilan tulee olla kooltaan vähintään 130 k-m².

Kortteliin 52322 tulee rakentaa päivittäistavarakaupalle soveltuva liiketila, joka on kooltaan vähintään 450 k-m². Tämä liiketila tulee sijoittaa Rälssitien varteen ja suunnitella siten, että se on joustavasti yhdistettävissä ja jaettavissa pienempiin osiin.

Kortteleihin tulee rakentaa varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi asukkaiden yhteistiloja; kerho- ja harrastetiloja, talosaunoja, pesuloita ja kuivatustiloja vähintään se määrä, joka vastaa 2 %:a asumisen kokonaisrakennusoikeudesta.

Asukkaiden yhteistiloja ja varastoja saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita.

Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Porrashuoneen laatuvaatimukset eivät koske tätä toista porrasta.

Katujulkisivuilla parvekkeet, jotka toteutetaan arkkitehtuuriltaan yhtenäisenä kokonaisuutena lämpimän julkisivun kanssa tai joiden alapuolella on terassi, saavat ulottua rakenteineen maahan asti. Muut katujulkisivujen parvekkeet tulee toteuttaa ulokkeena tai ripustettuna.

Rälssikujan ja Rälssipolun puoleisille katujulkisivuille saa rakentaa ulokeparvekkeita, jotka ulottuvat katualueen puolelle enintään 1,2 m.

Parvekkeiden tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoisia ja kaupunkimaisia. Parvekekaide ei saa olla kokonaan läpinäkyvä lasia.

Julkisivulla, jolle rakennetaan arkadi tai arkadimainen parvekejulkisivu, tulee parvekkeiden etupinnan ja pilareiden muodostaa yhtenäinen julkisivu.

Pihat ja hulevedet

Korttelialueesta tulee laatia yhtenäinen pihasuunnitelma.

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,9.

Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Korttelin piha-alue tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä, vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta.

Pihojen suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet, monipuolinen kasvillisuus, hulevesien viivytys ja yhteisöllisyys.

Kadun varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun.

Maantasokerroksen asunnoilla tulee olla omat pihat tai terassit. Sisäpihan puoleisilla huoneistoilla tulee olla oma sisäänkäynti pihan kautta.

Asuntokohtaisia pihoja saa rakentaa kadun suuntaan. Pihat tulee rajata katualueesta istutuksin tai rakenteellisin keinoin

Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla.

Istutettavien puiden taimien rungonympäryksen tulee olla vähintään 18 cm.

Istutettavien taimien tulee olla pääosin kotimaisia.

Byggrätt

I kvarteret 52321 får högst 9 100 m²-vy boende byggas.

I kvarteret 52321 ska man i stenfoten bygga en affärslokal som är lämpad för restaurangbruk, vilket ska beaktas vid genomförandet av husteknik. Affärslokalen ska ha en storlek av minst 130 m²-vy.

I kvarteret 52322 ska en affärslokal byggas som lämpar sig för dagligvaruhandel, vilken är minst 450 m²-vy stor. Denna affärslokal ska placeras vid Frälsevägen och planeras så att den smidigt går att kombinera och dela upp i mindre delar.

I kvarteren ska utöver den egentliga byggrätten byggas gemensamma utrymmen för de boende; klubb- och hobbyutrymmen, husbastur, tvättstugor och torkrum till minst en storlek som motsvarar 2 % av den totala byggrätten.

Gemensamma utrymmen för de boende och förråd får byggas utöver den byggrätt som anges i detaljplanen.

Utöver den byggrätt som anges i detaljplanen får grönrum byggas.

På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphus räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Förutom den våningsyta som anvisats i detaljplanen får ett separat trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver det egentliga trapphuset. Kvalitetskraven för trapphus gäller inte detta andra trapphus.

Balkongerna på gatufasaderna, som till sin arkitektur arrangeras som en enhetlig helhet med den varma fasaden eller nedanför vilka det finns en terrass, får sträcka sig ända ner till marken med sina konstruktioner.. Övriga balkonger ska byggas som utsprång eller upphängda.

Utskjutande balkonger som når ut högst 1,2 m på gatuområdet får byggas på gatufasaderna mot Frälsegränden och Frälsestigen.

Balkongerna ska vara av hög kvalitet och urbana. Balkongräcket får inte bestå av helt genomskinligt glas.

På en fasad som det byggs en arkad eller en arkadliknande balkongfasad på, ska balkongernas framsida och pelare bilda en sammanhängande fasad.

Gårdar och dagvatten

För kvartersområdet ska en enhetlig plan över gårdarna utarbetas.

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 0,9.

Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Kvarterets gårdsområde ska planeras och anläggas som en sammanhängande grönskande helhet oberoende av tomtindelningen.

Vid planeringen av gårdarna ska man beakta behoven hos användare i olika åldrar, mångsidig växtlighet, fördröjningen av dagvatten och gemenskap.

Utrymmet mellan byggnaden som placeras vid gatan och gatuområdet ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt.

Lägenheterna i markplanet ska ha egna gårdar eller terrasser. De bostäder som vetter mot den inre gården ska ha en egen ingång från gårdssidan.

Bostadsgårdar får anläggas mot gatan. Gårdarna ska avgränsas från gatuområdet med planteringar eller genom byggda avgränsningar.

I gårdsområdet ska också högväxta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter.

Trädplantor som planteras ska ha en stam med en omkrets på minst 18 cm.

De plantor som planteras ska huvudsakligen vara inhemska.

Kulkureiteillä tulee käyttää läpäiseviä pinnoitteita. Korttelialueen tai sen osan asfaltoiminen on kielletty.

Pihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä eikä pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja. Kortteleihin voidaan tästä poiketen sijoittaa 1 autopaikka liikkumisesteisiä ja 1 autopaikka lyhytaikaista pysäköintiä varten. Nämä autopaikat tulee toteuttaa nurmikiveyksin.

Pihalle saa sijoittaa vain sammutustyön kannalta välttämättömät nostopaikat. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvotella pelastuslaitoksen kanssa.

Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.

Rakentaminen tulee tehdä niin, että siitä ei aiheudu Palo-ojan merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineksen kulkeutumista. Rakentamisen aikana työmaalta ei tule laskea kiintoainesta, lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule- tai kuivatusvesiä suoraan vesistöön. Työmaan on laadittava rakentamisaikainen suunnitelma, jossa hulevesien hallinta on huomioitu.

Korttelit tulee järjestää niin, että niiden vesihuollon liitospaikat ovat järjestettävissä Rälssitieltä, Tikkurilantieltä tai Rälssikujalta.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen.

Melu ja ilmanlaatu

Rakennusten suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava Rälssitielle ja Tikkurilantielle tulevan raitioliikenteen aiheuttama mahdollinen tärinä ja runkomelu siten, että asuin- ja majoitushuoneissa liikennetärinä vw,95 saa olla enintään 0,30 mm/s sekä runkomelu Lprm enintään 35 dB ja toimisto-, tauko- ja neuvottelutiloissa liikennetärinä vw,95 saa olla enintään 0,60 mm/s sekä runkomelu Lprm enintään 40 dB.

Rakentamislupavaiheessa on esitettävä ulkovaipan ääneneristysselvitys ja raitioliikenteen runkomelu- ja tärinäselvitys, tarvittaessa päivitetty liikennemeluselvitys ja toimenpiteet melun, runkomelun sekä -tärinän haittojen estämiseksi.

Asunnot eivät saa avautua vain Tikkurilantien puolelle tai julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔLA) tie-, raide- ja lentoliikennemelua vastaan on oltava asuin- ja majoitushuoneissa vähintään 32 dB, toimisto- ja liiketiloissa vähintään 28 dB ja kokoontumistiloissa vähintään 32 dB.

Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla ylity missään korttelialueen rakentumisen vaiheissa. Mahdolliset piharakennukset ja meluesteet tulee toteuttaa osana rakennusten arkkitehtuuria. Rakentamislupavaiheessa tulee esittää suunnitelma ja suunnitelman mukainen meluselvitys piha-alueiden meluntorjunnasta.

Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen laskennallinen melutaso ei oleskeluun käytettävillä parvekkeilla, terasseilla ja kattopihoilla ylity.

Rakennusten tuloilmanotto tulee varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Hiilineutraalius

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää. Rakennuksen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Asuinrakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A2018-energialuokkaa tai sitä vastaava.

På färdvägar ska genomsläppliga ytbeläggningar användas. Det är förbjudet att asfaltera kvartersområdet eller en del av det.

På gården får varken parkeringsplatser eller uppställningsplatser för räddningsfordon placeras. Inom kvarteren får det dock som undantag anordnas en parkeringsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga och en parkeringsplats för korttidsparkering. Dessa parkeringsplatser ska utföras med gräsarmeringssten

På gården får endast lyftplatser som är nödvändiga med tanke på släckningsarbete placeras. Eventuella lyftplatser ska förhandlas om med räddningsverket.

I kvartersområdet ska dagvatten fördröjas. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas samt en plan för hanteringen av dagvatten under arbetet. Dagvattenplanen ska godkännas av staden.

Byggandet ska utföras så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Brunabäcken, som att vattnet grumlas och det sprids fasta partiklar. Under byggandet får inte dag- eller dräneringsvatten som innehåller sediment, slam eller skadliga ämnen släppas rakt ut i vattendrag. Byggplatsen ska utarbeta en plan för byggfasen där dagvattenhanteringen har beaktats.

Kvarteren ska planeras så att anslutningsplatserna för vattenförsörjning kan ordnas från Frälsevägen, Dickursbyvägen eller Frälsegränden.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande.

Buller och luftkvalitet

I planeringen och uppförandet av byggnaderna ska man beakta vibrationer och stombuller som spårvägstrafiken till Frälsevägen och Dickursbyvägen eventuellt orsakar så att trafikvibrationerna vw,95 i bostads- och inkvarteringsrum får uppgå till högst 0,30 mm/s och stombullret Lprm till högst 35 dB, och i kontors-, paus- och möteslokaler får trafikvibrationerna vw,95 uppgå till högst 0,60 mm/s och stombullret Lprm till högst 40 dB.

I bygglovsskedet ska man presentera en utredning av ljudisoleringen i klimatskalet och en utredning av spårtrafikens stombuller och vibrationer, vid behov en uppdaterad trafikbullerutredning och åtgärder för att förhindra olägenheter från buller, stombuller samt vibrationer.

Bostäder får inte öppna upp endast mot Dickursbyvägen eller mot en fasad där bullernivån som fasaden exponeras för överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid.

Ljudnivåskillnaden (ΔL) mellan byggnadens ut- och insida mot väg-, spår- och flygtrafikbuller i bostads- och inkvarteringsrum ska vara minst 32 dB, i kontors- och affärslokaler minst 28 dB och i möteslokaler minst 32 dB.

Genom tekniska lösningar ska man se till att den beräknade bullernivån enligt statsrådets beslut 993/1992 inte överskrids på gårdar som är avsedda för vistelse i något skede av byggandet av kvartersområdet. Eventuella gårdsbyggnader och bullerskydd ska uppföras som en del av byggnadernas arkitektur. I bygglovsskedet ska en plan och en planenlig bullerutredning om bullerbekämpningen i gårdsområdena presenteras.

Genom tekniska lösningar ska man se till att den beräknade bullernivån enligt statsrådets beslut 993/1992 inte överskrids på balkonger, terrasser och takgårdar som används för vistelse.

Byggnadernas friskluftsintag ska utrustas med filtrering enligt användningsändamålet i lokalerna.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv. Byggnadernas huvudsakliga material ska vara hållbara, varaktiga och lättskötta samt återvinningsbara. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Bostadshusens energieffektivitet ska vara minst energiklass A2018 eller motsvarande.

Rakennuksissa tulee käyttää osin vähähiilisiä materiaaleja. Vähähiilisyys tulee todentaa ja perustella rakennuslupaa haettaessa.

Korttelien esirakentamisessa tulee käyttää vähähiilisiä ratkaisuja.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa

Jäähdytystarvetta tulee ensisijaisesti vähentää rakenteellisilla ja/tai ympäristörakentamisen ratkaisuilla koneellisen jäähdyttämisen sijasta. Mahdolliset passiiviset aurinkosuojaimet tulee suunnitella luontevaksi osaksi rakennuksen julkisivun arkkitehtuuria.

Pysäköintilaitoksessa latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi paikoista vähintään 15 % tulee toteuttaa heti käytettävissä olevina sähköauton latauspisteinä.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään:

asuminen 1 pp / 30 k-m², kuitenkin vähintään 2 pp / asunto

liiketilat 1 pp / 40 k-m²

toimistot ja palvelut 1 pp / 50 k-m²

Pyöräpaikoista vähintään 75 % tulee toteuttaa säältä suojattuun ja lukittuun tilaan, joka on esteettömästi saavutettavissa pihalta tai kadulta. Niistä 50 % tulee olla runkolukittavia. Kaikkien ulkotilaan sijoitettavien pyöräpaikkojen tulee olla runkolukittavia.

Korttelien 52321 ja 52322 autopaikat sijoitetaan kortteliin 52322 pysäköintilaitokseen. Lisäksi korttelien sisäpihalle voidaan sijoittaa 1 autopaikka lyhytaikaista huoltoa ja kotihoitoa varten sekä 1 autopaikka liikkumisesteisiä varten.

Autopaikkoja tulee rakentaa vähintään:

asuminen 1 ap / 110 k-m²

liiketilat 1 ap / 100 k-m²

toimistot 1 ap / 80 k-m²

palvelut 1 ap / 150 k-m²

vieraspysäköinti 1 ap / 1 500 k-m²

Korttelialueelle tulee osoittaa lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten 1 ap / 5000 k-m².

Jos vähintään 200 auton pysäköintipaikat toteutetaan keskitetysti pysäköintilaitokseen nimeämättöminä, voi perusmitoituksen mukaisesta autopaikkamäärästä saada 20 %:n vähennyksen.

Vuorottaispysäköintiratkaisusta voi saada 15–25 %:n vähennyksen autopaikkojen kokonaispaikkamäärästä erillisen selvityksen perusteella. Vuorottaispysäköintivähennys edellyttää, että autopaikat toteutetaan nimeämättöminä.

Pysäköinnin nimeämättömyyden ja vuorottaispysäköintiratkaisujen vähennyksiä ei voi laskea yhteen.

I byggnaderna ska delvis användas material med låg koldioxidhalt. Den låga koldioxidhalten ska verifieras och motiveras i samband med bygglovsansökan.

Vid förberedelsearbetet för kvarteren ska koldioxidsnåla lösningar användas.

Byggnadernas energibehov ska delvis eller helt tillgodoses med lokalt producerad förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- och kvartersspecifika eller områdesvisa

Tekniska anordningar och teknisk utrustning som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när de placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Nedkylningsbehovet ska i första hand minskas med konstruktionsmässiga och/eller miljöbyggnadslösningar i stället för maskinell nedkylning. Eventuella passiva solskydd ska planeras som en naturlig del av arkitekturen i byggnadens fasad.

I parkeringsanläggningen ska beredskap skaffas för laddstationer för samtliga parkeringsplatser. Dessutom ska minst 15 procent av platserna byggas som elbilsladdstationer som är tillgängliga genast.

Parkering

Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst:

boende 1 cp / 30 m²-vy, dock minst 2 cp / bostad

affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy

kontor och tjänster 1 cp / 50 m²-vy

Av cykelplatserna ska minst 75 % placeras i ett regnskyddat och låst utrymme som är tillgängligt från gården eller gatan. Av dem ska 50 % vara ramlåsbara. Alla cykelplatser som placeras utomhus ska vara ramlåsbara.

Bilplatserna i kvarteren 52321 och 52322 placeras i parkeringsanläggningen i kvarteret 52322. Dessutom kan 1 bilplats för kortvarig service och hemvård samt 1 bilplats för rörelsehindrade placeras på kvarterets innergård.

Bilplatser ska byggas till ett antal av minst:

boende 1 bp / 110 m²-vy

affärslokaler 1 bp / 100 m²-vy

kontor 1 bp / 80 m²-vy

tjänster 1 bp / 150 m²-vy

gästparkering 1 bp / 1 500 m²-vy

I kvartersområdet ska 1 bp / 5000 m²-vy anvisas för kortvarig serviceparkering och hemtjänstparkering.

Om minst 200 bilparkeringsplatser anordnas centralt i ett parkeringshus som icke reserverade platser, kan det totala antalet parkeringsplatser enligt grunddimensioneringen minskas med 20 %.

För en lösning med växelvis parkering kan 15–25 % dras av från det totala antalet bilplatser utifrån en separat utredning. Avdraget för växelvis parkering förutsätter att bilplatserna genomförs som icke namngivna platser.

Avdragen för icke namngivna platser och lösningarna med växelvis parkering kan inte räknas ihop.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.

1

Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

52

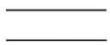
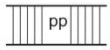
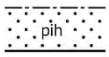
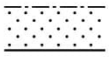
Kaupunginosan numero.

Stadsdelsnummer.

VEROM

Kaupunginosan nimi.

Stadsdelens namn.

52321	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
RÄLSSIK	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
13400	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
+kl1100	**Liiketiloja varten osoitettu rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggrätt för affärslokaler angiven i våningskvadratmeter.**
X	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
VIII	**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.**
VIII(1/2)	**Sulkeissa oleva murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen edellisen kerroksen alasta saa rakennuksen ylimmässä kerroksessa, vesikaton alapuolelle muodostuvassa tilassa, käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi. Ylimmän kerroksen lattian tulee tällöin olla räystäslinjan tasalla tai enintään 1 m sen alapuolella, paitsi kattolyhtyjen kohdalla.**	**Den bråktalssiffra som står inom parentes efter den romerska siffran anger hur stor del av föregående vånings yta som i byggnadens översta våning, i utrymmet under yttertaket, får räknas som våningsyta. Det översta våningsplanet ska då ligga i nivå med takfoten eller högst 1 meter under den, förutom takfönstren.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Rakennukseen jätettävä kulkuaukko	**Genomfartsöppning i byggnad**
	Julkisivu jolle on sijoitettava arkadi.	**Fasad som skall förses med en arkad.**
	**Katu.**	**Gata.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
	**Alueen osa, jolle tulee toteuttaa maantasoasuntojen sisäänkäynteihin liittyviä vehreitä etupihoja.**	**Del av område där grönskande entrégårdar ska byggas i anslutning till markplansbostädernas entréer.**
	**Istutettava alueen osa.**	**Del av område som skall planteras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi Katupuiden tulee olla näyttävästi kukkivaa lajia.	**Trädrad som skall bevaras/planteras** Gatuträd ska vara av en art som blommar praktfullt.
	Viher- tai kasvikatto. Alue tulee rakentaa asukkaiden vehreäksi oleskelualueeksi.	**Grön- eller växttak.** Området ska utformas som en grönskande vistelseplats för de boende.
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

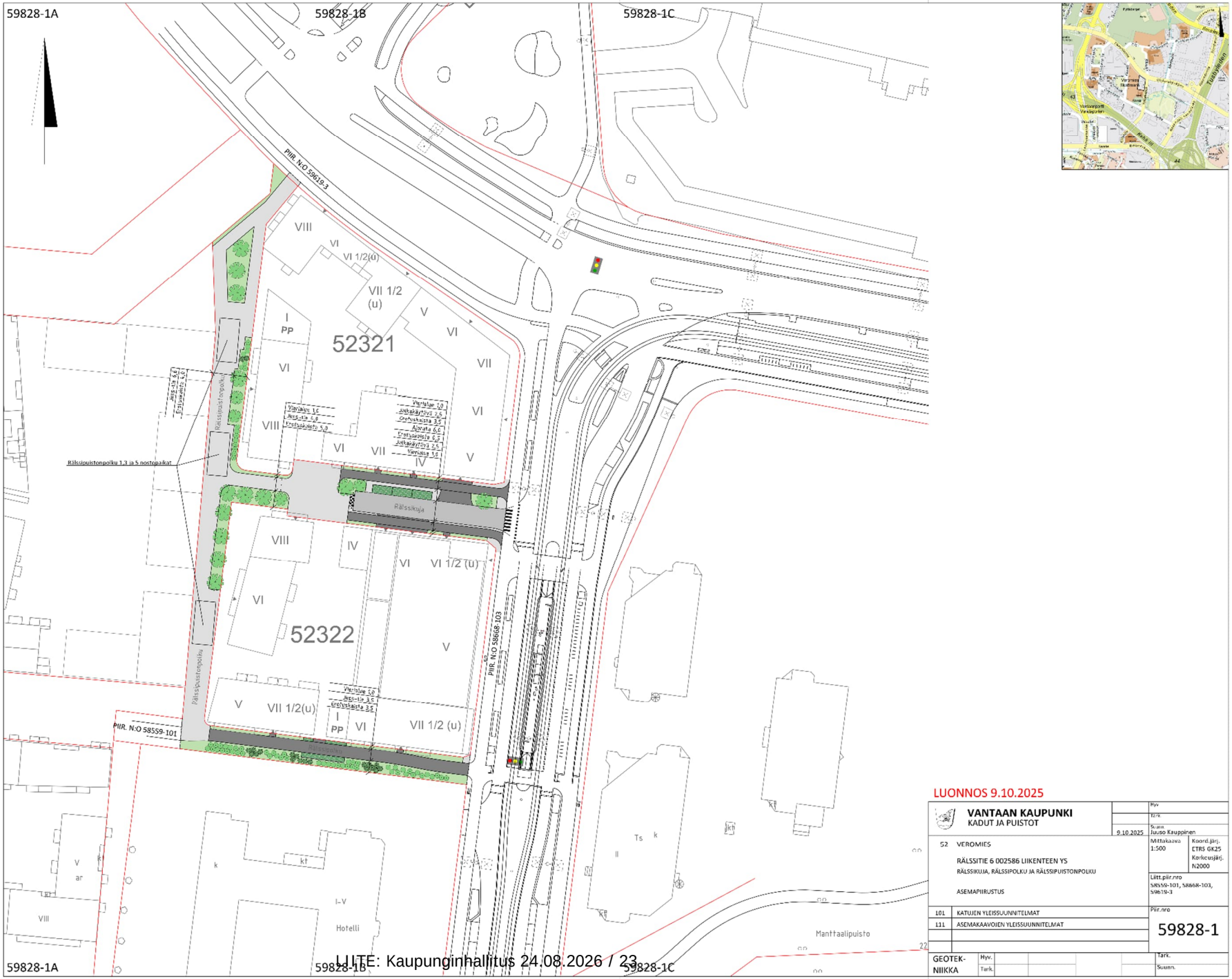
Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__



LUONNOS 9.10.2025

VANTAAN KAUPUNKI
KADUT JA PUISTOT

9.10.2025 Suunn. Juuso Kauppinen

52 VEROMIES

RÄLSSITIE 6 002586 LIIKENTEEN YS
RÄLSSIKUJA, RÄLSSIPOLKU JA RÄLSSIPUISTONPOLKU

ASEMAPIIRUSTUS

Mittakaava 1:500
Koord.järj. ETRS GK25
Korkeusjärj. N2000

Liitt.piir.nro 58559-101, 58668-103, 59619-3

101	KATUJEN YLEISSUUNNITELMAT
111	ASEMAKAAVOJEN YLEISSUUNNITELMAT

Piir.nro 59828-1

GEOTEK-NIIKKA Hyv. Tark.

Hyv.
Tark.
Suunn.

Asiaan liittyvä muu aineisto

Asiaan liittyvä muu aineisto:

- Viitesuunnitelma (sis. vihertehokkuuslaskelma) 25.11.2025, ARCO Architecture Company (Kaavan nettisivuilla, Linkki: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1306512-1379772-002586%20Viitesuunnitelma%2025.11.2025.pdf)
- Meluselvitys, 16.10.2025, Akukon Oy (Kaavan nettisivuilla, Linkki: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1306507-1379767-002586%20Meluselvitys%2016.10.2025.pdf)
- Hiilineutraaliusselvitys 3.11.2025, Ramboll Finland Oy (Kaavan nettisivuilla, Linkki: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1306508-1379768-002586%20Hiilineutraaliusselvitys%203.11.2025.pdf)
- Rakennettavuusselvitys, 17.10.2025, Ramboll Finland Oy (Kaavan nettisivuilla, Linkki: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1306510-1379770-002586%20Rakennettavuusselvitys%2017.10.2025.pdf)
- Liikenteellinen tarkastelu, 4.11.2025, Ramboll Finland Oy (Kaavan nettisivuilla, Linkki: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1306509-1379769-002586%20Liikenteellinen%20tarkastelu%204.11.2025.pdf)
- Luettelo osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteistä, 9.12.2025 (Kaavan nettisivuilla, Linkki: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1306516-1379777-002586%20Luettelo%20mielipiteist%C3%A4%2C%209.12.2025.pdf)

24 **Asemakaavamuutos 002651, 15 Myyrmäki / Liesipuisto ja Tuurapuisto /TeA (kvalt)**

VD/6333/10.02.04.00/2025

SP/TK/EHE/VIK/LK/JK

Nykyiselle kivetylle Liesitorille suunnitellaan ikäystävällinen Liesipuisto – toiminnallinen ja vehreä kaupunkipuisto monisukupolvisiin kohtaamisiin. Tuurapolun pohjoispuolinen katuviheralue muutetaan mikrometsänä kehitettäväksi Tuurapuistoksi. Liesikujan sekä Paalukylänpolun risteykseen nimetään Liesiaukio. Alueen graniittikivet säilytetään osana puistoa.

Asemakaavamuutos koskee katu-, tori- ja virkistysalueita, kaupunginosassa 15 Myyrmäki.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa tori- ja katualueita.

Alueen sijainti Liesikuja, Liesitori, Myyrmäenraitti ja Tuurapolku.

Hakija
Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan aluetta C ja kestävän kasvun vyöhykettä.

Asemakaavamuutos
Nykyiselle kivetylle ja vähän käytössä olevalle Liesitorille suunnitellaan ikäystävällinen Liesipuisto – toiminnallinen ja vehreä kaupunkipuisto monisukupolvisiin kohtaamisiin. Tuurapolun pohjoispuolinen katuviheralue muutetaan mikrometsänä kehitettäväksi Tuurapuistoksi. Liesikujan sekä Paalukylänpolun risteykseen nimetään Liesiaukio. Tavoitteena on lisätä keskustan vehreyttä ja elävyyttä, ja luoda kohtaamispaikkoja.

Katualueita muuttuu puistoiksi. Uudet puistot lisäävät virkistysalueita tiiviissä keskustassa, vahvistavat viherrakennetta ja parantavat alueen viihtyisyyttä ja turvallisuuden tuntua.

Kaavassa esitetään alueen graniittikivien säilyttämistä osana puistoa. Kaarevat graniittikivetykset ovat Kalevi Karlssonin tilataideteos. Katukiveysten liesiaihe ilmentää Myyrmäen kivikautista historiaa.

Asemakaavamuutos edistää kaupungin strategisia linjauksia: lisäämme kaupunkikeskusten viihtyisyyttä, pysäytämme alueellisen eriytymisen sekä turvaamme luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 5.11.2025.

Kaavan vireille tulosta ilmoitettiin Vantaan Sanomissa ja osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta.
Alueella järjestettiin kaavakävely 8.12.2025.
Teams-tilaisuus pidettiin 9.12.2025.
Mielipiteitä saatiin 6 kpl.
Mielipiteissä oltiin huolissaan Liesitorin nykyisestä turvallisuustilanteesta ja sen parantamisesta, esteettömistä kulkureiteistä sekä talvikunnossapidosta, saattoliikenteen järjestämisestä ja mahdollisten uusien toimintojen aiheuttamasta melusta. Tuurapuiston osalta toivottiin nykyisten puiden säästämistä ja eri vuodenaikoina toimivan kasvillisuuden lisäämistä. Kävelysillan ja portaiden purkaminen Liesiaukiolla on heikentänyt merkittävästi Liesikuja 4:n toisen kerroksen liiketilojen saavutettavuutta. Kulku asemalaiturille Paalukylänpolkua pitkin on jyrkkä ja liukas talvisin.

Vastine: Liesipuiston suunnittelu käynnistyy kaavan tultua lainvoimaiseksi, ja suunnittelussa parannetaan alueen turvallisuutta sekä huomioidaan kulkureitit, saattoliikenne ja talvikunnossapito. Ikäystävällisen puiston sijaintia ja elementtejä koskeneen asukaskyselyn perusteella puisto sijoittuu Liesipuistoon. Tuurapuiston puut on merkitty kaavassa säilytettäviksi ja puistoihin lisätään puita. Sillan ja portaiden purku tehtiin turvallisuussyistä, eikä uutta rakenneta kustannussyistä; ratkaisu mahdollistaa myös viereisen Isomyyrin korttelin monipuolisemman kehittämisen. Asemanseudun parannustoimia tehdään vuonna 2026, ja esteettömän reitin toteuttamiseksi selvitetään hissiä.

Mielipiteet vastineineen kokonaisuudessaan ovat erillisenä liitteenä.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7). Kaava kohdistuu kaupungin maalle ja tuottaa katu- ja torialueista puistoja.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 14.4.2026 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 14.4.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002651, 15 Myyrmäki / Liesipuisto ja Tuurapuisto,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 29.4.–28.5.2026. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 14.4.2026 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja ei ollut tarpeen pyytää.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 14.4.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002651, 15 Myyrmäki / Liesipuisto ja Tuurapuisto.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 14.4.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 14.4.2026
- Mielipiteet ja vastineet 14.4.2026

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132,
asemakaavasuunnittelija Emmy Hedin, p. 040 153 5280
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaa

002651 LIESIPUISTO JA TUURAPUISTO

MYYRMÄKI

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 14.4.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002651. Kaavoitus on tullut vireille 19.11.2025.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Nykyiselle kivetylle Liesitorille suunnitellaan ikäystävällinen Liesipuisto – toiminnallinen ja vehreä kaupunkipuisto monisukupolvisiin kohtaamisiin. Tuurapolun pohjoispuolinen katuviheralue muutetaan mikrometsänä kehitettäväksi Tuurapuistoksi. Liesikujan sekä Paalukylänpolun risteykseen nimetään Liesiaukio. Alueen graniittikivet säilytetään osana puistoa.

Asemakaavan muutos:

kaupunginosa 15 Myyrmäki

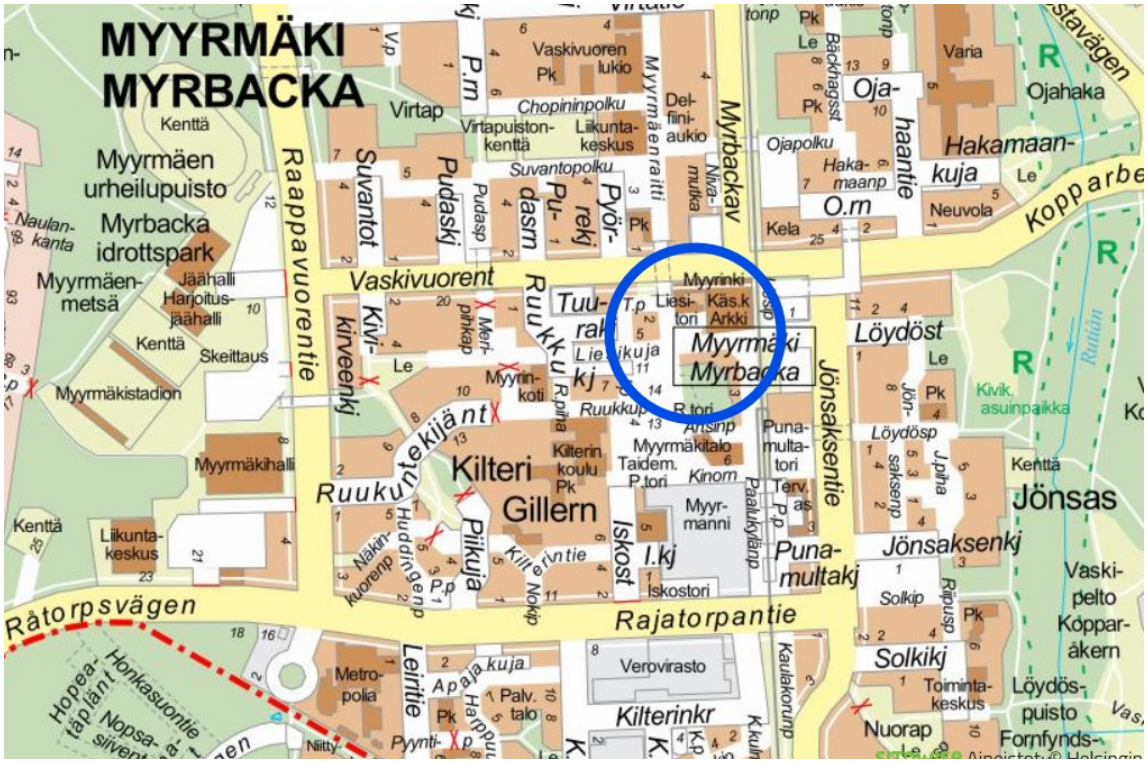
katu- ja tori/aukioaluetta

Tonttijaon muutos:

kaavassa ei ole tonttijaon muutoksia.

Kaavan laatija: Emmy Hedin, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; emmy.hedin@vantaa.fi, puh +358 40 153 5280

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Myyrmäen keskustassa Vaskivuorentien ja Paalukylänpuiston välissä, Myyrmäen juna-aseman välittömässä läheisyydessä.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Kaavahanke on alkanut Vantaan kaupungin Kiinteistöt ja tilat -palvelualueen, joka edustaa kaupunkia maanomistajana, aloitteesta. Kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 30.9.2025.
- Kaavoitus tuli vireille 19.11.2025 ja sai numeron 002651.
- Hankkeesta järjestettiin kaavakävely 8.12.2025 ja virtuaalinen asukastilaisuus 9.12.2025.
- Mielipiteet pyydettiin 11.1.2026 mennessä (AKL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta.

SISÄLLYSLUETTELO

Perus- ja tunnistetiedot 2

1. Tiivistelmä 4

2. Lähtökohdat 6

2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista..... 6
2.2 Suunnittelutilanne.....13

3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 20

3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 20
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....20
3.3 Asemakaavan tavoitteet.....21
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot.....23

4. Asemakaavan kuvaus 25

4.1 Kaavan rakenne.....25
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen.....25
4.3 Aluevaraukset.....26
4.4 Kaavan merkittävät vaikutukset.....26
4.5 Nimistö.....32

5. Asemakaavan toteutus.....33

6. Kaavatyöhön osallistuneet 33

7. Asemakaavan seurantalomake 34

8. Asemakaavakartta ja –määräykset 36

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- 002651 Liesipuisto ja Tuurapuisto koonti mielipiteistä ja vastineet

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- 002651 Liesipuisto ja Tuurapuisto Ilmastoviisas asemakaava -selvitys
- Myyrmäen suuralueen ikäystävällinen puisto, kyselyn vastaukset, 2026
- Myyrmäen kaavarunko, Myyrmäen kaavarungon selostus nro 014400, 2019
- Alueellisen viherkertoimen (ARVO) tuloksia Myyrmäen ydinkeskustan suunnitelman alueella, Nykytilan tulokset, 2025
- Vantaan lämpösaarekeselvitys, 2026
- 002400 Myyr York Downtown kaavaluonnoksen viitesuunnitelma, 2022
- 002400 Myyr York Downtown Julkisen ulkotilan yleissuunnitelma, 2022
- Myyrmäen asemakorttelien suunnittelukilpailun (2019) voittajaehdotus ”Muree Myrtsi”

1. TIIVISTELMÄ

Nykyiselle Liesitorille suunnitellaan Myyrmäen suuralueen ikäystävällinen puisto, joka nimetään **Liesipuistoksi**. Puistosta tehdään toiminnallinen ja vehreä kaupunkipuisto, joka mahdollistaa monisukupolviset kohtaamiset. Viereinen viheralue muutetaan **Tuurapuistoksi**, jota kehitetään mikrometsänä. Liesikujan ja paalukylänpolun risteyksen kolmion muotoinen aukio nimetään **Liesiaukioksi**.

Kaavatyössä on tarkasteltu mahdollisuutta säilyttää alueen laadukkaat graniittikivet osana puistoja, mikä poikkeaa aikaisemmista suunnitelmista. Jos jatkosuunnittelussa huomataan, että graniittimuurit osittain tai kokonaan purkamalla saavutetaan paras lopputulos, kaava ei estä purkamista, mutta vaatii kivien kiertokäyttöä alueella. Kaavassa on merkitty säilytettäväksi Liesitorin tammi arvopuuna sekä viheralueen koivikko.

Uudet puistot ovat tärkeitä Myyrmäen kaupunkikuvan kehittämiselle, sillä ne lisäävät saavutettavia virkistysalueita tiiviisti rakennetussa keskustassa, vahvistavat alueen viherrakennetta ja lieventävät lämpösaarekeilmiötä. Samalla nykyinen kivetty aukio muuttuu viihtyisämmäksi, ja elementtien, valaistuksen sekä istutusten suunnittelulla parannetaan alueen turvallisuuden tuntua.

Idealuonnos tulevasta Liesi- ja Tuurapuistosta. Varsinainen puistosuunnittelu toteutetaan kaavan ollessa lainvoimainen.

Ilmakuva kaava-alueesta. — — — — *Kaava-alueen rajaus.* *(Vantaan karttapalvelu, 2023)*

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Myyrmäen keskusta sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella, raide- ja runkolinjaliikenteen solmukohdassa, josta on hyvät yhteydet Helsingin keskustan, lentoaseman ja muun pääkaupunkiseudun suuntaan. Myyrmäen suuralueella asuu tällä hetkellä noin 60 500 ja varsinaisessa Myyrmäen kaupunginosassa noin 18 400 asukasta, mikä tekee Myyrmäestä Vantaan väkirikkaimman kaupunginosan. Myyrmäkeä kehitetään Vantaan merkittävänä alueellisena keskuksena kaavoituksen pääpainon ollessa Myyrmäen keskustan alueella. Alueen vetovoimatekijöitä ovat erinomainen palvelutarjonta, hyvä sijainti, läheiset virkistysalueet ja yhteisöllisyys. Myyrmäessä historia ja nykypäivä kohtaavat – alueelta on tehty merkittäviä arkeologisia löytöjä, ja se tunnetaan elävästä katutaiteestaan.

Valokuva kesältä 2025 nykyiseltä Liesitorilta. Toriaukio on kivettyä ja kuvan etualalla näkyy taiteilija-asemakaava-arkkitehti Kalevi Karlssonin suunnittelemat graniittikiviset muurit. Taustalla on Isomyyrin kauppakeskus.

Valokuva kesältä 2025 Myyrmäenraitilta katsottuna. Etualalla näkyy osa graniittikivistä ja taustalla senioritalo.

Katunäkymäkuva Myyrmäenraitin suunnalta kohti katuviheraluetta, josta suunnitellaan Tuurapuisto. Alue on pieni, niukkakasvinen (nurmea ja koivikko) ja sen maanpinta nousee kohti Vaskivuorentietä.

Katunäkymäkuva Vaskivuorentien suunnalta kohti katuviheraluetta, josta suunnitellaan Tuurapuisto. Alueen länsiosassa on koivikko, joka näkyy kuvassa etualalla. (Vantaan karttapalvelu)

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Myyrmäen keskusta sijaitsee osin korkealla (Paalutori) ja osin alavalla maalla (Liesitori), joka 1960-luvun lopulla oli vielä pääosin metsää ja paikoin suota. Sen halki kulki puro, joka virtasi Helsingin Honkasuon puolelta Mätäojaan. Maasto oli loivasti kumpuilevaa mäkimaisemaa, joka reuna-alueillaan laskeutuu alatasanteiksi ja laaksoiksi. Näistä merkittävin on itäpuolella sijaitseva Mätäojanlaakso. Mätäojan ympäristön avoimet alueet olivat 1960-luvulla lehtomaisia tai viljeltyjä peltoja, joilla on ollut asutusta jo kivikaudelta lähtien. Myyrmäen keskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa, ja alue on pääosin täytemaata. Alueella ei ole inventoituja luontokohteita.

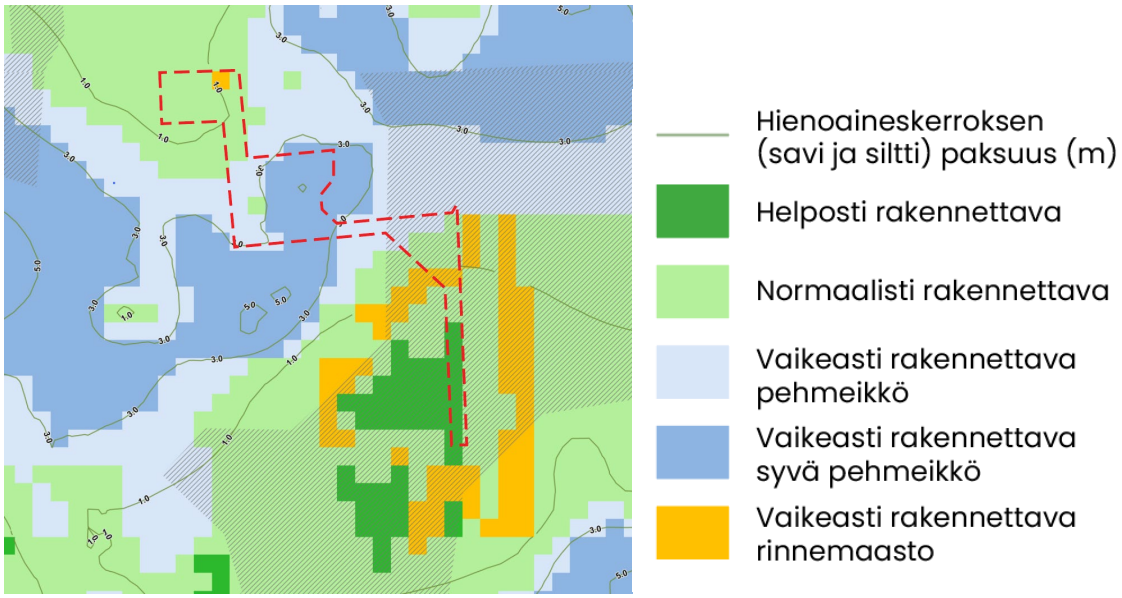
Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue kuuluu Mätäojan valuma-alueeseen. Nykytilassa valtaosa kaava-alueesta on päällystetty joko laatoituksella tai asfaltilla. Poikkeuksena ovat Tuurapolun pohjoispuolinen katuviheralue ja Liesitorin istutetut alueet. Alue ei ole pohjavesialuetta.

Maaperä ja topografia

Alue on maalajiltaan enimmäkseen täytemaata, mutta Paalukylänpolun kohdalla on kalliota. Alueen topografia on vaihtelevaa: korot vaihtelevat +27,9 ja + 34,4 metrin välillä.

Alla rakennettavuuskartta – Vantaan karttapalvelu



2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Myyrmäki on Vantaan kaupunginosista väestöltään suurin ja tiheimmin asuttu. Vuoden 2024 lopussa asukasluku oli 18 393. Myyrmäen väestöstä enemmistö (noin 77 %) on työikäisiä aikuisia, vajaa viidennes on yli 64-vuotiaita, lapsia ja nuoria on keskimääräistä vähemmän (yli 5 %), mutta huomioitavaa on, että lapsista ja nuorista 39 % on vieraskielisiä. Myyrmäen väestöstä noin 40 % asuntokunnista on lapsiperheitä ja noin 48 % asuu yksin.

Sosiaalinen ympäristö

Myyrmäen kaupunginosan väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluvat mm. korkea ikä ja yksin eläminen. Metropolian kampuksen laajennuttua alueen väestön ikärakenteen odotetaan nuorentuvan. Myyrmäessä toimii lukuisia yhdistyksiä ja harrasteryhmiä, muun muassa Myyrmäkiliike. Se on toiminut aktiivisesti esimerkiksi kaupunkisuunnitteluun ja erilaisiin kaupunkikulttuuriin liittyvissä hankkeissa ja toiminnallaan vahvistanut yhteisöllisyyttä. Erityisteemoina Myyrmäessä on esihistoria ja katutaide.

Palvelut ja työpaikat

Myyrmäen kaupunginosassa oli vuonna 2023 noin 5 660 työpaikkaa. Suurin osa työpaikoista on kaupan tai teollisuuden toimialalla. Läntisen Vantaan aluekeskuksena Myyrmäestä löytyy runsaasti julkisia ja kaupallisia palveluita. Kulttuuri- ja monitoimikeskus Myyrmäkitalossa on kirjasto, yhteispalvelupiste, elokuvateatteri, Vantaan taidemuseo sekä kuvataidekoulun ja aikuisopiston tiloja. Myyrmäen urheilupuistossa sijaitsee urheilutalo, uimahalli ja urheilupuisto. Myyrmäki on myös Länsi-Vantaan koulutuspalveluiden keskus. Myyrmäessä sijaitseva Metropolia on laajentunut 3500 opiskelijan kampusalueeksi.

Myyrmannin ja Isomyyrin kauppakeskukset muodostavat alueen kaupallisen ytimen. Huomioitavaa kuitenkin on, että alueella on useita tyhjiä liike- ja toimitiloja sekä kaksi vajaalla käyttöasteella olevaa ostoskeskusrakennusta: Myyrinpuhos ja Isomyyri. Myyrmanni sen sijaan on myynnillä mitattuna pääkaupunkiseudun kolmanneksi vilkkain ostoskeskus. Myyrmannin vieressä on myös yksi pääkaupunkiseudun vilkkaimmista kauppatoreista, Paalutori.

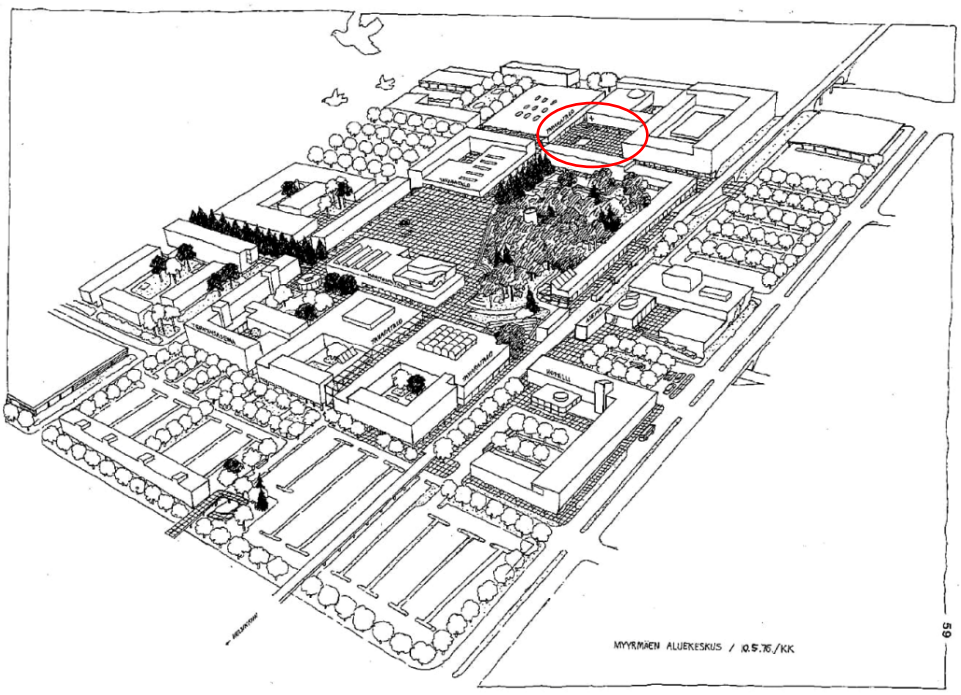
Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Myyrmäkeä on rakennettu kaikkina vuosikymmeninä 1960-luvulta alkaen. Se on osa Haaga-Vantaaksi kutsuttua nauhakaupunkirakennetta. Sen runkona on rautatie, joka valmistui 1975.

Myyrmäki edustaa kaupunkikuvaltaan 1960- ja 70-luvun vaihteen kompaktikaupungin suunnitteluperiaatteita, mikä näkyy sen tiiviiseen ruutukaavaan perustuvassa kaupunkirakenteessa. Myyrmäkeä suunniteltiin alkujaan Etelä-Vantaan aluekeskukseksi, josta löytyy palvelut, koulukampus ja alueita harrasteille. Keskustan alue on noin kaksi kilometriä pitkä, 800 metriä leveä, ja sen halki kulkee pohjois-eteläsuuntaisesti jalankulun ja pyöräilyn pääreitti: Myyrmäenraitti. Raitin äärelle on sijoitettu kaikki suuremmat yleiset palvelutilat sekä tori- ja aukiotiloja. Se yhdistää Myyrmäen ydinkeskustan aina Paalutorilta Louhelan juna-asemalle asti. Tätä pääakselia vastaan kohtisuorassa on noin puolen kilometrin pituisia bulevardin tyyppisiä kokoojakatuja, jotka johtavat asuinkortteleille.

Kompaktikaupunki-ideologia ja autokaupunki-ihanne näkyvät Myyrmäessä siten, että jalankulku ja ajoneuvoliikenne on pyritty erottamaan omille tasoilleen. Alueella on tästä syystä poikkeuksellisen paljon eritasoristeyksiä. Ajoneuvoliikenne johdetaan keskusta-alueelle sen reunoilta, ja pysäköinti on sijoitettu keskusta-alueen laidoille, mikä on mahdollistanut laajan, autoliikenteeltä rauhoitetun jalankulkualueen keskustassa. Ratkaisun haittapuolena on kuitenkin, että huolto- ja pelastusajo tapahtuvat nykytilanteessa jalankulun ja pyöräliikenteen reittien sekä torien ja aukioiden kautta rakennuksille.

Myyrmäen keskustan rakentamistapa on suhteellisen tehokas. Alkuperäisen vuonna 1968 laaditun kaavarungon mukaan tiivis ja korkea, 8–12 kerroksisten rakennusten nauha olisi jatkunut Uomatieltä Myyrmäen eteläreunaan asti. Korkean rakentamisen tavoitteena oli muodostaa kaupunkirakenteellinen keskiaihe, jossa vaihtelevat julkisivu- ja kerroskorkeusrytmit. Asumisen ohella alueelle suunniteltiin maantasoon ja erillisiin rakennuksiin palvelu-, liike- ja työtiloja. Tästä kaavarungosta poikettiin kuitenkin 1970-luvun alussa laaditussa Myyrmäen aluekeskuksen asemakaavassa (kuva alla). Rakennuskortteleilla tavoiteltiin umpikortteleita, jotta muodostuisi selvästi rajattuja jalankulku-, puisto- ja toritiloja. Keskustan rakentamisen yleisilmettä pyrittiin keventämään muun *muassa arkadien avulla.*



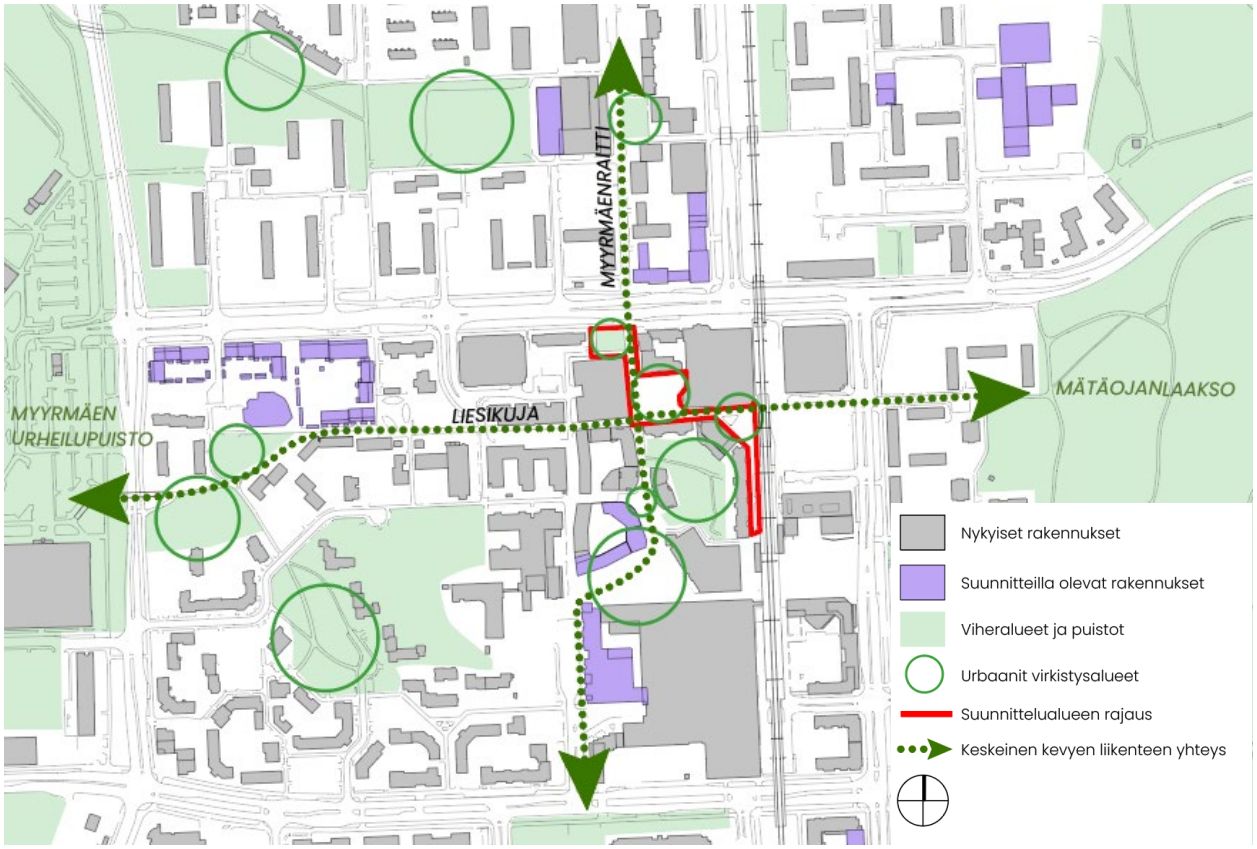
Myyrmäen aluekeskuksen asemakaavaehdotuksen viistoillustraatio vuodelta 1976. Kuvaan on merkitty Liesitorin paikka punaisella ympyrällä.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Myyrmäen keskustan alueella on ollut asutusta jo vanhemmalta kivikaudelta alkaen eli jo noin 8500 vuotta sitten. Myyrmäen rakentamista edelsi alueella tehty laaja, monivuotinen muinaisjäännösten inventointi ja kaivaus, jonka tuloksena on löydetty erittäin runsaasti kivi-, pronssi- ja rautakauden jäämistöä. Myyrmäen Jönsas on yksi Suomen runsaslöytöisimmistä ja tunnetummista arkeologisista kaivausalueista ja laajimmista esihistoriallisista asuinpaikoista. Tärkeitä löytöjä ovat mm kivikauden aikaiset kivikirveet ja taltat, nuorakeraamisen ajan saviastioiden palat, kymmenet pyöreät, kivetyt tulisijat sekä Suomen laajin tunnettu kivikautinen hauta-alue, johon kuuluu 23 puna-multahautaa. Kaivauksia alueella on tehty vuosina 1962–1991. Kaava-alueella ei ole enää jäljellä tunnettuja muinaisjäännöksiä eikä rakennusperintökohteita.

Virkistys

Myyrmäen keskustaa ympäröivät laajat ja monipuoliset viheralueet: Myyrmäen viherkehä koostuu Mätäojan laaksosta ja Vaskivuoresta, Raappavuorista ja Myyrmäen urheilupuistosta sekä niitä yhdistävistä Jokiuomanpuiston ja Viherpuiston viheralueista, jotka ovat Myyrmäen ja Martinlaakson välissä. Suunnittelualueen halki kulkevat Myyrmäenraitti ja Liesikuja yhdistävät tulevan Tuura- ja Liesipuiston, sekä Liesiaukion osaksi keskustan urbaanien virkistysalueiden sarjaa (kuva alla).



Kaaviokartta virkistysalueista ja niiden välisistä yhteyksistä. Suunnittelualueen puisto- ja aukioalueet yhdistyvät Myyrmäenraitin ja Liesikujan kevyen liikenteen reittien kautta osaksi urbaanien virkistysalueiden sarjaa.

Liikenne

Autoliikenne
Vaskivuorentiellä kulkee 7910 ajoneuvoa/vrk, Jönsaksentiellä 10300 ajoneuvoa/vrk ja Rajatorpantiellä 10523 ajoneuvoa/vrk. Liikennemäärien ennustetaan kasvavan vuoteen 2040 mennessä noin 10 %.

Myyrmäen ydinkeskusta-alueen pysäköinti palvelee pääosin asiointia sekä pienemmässä määrin julkisia palveluja, työssäkäyntiä, liityntäpysäköintiä ja asumista. Keskusta-alueella on kolme pysäköintilaitosta sekä laaja Liesikujan maapaikoitusalue, yhteensä noin 2 434 autopaikkaa. Koko alueen pysäköinnin kuormitusaste on korkeimmillaan arkena keskipäivällä noin 50 %. Lauantaina koko alueen kuormitusaste on korkeimmillaan 39 %. Tämä tarkoittaa, että alueella on aina vapaita autopaikkoja.

Julkinen liikenne
Myyrmäessä on, seudullisena keskustana, erinomaiset joukkoliikenneyhteydet ja saavutettavuus.

Pyöräily ja kävely
Myyrmäen keskustassa on hyvät pyöräily-yhteydet ja asemalla on liityntäpysäköintipaikkoja. Suunnittelualueella, Myyrmäenraitin varrella, on pyörätelineitä.

Kulku Paalukylänpolkua pitkin Liesikujan suunnalta asemalle on nykyisellään jyrkkä ja siten esteellinen.

Tekninen huolto

Alueella on vesijohto, jätevesiviemäri ja hulevesiviemäri.

Kaukolämpö
Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Myyrmäenraitilla, tulevan Tuurapuiston pohjoisosassa, Liesitorin halki, sekä Liesikujalla.

Sähköverkko
Vantaan Energialle kuuluvia keskijännitemaakaapeleita kulkee Liesikujalla ja tulevan Tuurapuiston pohjoisosassa. Pienjännitemaakaapeleita sijaitsee tulevan Tuurapuiston alueella, Liesikujalla ja Liesitorin keskiosassa.

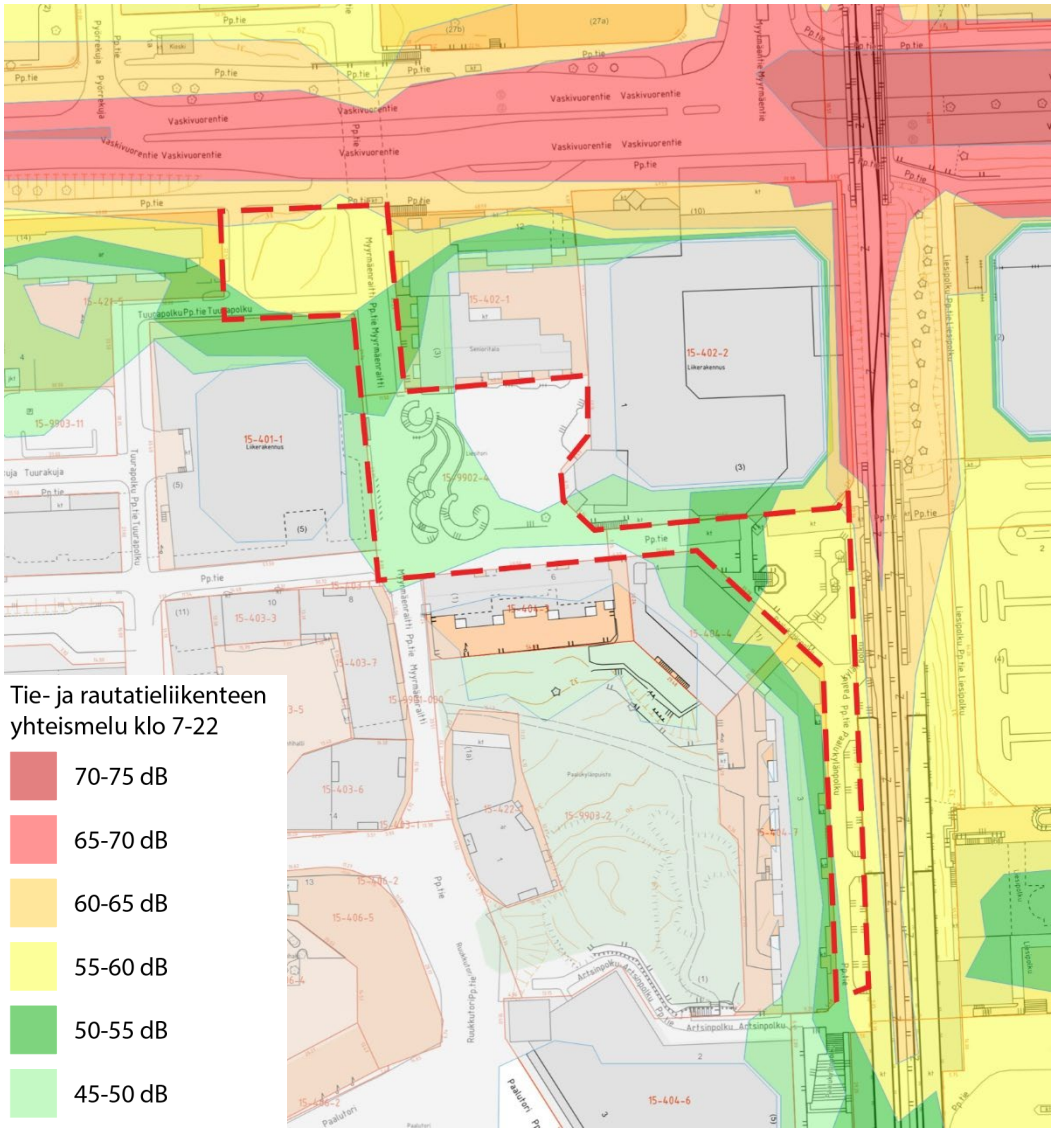
Ympäristöhäiriöt

Lentomelu

Alue sijaitsee Lentomeluvyöhykkeellä L3 (Lden 50–55 dB), mikä ei estä asuntorakentamista, mutta tuottaa äänieristävyysvaatimuksen asunnoille 32 dB sekä liike- ja toimistotiloille 28 dB.

Liikennemelu

Suunnittelualuetta reunustavat Vaskivuorentie ja rautatie aiheuttavat melua päivällä (klo 7–22) alla olevan kartan mukaisesti. Suunnittelualue on merkitty punaisella katkoviivalla.



2.1.4 Maanomistus

Vantaan kaupunki omistaa katu-, tori-, aukio- ja viheralueet.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

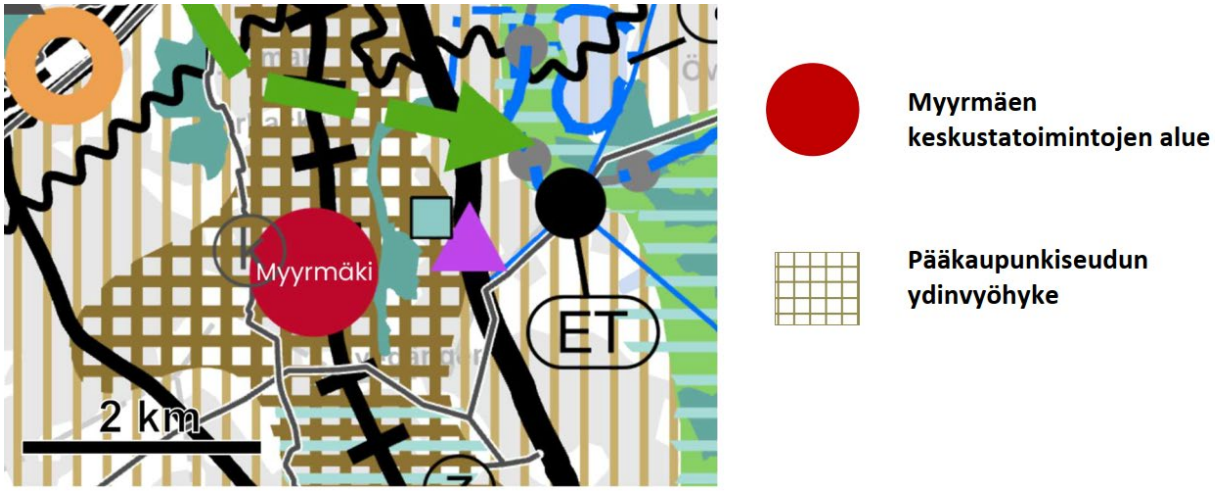
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

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.

- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä.

Maakuntakaava



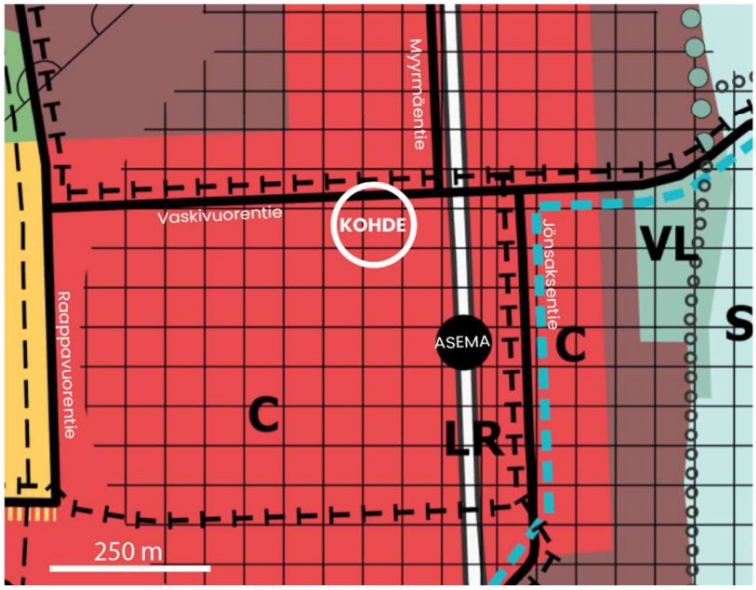
Ote maakuntakaavayhdistelmästä.

Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Asemakaava-alue on vaihemaakuntakaavassa Myyrmäen keskustatoimintojen aluetta, pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä (ruuturasteri).

MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2060. Asemakaavamuutosalue kuuluu ensisijaisesti kehitettävään vyöhykkeeseen ja Myyrmäen kaupunkiuudistusalueeseen.

Yleiskaava



C **Kaupunkikeskustanalue** kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä.

Kestävän kasvun vyöhyke maankäyttöä tehostava rakentaminen ohjataan ensisijaisesti asemanseuduille

Ohjeellinen ulkoilureitti

VL **Lähivirkistysalue**

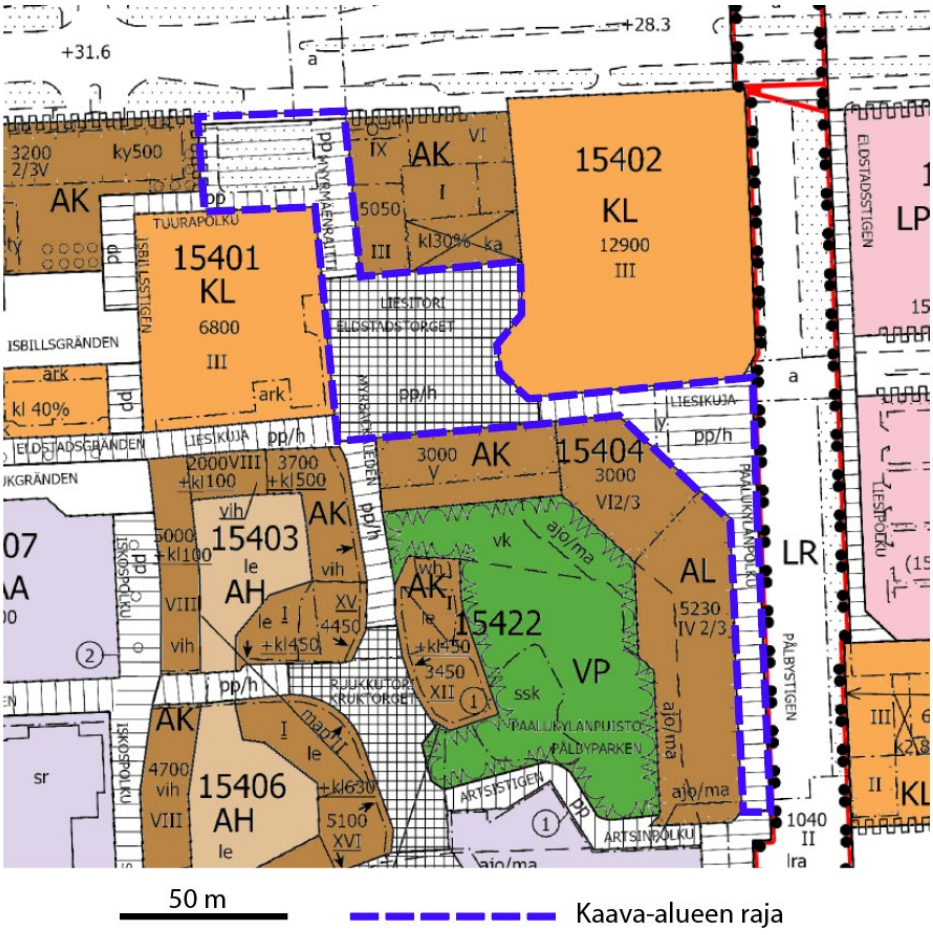
LR **Raskaan raideliikenteen alue**

AC **Kaupunkikeskustan asuinalue**

Joukkoliikenteen runkoyhteys voidaan toteuttaa raitiotienä

Vantaan yleiskaavassa alue on merkitty kaupunkikeskustan alueeksi C ja koko Myyrmäen asemanseutu on osoitettu kestävän kasvun vyöhykkeeksi. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Asemakaava



Voimassa olevassa asemakaavassa (nro. 002251, 13.6.2016) Liesitorin alue on katuaukiota/toria ja tulevan Tuurapuiston alue katualuetta ja istutettava alueen osa. Liesikujan ja Paalukylänpolun risteyksen aukion alue on jalankululle ja pyöräilylle varattua katualuetta, jolla huoltoajo on sallittu.

Viherrakenne

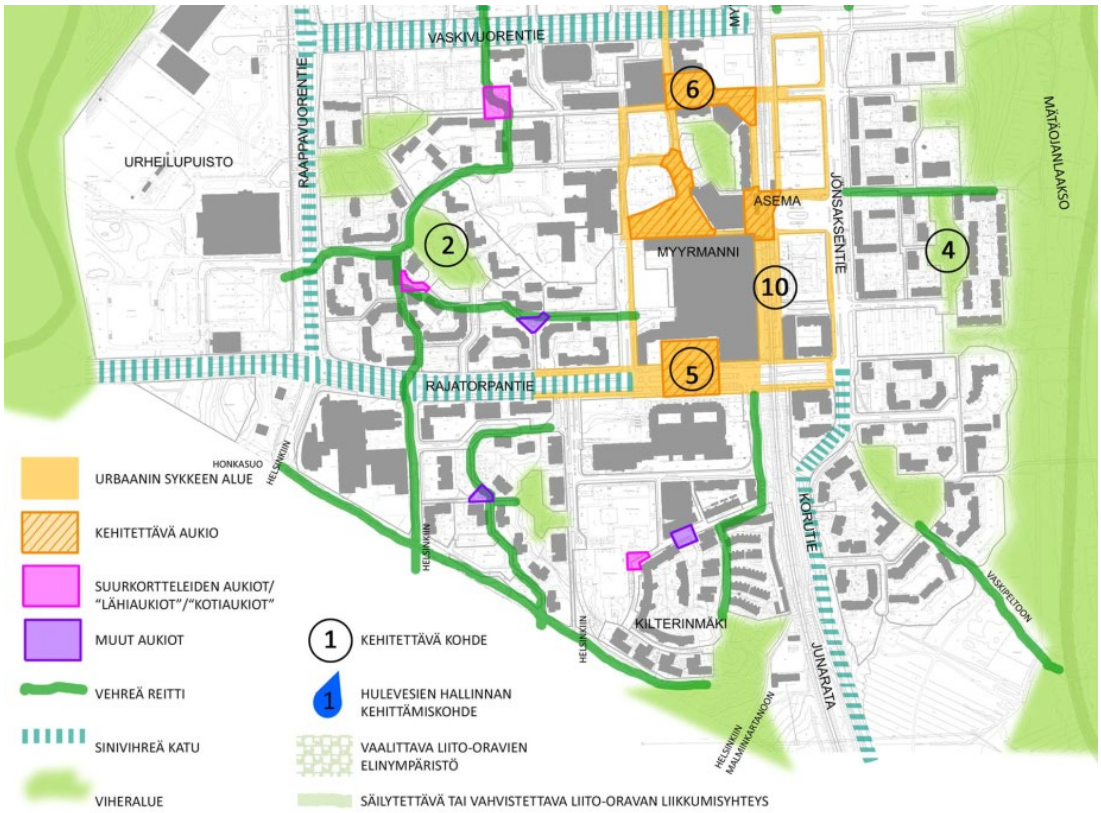
Vantaan viherrakenteen kehityskuva (VIVA, 2024) ohjaa viheralueiden, viherrakenteen ja maiseman kehitystä Vantaalla. VIVA:n avulla hallitaan viheralueverkoston ja viherrakenteen kokonaisuuden kehitystä ja haetaan hyviä ratkaisuja tulevaisuuteen. VIVA:ssa on esitetty Myyrmäen alueelle kehitysehdotuksia, joista tämän suunnittelutyön kannalta oleellisin on: *”Viheralueisiin, kaupunkivihreään tai virkistysyhteyksiin liittyen Myyrmäen keskustan aukioita, raitteja ja katuympäristöjä kehitetään vehreämmäksi ja hulevesiä viivyttäviksi.”*
Viherrakenteen kehityskuvassa on kuvailtu, että Myyrmäessä on useita korttelipuistoja (mm. Paalukylänpuisto, Kivikaudenpuisto ja Huddingenpuisto), jotka ovat osittain toiminnallisia keskustapuistoja ja osittain puistometsää eli luontoaltistuspuistoa. Korttelipuisto ja luontoaltistuspuisto määritellään samassa yhteydessä:

> *Korttelipuistot ovat keskustassa sijaitsevia 0,5–6 hehtaarin laajuisia virkistysalueita. Korttelipuistot voivat olla joko rakennettuja puistoja tai luontoaltistuspuistoja. Usein yksittäisen puiston sisällä on molempia.*
>
> *Luontoaltistuspuisto on luonnonmukainen viheralue, jolla kulutusta ohjataan reiteillä ja rakenteilla, ja mahdollistetaan kosketus luontoon. Luontoaltistuspuisto voi olla esim. metsää, puroluontoa tai niittyä.*

Myyrmäen kaavarunko 2019

Alueella on voimassa kaavarunko, jossa Liesitori (oheisessa kartassa numero 6.) on merkitty kehitettäväksi aukioksi, josta tehdään vehreä, viihtyisä ja toiminnallinen. Lisäksi kaavarungossa Vaskivuorentie on esitetty ”sinivihreänä” katuna, jolla hulevedet ohjataan viherkaistoille toteutettaviin biosuodatuspainanteisiin. Toteutus tehdään katujen peruskorjausten yhteydessä.

Liesitori sekä Liesikujan ja Paalukylänpolun risteyksen aukio on merkitty kaavarungossa osaksi keskustan urbaanin sykkeen aluetta, jossa ulkotila yhdistyy rakennusten alimpien kerrosten liiketiloihin, työtiloihin ja etupihoihin leventyen välillä aukioiksi. Ulkotila rakennetaan laadukkaaksi ja viihtyisäksi käyttäen erilaisia pintamateriaaleja, kasvillisuutta, kalusteita ja valaistusta. Julkisen ulkotilan toimintojen suunnittelussa huomioidaan ympärivuotinen käyttö ja eri ikä- ja väestöryhmät. Kaavarungossa todetaan myös, että Isomyyrin paikalle suunniteltavan rakennuksen katutason liike- ja palvelutilat avautuvat Liesitorille ja korttelin kivijalkakerroksen toimintojen tulee olla mahdollista levittäytyä Liesitorille esimerkiksi katukahvila- tai toritilana.



Ote Myyrmäen kaupunginosan kaavarungon (2019) viheralueiden ja aukioiden kehittämisideoihin liittyvästä kartasta.

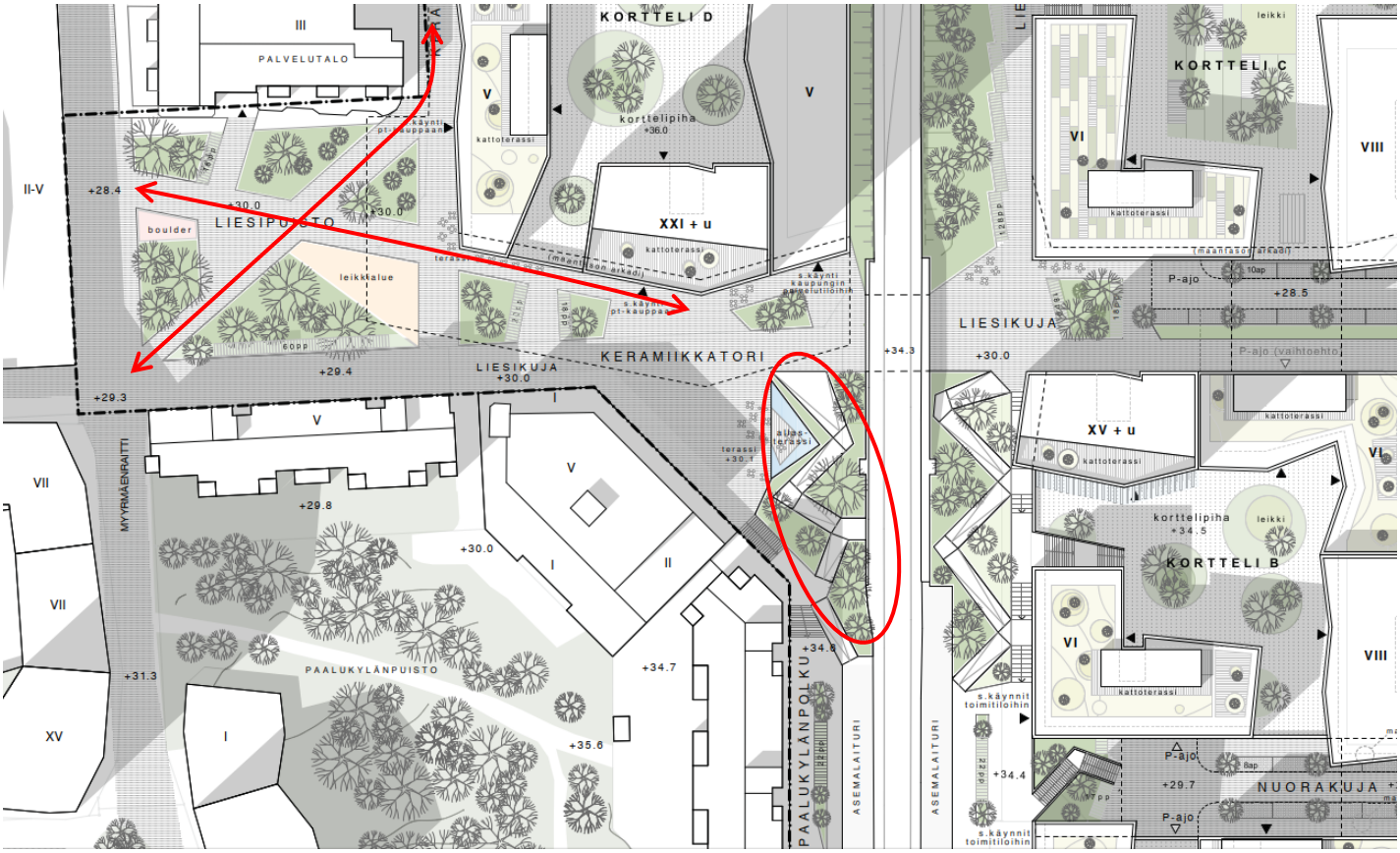
Aikaisemmat suunnitelmat – Myyr York Down Town 2021

Myyrmäen asemakortteleista järjestettiin vuonna 2019 suunnittelukilpailu ja B&M arkkitehtien (nykyisin ONE Architects) voittajaehdotuksen ”Muree Myrtsi” pohjalta laadittiin vuonna 2022 kaavaluonnoksen viitesuunnitelma Myyr York Down Town (002400). Osana viitesuunnitelmaa LOCI maisema-arkkitehdit laativat julkisen ulkotilan yleissuunnitelman (JUYS). Viitesuunnitelma ja JUYS toimivat suunnittelutyön lähtökohtana.

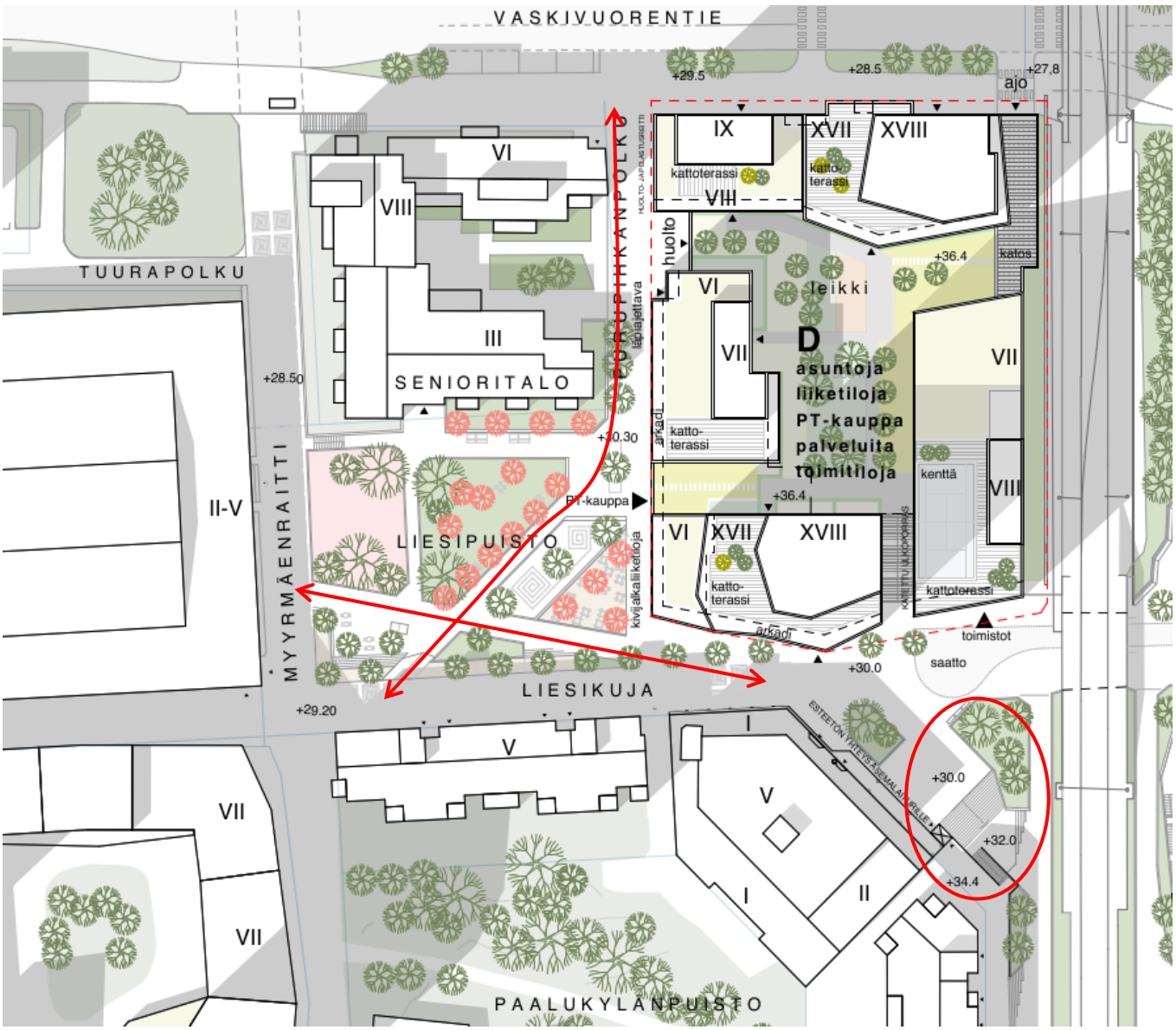
Esteetöntä kulkuyhteyttä Liesikujalta asemalaiturille on tutkittu sekä kilpailuehdotuksessa, viitesuunnitelmassa, että JUYS-työssä. Kilpailutyössä ratkaisuna on esitetty luiska, joka on loivempi kuin nykyinen kulkureitti asemalle. Korkoeron vaatima luiska on kuitenkin hyvin pitkä ja koostuu yhteensä viidestä lyhyemmästä luiskasta ja neljästä välitasanteesta. Tämä ratkaisu vaatii siten paljon tilaa (ks. oheinen ote kilpailuehdotuksesta).

Viitesuunnitelmassa ja JUYS:ssa ratkaisuna on hissi (ks. oheinen ote viitesuunnitelmasta). Hissin viereen on esitetty leveitä portaita, mitä tulee jatkosuunnittelussa harkita, sillä ne voivat lisätä häiriökäyttäytymisen paikkoja, talvikunnossapidon tarvetta ja niiden tieltä joudutaan purkamaan nykyisiä laadukkaita graniittikivimuureja.

Aikaisemmissa suunnitelmissa on esitetty diagonaaliset kulkuyhteydet Liesipuiston poikki (merkitty oheisiin kuviin nuolilla), sekä uusi katu senioritalon ja viereisen korttelin välille.



Ote asemakorttelien suunnittelukilpailun (2019) voittajaehdotuksesta ”Muree Myrtsi”, jossa on tutkittu esteettömän kulkurampin vaatima tila Liesikujalta asemalaiturille (punainen ympyrä). Suunnitelmassa on myös ehdotettu liesipuiston lävitse diagonaalisia kulkuyhteyksiä ja lisätty nykyisen Isomyyrin (KL korttelialue) ja Senioritalon (AK korttelialue) välille uusi katu (punaiset nuolet).



Ote Myyr York Down Town -viitesuunnitelmasta (2022), jossa esteetön yhteys asemalaiturille on ratkaistu hissillä (punainen ympyrä) ja kilpailuvaiheen ehdotuksen diagonaaliset yhteydet ovat säilyneet osana suunnitelmaa (punaiset nuolet).

LOCI maisema-arkkitehdit ovat esittäneet muun muassa alla olevia ideoita Liesipuistolle:

> *”Keskellä puistoa avautuu avoin nurmialue, joka mahdollistaa auringonoton, pelailut ja oleskelut. Puiston länsi- ja etelälaitaa piristävät laajat dynaamiset istutukset, jotka kukkivat pitkin kesää.*
>
> *Puiston pohjoisreunalla sijaitsevan senioritalon edustalla olevaa viheraluetta kasvatetaan, ja sen eteen luodaan oleskelualue, joka mahdollistaa myös senioriliikuntavälineiden sijoittamisen puistoon.*
>
> *Oleskelualue tarjoaa mahdollisuuden istuskella ja tarkkailla viheralueella ja sen vieressä taideteoksessa kiipeileviä lapsia ja nuoria.”*
>
> *– Ote MYDT-hankkeen julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmasta.*

Alla on LOCI maisema-arkkitehtien visioita mahdollisesta tulevasta Liesipuistosta.

1. Näkymä Myyrmäen raitin suunnalta.

2. Näkymä puistosta kohti junarataa Liesikujan suuntaisesti katsottuna.

3. Näkymä Liesipuistosta nykyisen Isomyyrin suunnasta katsottuna.

Liesipuistosta on järjestetty asukaskysely keväällä 2021 osana Myyr York Down Town kaavahanketta. Kyselyllä haettiin ajatuksia liesipuiston tulevasta luonteesta ympäröivien korttelien uudistuessa. Kysely oli karttapohjainen ja vastauksia tuli 71 kappaletta.

Karttamerkinnöissä (yhteensä 248 kpl) toivottiin Liesipuistoon:

Kukkivia puita (149 merkintää)
Kukkaistutuksia (99)
Oleskelusaarekkeita (53)
Terasseja puistoon/katuun rajautuen (47)
Reittejä ja oleskelua eri tasoissa (40)
Julkista taidetta (38)
Monitoimialuetta (30)
Liikuntaa ja oleskelua (27)
Pienimuotoisia terasseja (25)
Kaupunkipelejä (22)
Avoimia katoksia ja pergolaa (21)
Aktiivinen pyöräilykeskus (12)

Kyselyn avointen vastausten tulosten keskeiset teemat olivat:

Viherympäristö:

- Runsaasti puita ja kukkivia kasveja – vehreä, luonnonläheinen ilme
- Vuodenaikojen ja kukinta-aikojen vaihtelun huomioiminen
- Avoimet näkymät ja valoisuus tärkeitä
- Oleskelunurmikko ja vesiaihe toivottuja elementtejä

Turvallisuus ja viihtyisyys:

- Huoli alueen muuttumisesta häiriökäytön paikaksi
- Sosiaalinen kontrolli ja hyvä näkyvyys keskeisiä
- Pienet, rauhalliset istuskelupaikat toivottuja
- Riittävästi roskiksia ja huolellinen kunnossapito

Toiminnot ja palvelut:

- Pieni esiintymislava tai puhujapaikka tapahtumille
- Tilaa nuorten itseilmaisulle
- Kioski / jäätelökioski elävöittämässä aluetta
- Kevyen liikunnan mahdollisuuksia (jooga, jumppa, roikkumatanko)
- Toiminnallisuutta myös talvikaudelle (lumitilat, talvitoiminnot)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kaavahanke on alkanut Vantaan kaupungin, Kiinteistöt ja tilat -palvelualueen, joka edustaa kaupunkia maanomistajana, aloitteesta. Kaavamuutoshakemus on saapunut kaupungille 30.9.2025. Kaavamuutos 002651 tuli vireille 19.11.2025.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia olivat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattoi huomattavasti vaikuttaa ja ne viranomaiset, joiden toimialaa asia saattoi koskea.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (AKL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 19.11.2025 ja kaavatyöstä järjestettiin sekä kaavakävely 8.12.2025, että virtuaalinen asukastilaisuus 9.12.2025 (MRL 62§). Mielipiteitä kirjattiin kuusi kappaletta (liitteenä). Mielipiteistä kaksi oli viranomaisilta ja ne koskivat kunnallistekniikkaa ja sen huomiointia suunnittelussa, kolme oli yksityisiltä henkilöiltä ja yksi viereisen senioritalon osakeyhtiön (As Oy Vaskivuorentie 12 Senioritalo) hallitukselta.

Mielipiteisiin vastaa kaupunkiympäristölautakunta. Mielipiteet ja vastineet ovat esityslistan ja pöytäkirjan liitteenä vuorovaikutusraportissa:
paatokset.vantaa.fi → esityslistat/päätökset → kaupunkiympäristölautakunta → 14.4.2026

Mielipiteissä oltiin huolissaan Liesitorin nykyisestä turvallisuustilanteesta ja sen parantamisesta, esteettömistä kulkureiteistä sekä talvikunnossapidosta, saattoliikenteen järjestämisestä ja mahdollisten uusien toimintojen aiheuttamasta melusta. Tuurapuiston osalta toivottiin nykyisten puiden säästämistä ja eri vuodenaikoina toimivan kasvillisuuden lisäämistä. Kaavakävelyllä käydyissä keskusteluissa tuli esille, että kävelysillan ja portaiden purkaminen (Liesikujan ja Paalukylänpolun risteyksen aukio) on heikentänyt merkittävästi Liesikuja 4:n toisen kerroksen liiketilojen saavutettavuutta. Mielipiteet ja niiden vastineet ovat kokonaisuudessaan liitteenä.

Vantaan kadut ja puistot -palvelualue järjesti kyselyn Myyrmäen suuralueen ikäystävällisen puiston sijainnista, suunnittelusta ja toteutettavista elementeistä ajalla: 19.11.-19.12.2025 ja 12.1.-31.1.2026. Kyselyyn vastasi 123 henkilöä. Tulosten perusteella ikäystävällisen puiston sijainniksi valittiin Liesipuisto Aitapuiston sijaan. Puistoon toivottiin penkkien lisäksi kukkivia kasveja, isoja puita, talvikunnossapidettyjä ja esteettömiä kulkureittejä, voimaharjoittelu- ja tasapainoharjoittelulaitteita, sekä rauhallisia oleskelupaikkoja, piknikpöytää/ruokailupaikkoja ja mahdollisuutta pihapeleihin. Avoimissa vastauksissa toivottiin lisäksi puistoon keinua, johon pääsee rollaattorilla tai pyörätuolilla, tanssilattiaa ja mahdollisuutta viettää aikaa lastenlasten kanssa. Tulokset on luettavissa kokonaisuudessaan kaavan nettisivuilta löytyvästä linkistä.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen. Muistutusten ja lausuntojen huomioiminen.

Tämä kohta lisätään nähtävilläolon jälkeen.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset kaavakarttaan ja -määräyksiin

Tämä kohta lisätään nähtävilläolon jälkeen.

Kaavan aineisto ja käsittelyvaihe on nähtävillä kaavan nettisivuilla:
https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/liesipuistoa-ja-tuurapuistoa-kehitetaan-toiminnallisiksi-puistoiksi-myyrmaessa

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Kaavan OAS:n laatimisen aikana oli voimassa vielä Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia ja vuosien 2026–2029 kaupunkistrategia julkaistiin kaavatyön aikana.

Vantaan valtuustokauden 2026–2029 strategia (Kv 26.1.2026):

Tulevaisuus asuu Vantaalla -strategian visiona on hyvän elämän Vantaa, tasapainoisen kasvun Vantaa sekä vetovoimainen Vantaa. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuin-, opiskelu- ja työpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Tätä kaavatyötä koskevat tavoitteet strategiasta:

Hyvän elämän Vantaa

1. Parannamme yhteisöllisyyttä.

   Liesitorista kehitetään Liesipuisto, ikäystävällinen puisto, joka muuttaa nykyisen kivisen ja vähällä käytöllä olevan aukion toiminnalliseksi kaupunkipuistoksi. Puiston toiminnot suunnitellaan siten, että ne mahdollistavat eri sukupolvien yhteisen ajanvieton ja kohtaamiset, sekä eri kuntoisten käyttäjien liikkumisen.

2. Parannamme vantaalaisten turvallisuutta.

   Liesitorilla on nykyisin päihteisiin liittyvää häiriökäyttäytymistä, joten alueen turvallisuuden tunnetta parannetaan ja turvallisuus otetaan erityisesti huomioon Liesi- ja Tuurapuistojen suunnittelussa. Suunnittelun keinoja tähän ovat muun muassa alueen viihtyisyyden parantaminen, valaistussuunnittelu ja toiminnallisuuden lisääminen.

4. Parannamme kaupunkikeskuksien elinvoimaa.

   Kaava-alue on osa Myyrmäen ydinkeskustan suunnitelman (015200) laajempaa suunnittelualuetta, missä kehitetään koko kaupunkikeskustan aluetta kokonaisuutena. Liesi- ja Tuurapuisto ovat tärkeä urbaani virkistysalue kaupunkikeskustassa, minkä kehittäminen tukee koko alueen elinvoimaisuutta. Uudet puistot parantavat keskustan aktiivisuutta muun ohella mahdollistamalla kioskimuotoista pienyrittäjyyttä ja liikuntamahdollisuuksia lisäämällä.

5. Parannamme Vantaan viihtyisyyttä.

   Uudet Liesi- ja Tuurapuisto parantavat Myyrmäen viihtyisyyttä vahvistamalla keskustan viherrakennetta sekä lisäämällä toiminnallisia oleskelun, liikkumisen ja kohtaamisen paikkoja. Puistojen suunnittelussa huomioidaan kaikki eri käyttäjäryhmät, mutta ikäystävällisen puiston suunnittelussa huomioidaan erityisesti iäkkäiden toiveet, mistä järjestettiin asukaskyselyt joulukuussa 2025 ja tammikuussa 2026.

Vetovoimainen Vantaa

9. Lisäämme kaupunkivihreää ja lähiluonnon saavutettavuutta.

   Liesi- ja Tuurapuistossa vahvistetaan Myyrmäen keskustan viherrakennetta lisäämällä alueelle monipuolista kasvillisuutta, kuten puita, istutuksia ja eri vuodenaikoina kukkivia kasveja. Lisäksi lisätään vettä läpäiseviä pintoja esimerkiksi sadepuutarhoja tai nurmikiveä huomioiden esteettömyys ja talvikunnossapito. Puistoista suunnitellaan urbaaneja kaupunkipuistoja, jotka tarjoavat mahdollisuuksia virkistymiseen keskeisellä sijainnilla hyvien joukkoliikenneyhteyksien sekä senioritalon ja palveluasumisen läheisyydessä. Tuurapuistoa kehitetään mikrometsäksi, joka vahvistaa kaupunkiluontoa Myyrmäessä.

MAL-tavoitteet:

- Ei kaavaa koskevia tavoitteita MAL-sopimuksissa.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018 päivitetty KV 10.10.2022 § 7[SA1])

- Ei kaavaa koskevia linjauksia.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2025 (Kv 15.12.2025):

Vantaan arkkitehtuuriohjelma linjaa suunnittelemaan ja toteuttamaan kaupunkia, jossa korostuu paikalliset tilat ja pitkäikäiset talot. Tämän asemakaavan kannalta keskeisiä tavoitteita ovat:

- Edistetään kollektiivisten tarinoiden kaupunkia eli vahvistetaan alueellisia erityispiirteitä.
- Huomioidaan kaupunkiympäristössä käytön jäljet eli korostetaan kerroksellista kaupunkia.
- Tuetaan kävelijän vauhdilla koettavaa kaupunkia eli luodaan liikenteeltään hidastettuja paikkoja.
- Suunnitellaan kortteleita, jotka tuovat “silmiä kaduille” – eli mahdollistavat kohtaamisia, luonnollista valvontaa ihmisten läsnäolon kautta sekä moninaista toimintaa, joka synnyttää liikettä ja näkyy kadulle.
- Edistetään ihmisen mittakaavaista kaupunkia eli luodaan visuaalista ja toiminnallista vaihtelua.
- Suunnitellaan ilmastonmuutokseen sopeutuvaa luontoa ja kaupunkirakennetta.
- Huomioidaan villiintyvä kaupunkiluonto eli luodaan kaupunkiympäristössä edellytyksiä hyvinvoiville lajeille ja ihmisille.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Hiilineutraalius ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Viherrakenne on terveyttä tukevaa ja hyvinvointia luova. Säilytetään ja parannetaan viheralueiden saatavuutta.
- Luodaan hyvät edellytykset kestävälle ja monimuotoiselle liikkumiselle.
- Edistetään rakentamisen kiertotaloutta.
- Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan Vantaalla suunnitelmallisesti.
- Hiilinielujen ja hiilivarastojen vahvistaminen.

3.3.2 Muut tavoitteet

Maanomistaja

Maanomistajana on Vantaan kaupunki, jonka tavoitteet on esitetty luvussa 3.3.1.

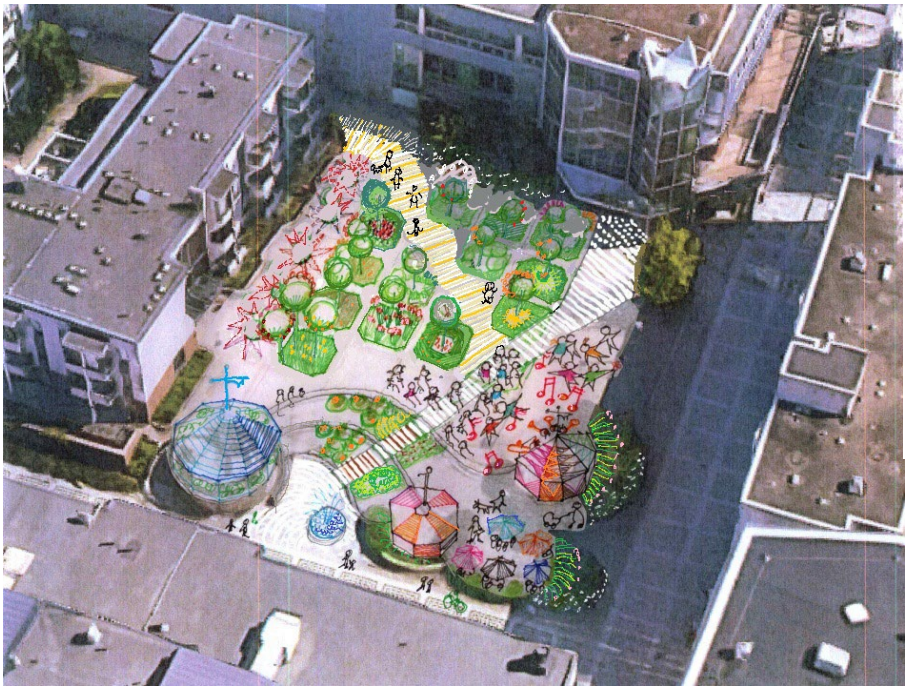
Osallisten palautteista tulleet tavoitteet

Osallisten palautteiden pohjalta ei ole lisättäviä tavoitteita edellä mainittujen ohelle.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

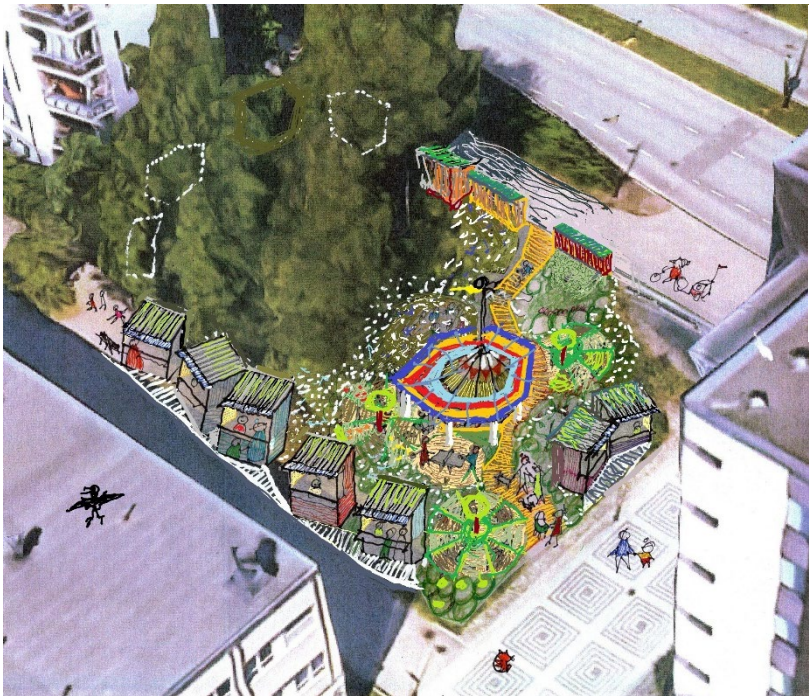
Liesipuistosta ja Tuurapuistosta laadittiin idealuonnoksia kaavatyön aikana. Varsinainen puiston suunnittelu toteutetaan Vantaan kadut ja puistot palvelualueen viheraluesuunnittelussa kaavan ollessa lainvoimainen.

Luonnosvaihtoehto A.



Luonnos Liesipuistosta. Graniittimuurit on säilytetty ja niitä on integroitu osaksi uusia kioski, kasvihuone ja katosrakenteita. Toiminnoiksi on ideoitu:

- *kasvihuone*
- *salaattikahvila*
- *näyttämö*
- *pelejä (shakki, petankki, mölkky)*
- *leikki- ja liikuntavälineitä*
- *suihkulähde*



Luonnos Tuurapuistosta. Toiminnoiksi on ideoitu:

- *mikrometsä ja luontopolku koivikossa*
- *leikki- ja liikuntavälineitä*
- *amfiteatteri*
- *grillikatos*
- *kioskeja*

Vaihtoehdossa A on elävyyttä ja toimintaa, mutta molemmat puistot voisivat olla vihreämpiä ja puiden latvusten peittävyys suurempi. Tuurapuisto on pieni, joten siihen ei mahdu yhtä paljon toimintoja, kuin on ideoitu. Kioskien paikat sopivat paremmin Myyrmäenraitin varrelle ja Liesipuiston kuin Tuurapuistoon. Grillaus koetaan häiritseväksi tiiviissä kaupungissa, joten tämä ei ole otollisin sijainti toiminnolle. Suihkulähteen toteuttaminen ei ole kannattavaa ylläpidon ja kustannusten näkökulmasta.

Luonnosvaihtoehto B.

Luonnos Liesi- ja Tuurapuistosta.

Liesipuisto:
Liesipuistoon on lisätty kasvualustaa istutusalueina ja sadepuutarhoina, joita on sijoitettu esimerkiksi säilytettävien graniittimuurien väliin. Puita (erityisesti kukkivia puita) ja latvuspeittävyyttä on lisätty Liesipuistoon. Senioritalon ja Isomyyrin edustoille on jätetty tilaa pelastus-, huolto- ja saattoajolle. Tulevaisuudessa, jos Isomyyri puretaan ja ajoyhteys voidaan toteuttaa Vaskivuorentien suunnalta, osa alueesta voidaan varata terassiksi, joka tukee kortteliin rakentuvia maantason liiketilojen toimintaa. Luonnoksessa on kuvattu puiston toiminnallisiksi elementeiksi: esteetön pihakeinu, liikuntavälineitä, pihapeli/jumppapaikka ja oleskelu/piknikpöytä.

Poikittaiset kulkuyhteydet on huomioitu ja loivennettu pyörätuolilla kuljettaviksi. Toiminnoiksi ja elementeiksi on ideoitu: oleskelua, saavutettavaa puutarhakeinua, liikuntavälineitä sekä pihapelejä (mölkky, shakki, petankki). Petankkikenttä ja nurmilaatta-alue voivat mahdollistaa myös esimerkiksi jumppaamisen tai piknikin. Puistoon on mahdollista sijoittaa kioski tai muita väliaikaisia tai liikkuvia rakenteita.

Tuurapuisto:
Tuurapuisto on esitetty luonnoksessa mikrometsänä, jonka läpi kulkee polku Vaskivuorentien varren bussipysäkille. Puita on lisätty ja nurmi on muutettu osittain niityksi ja metsän lähemmäs vastaamaan metsän aluskasvillisuutta.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavakartta merkintöineen, käyttötarkoitusalueineen ja määräyksineen mahdollistaa molemmat luonnosvaihtoehdot A. ja B. Ne toimivatkin jatkosuunnittelun lähtökohtana yhdessä Myyr York Down Town viitesuunnitelman yhteydessä laaditun julkisen ulkotilan yleissuunnitelman kanssa (esitelty luvussa. 2.2.1).

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan nykyiset Liesitorin tori/aukio alue ja Tuurapolun ja Myyrmäenraitin kulman istutettavan alueen osa puistoalueiksi: Liesipuistoksi ja Tuurapuistoksi. Lisäksi Liesikujan ja Paalukylänpolun risteyksen kolmion muotoinen alue, joka on nykyisin varattu jalankululle ja polkupyöräilylle, merkitään aukioksi ja nimetään Liesiaukioksi. Tuurapolun haara nimetään Jäätuuraksi. Liesitorilla sijaitseva arvopuu, tammi, ja Tuurapolun pohjoispuolinen koivikko merkitään säilytettäviksi.

4.1.1 Mitoitus

Uusien viheralueiden laajuus:

Liesipuisto: 1790 m^2

Tuurapuisto: 590 m^2

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Liesipuisto kehittää aluetta toiminnallisemmaksi sekä lisää vehreyttä ja viihtyisyyttä. Tuurapuistoa kehitetään mikrometsänä. Puistot kannustavat viettämään aikaa alueella, mikä lisää luonnollista valvontaa läsnäolon kautta ja elävöittää kaupunkitilaa. Asemakaavamuutos toteuttaa Viherrakenteen kehityskuvan VIVAn mukaisia tavoitteita ja vahvistaa Myyrmäen viheralueverkoston rakennetta.

Puistot toteuttavat ihmisen mittakaavaista kaupunkia tukemalla kävelyä sekä tarjoamalla viihtyisiä oleskelu- ja pysähtymispaikkoja. Puistosuunnittelussa määritellään tarkemmin kasvillisuus, pinnoitteet ja valaistus, jotka tuovat Myyrmäen keskustaan sekä visuaalista että toiminnallista vaihtelua.

Kaava mahdollistaa kioskien, tapahtumakojujen ja muiden vastaavien kevyiden rakennelmien sijoittaminen alueelle, mikä luo edellytyksiä pienyrittäjyyden harjoittamiselle ja väliaikaiselle yritystoiminalle. Uudet toiminnot aktivoivat asukkaita ja yhteisöjä käyttämään kaupunkitilaa, joka on nykyisin suurelta osin kivettyä ja vähätoimintoista aukiota.

Asemakaavamuutoksella vahvistetaan alueen yhteyttä kivikautiseen historiaan sekä alueen nimissä (nimistöstä luvussa 4.5), että tulevan Liesipuiston suunnittelussa. Kaavassa on määrätty, että Liesipuiston ja Liesiaukion alueiden suunnittelussa tulee huomioida Myyrmäen kivikautinen menneisyys. Lähtökohtana on säilyttää alueen graniittikivet osana tulevaa Liesipuistoa, mikä luo yhden ajallisen kerrostuman ja toteuttaa kerroksellista kaupunkitilaa.

Kaavatyössä on lisäksi huomioitu Vantaan kadut ja puistot -palvelualueen viheraluesuunnittelulle asettamat tavoitteet ikäystävällisen puiston toteuttamiseksi. Puistosuunnitelma laaditaan kaavan ollessa lainvoimainen.

Kadut ja puistot palvelualueen tavoitteita ikäystävälliselle puistolle (Liesipuisto):

- Puisto on helposti saavutettava, kulkureitit ovat melko tasaisia, kovapintaisia ja vähintään 1,5 metriä leveitä. Mäkiin asennetaan kaiteet.
- Puistossa tulee olla hyvä näkyvyys, riittävä valaistus ja ympäristö on helposti hahmotettavissa.
- Hyvät levähdysmahdollisuudet ja selkä- ja käsinojallisia penkkejä sijoitetaan tiheästi. Penkkien valinnassa huomioidaan esteettömyysmitoitukset ja korkeammat istuimet.
- Kasvillisuus on suojaavaa ja elinvoimaista.
- Puisto mahdollistaa monisukupolvisia kohtaamisia.
- Puistossa on liikuttavia elementtejä, jotka soveltuvat eri kuntoisille käyttäjille.

4.3 ALUEVARAUKSET

Kaavan alue koostuu puistoalueista sekä jalankululle ja pyöräilylle varatusta katualueesta, jossa huoltoajo on sallittu.

4.3.1 Korttelialueet

VP, Puisto

Liesitorin alue on muutettu katuaukio/torista puistoksi. Liesipuisto on toiminnallinen, urbaani ja vehreä kaupunkipuisto, joka on Myyrmäen suuralueen ikäystävällinen puisto. Alueelle saa sijoittaa kioskeja, tapahtumakojuja tai vastaavia rakennelmia.

Olemassa olevat kaarevat graniittimuurit on ensisijaisesti säilytettävä ja alueelta purettava graniitti tulee uusiokäyttää alueella. Graniittikivet ovat arvokas materiaali, joka muodostaa yhden alueen historian ajallisen kerrostuman alueella, joten kaavalla varmistetaan tämän resurssin hyötykäyttö.

Tuurapolun pohjoispuolinen istutettavan alueen osa on muutettu puistoksi. Tuurapuisto on vehreä mikrometsänä kehitettävä urbaani viheralue. Puiston pohjoisosaan Vaskivuorentien laidalle voidaan sijoittaa melua torjuva rakenne, joka toimii myös hyönteishotellina eli hyönteisten pesä- ja talvehtimispaikkana.

4.4 KAAVAN MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja lisää virkistysalueita – puistoa - Myyrmäen kaupunkikeskustassa. Se sijoittuu hyvien kevyen liikenteen ja joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaava ei aiheuta merkittäviä vaikutuksia väestön rakenteeseen ja kehitykseen.

Kaupunkikuva

Myyrmäen keskustan urbaanien virkistysalueiden toiminnallisuuden kehittäminen ja vehreyden lisääminen parantavat alueen kaupunkikuvaa. Liesi- ja Tuurapuisto lisäävät puita ja virkistymismahdollisuuksia keskustassa, mikä muuttaa nykyistä kivettyä aukiotilaa viihtyisämmäksi. Puistosuunnittelussa tullaan tarkastelemaan muun ohella valaistusta, pintamateriaaleja, puiston elementtejä ja parannetaan alueen turvallisuuden tuntua. Kaava mahdollistaa puistojen myötä ihmisen mittakaavaista kaupunkitilaa, joka suunnitellaan detalji tasolla esim. kalusteiden ja istutusten osalta. Toiminnallisuuden lisääminen kannustaa viettämään aikaa Liesipuistossa, mikä lisää luonnollista valvontaa läsnäolon kautta ja elävöittää kaupunkitilaa. Liesipuiston ja Liesiaukion alueen suunnittelussa tulee huomioida Myyrmäen kivikautinen menneisyys. Puistoalueiden ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja kestävää, ja toteutuksen korkeatasoista.

Palvelut ja työpaikat

Puistoalueilla ja Liesiaukiolla sallitaan kioskien, tapahtumakojujen tai vastaavien rakennelmien sijoittaminen. Tämä mahdollistaa pienimuotoisen yrittämisen ja tukee Myyrmäen innovaatiokaava (MYBA) kehityskuvan (hankenumero: 015000) toteuttamista.

Taloudelliset vaikutukset

Kaava tuottaa puistorakentamista ja puistojen ylläpitoa.

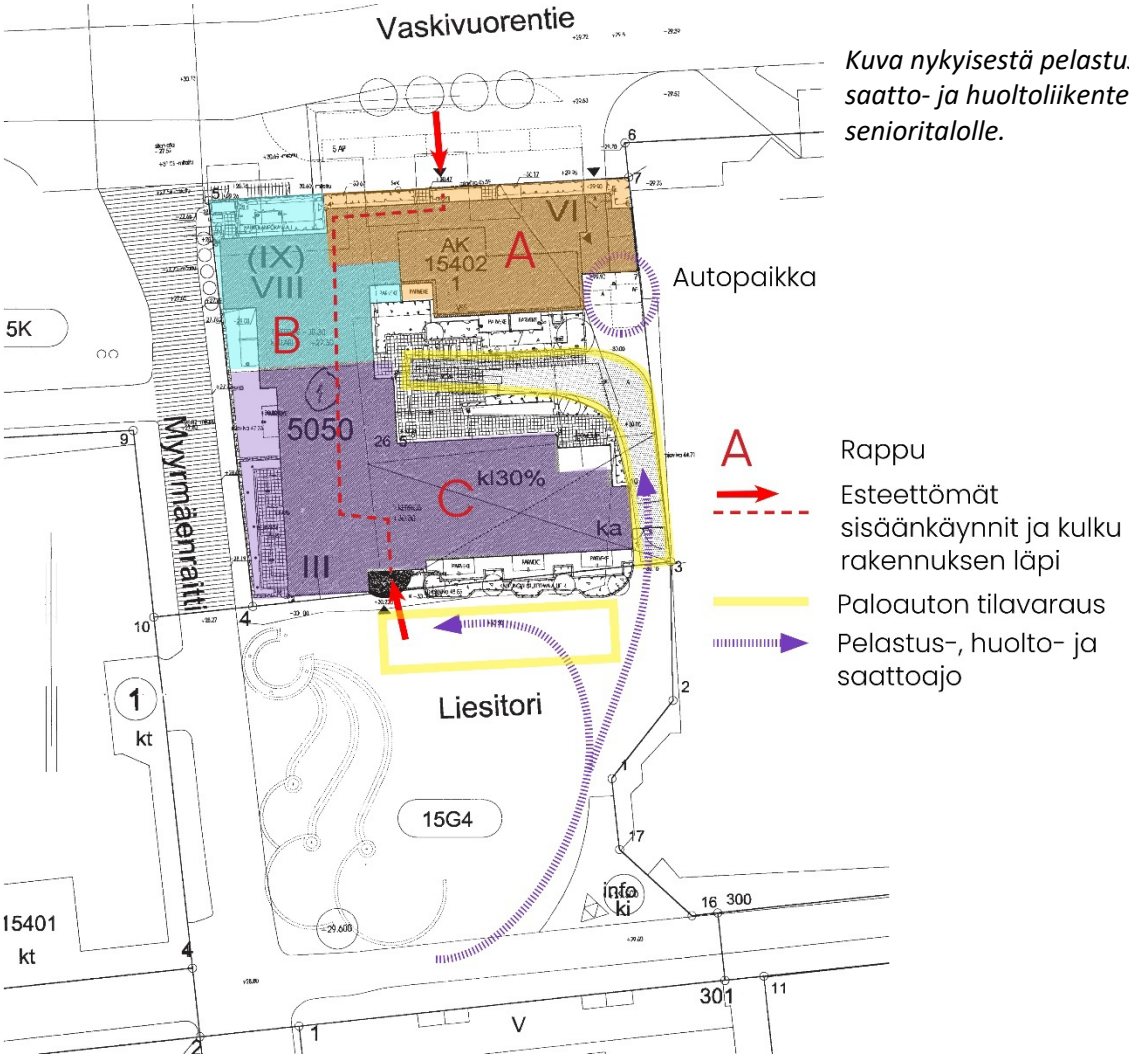
Virkistys ja sosiaalinen ympäristö

Tuura- ja Liesipuisto lisäävät kaupunkivihreää ja sen saavutettavuutta Myyrmäen keskustassa hyvien kävely- ja pyöräilyreittien sekä joukkoliikenneyhteyksien varrella. Liesipuistoon toteutettava ikäystävällinen puisto on Myyrmäen suuralueella erityisesti ikääntyvän väestön toiveita toteuttava kaupunkipuisto (puistosuunnittelun tavoitteita on luvussa 4.2 ja ikäystävällisen puiston asukaskyselyn tuloksia liitteenä selostuksen lopussa). Puiston läheisyydessä sijaitsee palvelu- ja senioritaloja, ja kaavassa on määrätty, että ulkotilojen suunnittelussa tulee huomioida eri käyttäjien tarpeet.

Puistoalueet parantavat Myyrmäen ydinkeskustan viihtyisyyttä ja julkisten ulkotilojen toiminnallisuutta esimerkiksi liikuntavälineillä sekä pihapeleille (kuten mölkky ja petankki) soveltuvilla alueilla. Keskustan vihreyden lisääminen sekä ulkotilojen kehittäminen tukevat alueen viihtyisyyttä ja voivat osaltaan ehkäistä alueiden sosiaalista eriytymistä. Valaistuksen ja istutusten kehittäminen parantavat myös alueen koettua tuvallisuutta.

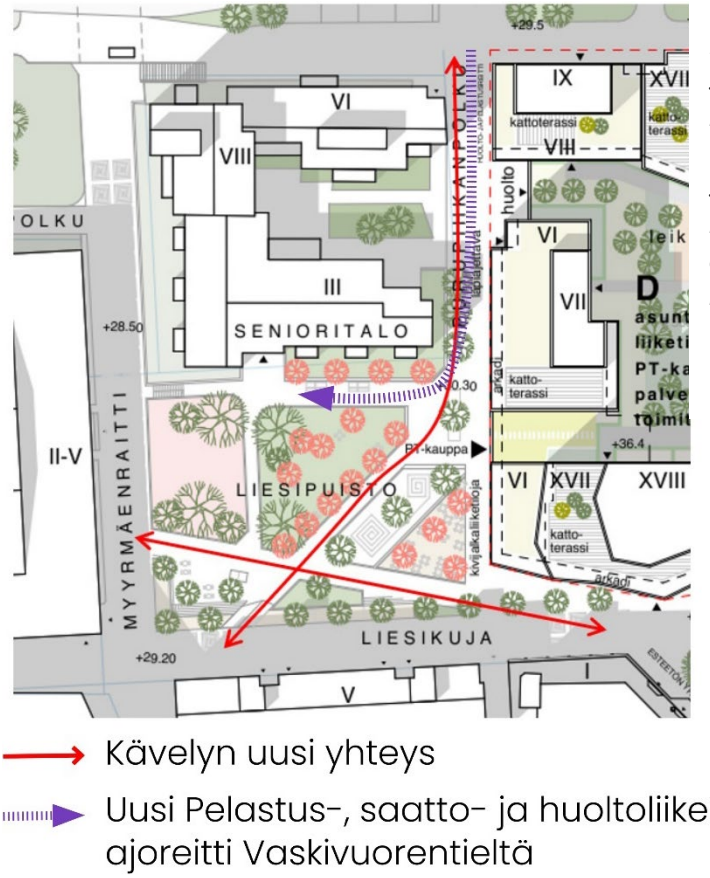
Liikenne

Liesipuiston suunnittelussa on huomioitava pelastus-, saatto- ja huoltoliikenteen järjestäminen viereisten kortteleiden kiinteistöille – erityisesti senioritalolle. Nykyisin tämä on järjestetty Liesikujan suunnasta Liesitorin lävitse (kuva alla). Myyr York Down Town viitesuunnitelmassa on



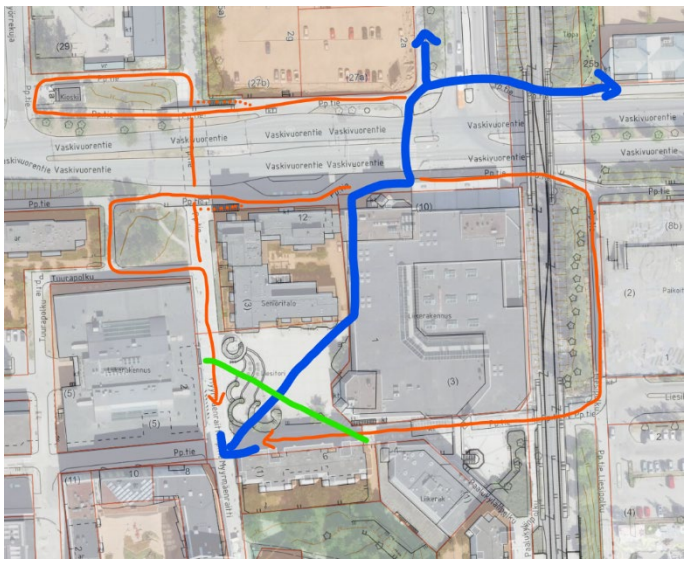
Kuva nykyisestä pelastus-, saatto- ja huoltoliikenteestä senioritalolle.

esitetty uusi ajoyhteys pelastus-, huolto- ja saattoliikenteelle suoraan Vaskivuorentieltä, jolloin tulevan Liesipuiston lävitse ei syntyisi ajoliikennettä. Tämä vaatii kuitenkin viereisen Isomyyrin kiinteistön purkamisen ja uudisrakentamisen (kuva alla).



Kuvaote Myyr York Down Town viitesuunnitelmasta, jossa pelastus-, huolto- ja saattoliikenne on järjestetty uutta tietä pitkin Vaskivuorentien suunnalta. Ratkaisulla vältetään ajoliikenne Liesipuiston kautta, mutta edellyttää Isomyyrin kiinteistön purkamista.

Liesipuiston suunnittelussa tulee huomioida kävelyn ja pyöräilyn diagonaaliset yhteydet Liesipuiston kautta. Puistosuunnittelulla voidaan mahdollistaa uusi yhteys Liesipuiston poikki (vihreällä kuvassa alla) ja suunnittelussa varaudutaan mahdolliseen uuteen yhteyteen Vaskivuorentieltä (sinisellä kuvassa alla). Puistot lisäävät jalankulkijoille ja pyöräilijöille viihtyisiä paikkoja kaupungissa, sekä kannustavat pysähtymään ja viettämään aikaa vehreissä kaupunkipuistoissa.



Kuva kävelyn ja pyöräilyn yhteyksistä. Punaisella on esitetty nykyiset yhteydet, sinisellä tavoiteltava uusi yhteys ja vihreällä uusi yhteys tulevan Liesipuiston poikki.

Vesihuolto

Suunnittelualueeseen kuuluvilla katualueilla sijaitsee runsaasti yleistä vesihuoltoa, mutta kaava ei edellytä uusia johtoja tai nykyisten siirtoja.

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon.

Ympäristöhäiriöt

Alueella mitoittavana melulähteenä on lentomelu (50–55 dB) ja Tuurapuiston sekä Liesiaukion osalta tie- ja rautatieliikenteen yhteismelu (55–60 dB). Liesipuiston osalta ei ole melun aiheuttamia ongelmia. Tuurapuiston pohjoisosaan on mahdollista toteuttaa melurakenne, joka voi toimia melun vähentämisen lisäksi myös hyönteishotellina tarjoten talvehtimispaikkoja hyönteisille ja suojaten luonnon monimuotoisuutta kaupungissa. Kasvillisuuden lisääminen Liesi- ja Tuurapuistossa parantavat alueen ilmanlaatua.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavan vaikutuksia ekologiseen kestävyyteen ja luonnon monimuotoisuuteen on arvioitu muun ohella alueellisen viherkertoimen (ARVO) laskennalla. Kaava toteuttaa ilmastonmuutokseen sopeutuvaa luontoa ja kaupunkirakennetta alla kuvatuilla tavoilla.

Puistojen viherrakenne

Liesipuisto toteutetaan tori/aukioalueelle, joka on nykyisin kivettyä ja rakennettua ympäristöä. Tuurapuisto toteutetaan alueelle, jolla on kasvillisuudeltaan yksipuolista ja hoidettua nurmea sekä koivuja. Sitä kehitetään hallitusti villinä mikrometsänä, mikä monipuolistaa alueen kasvillisuutta, parantaa sen luontoarvoa ja luo edellytyksiä hyvinvoiville lajeille ja ihmisille kaupunkiympäristössä. Tulevassa puistosuunnittelussa selvitetään rakennetun ympäristön luontotyyppien tilassa tapahtuva tarkempi muutos, mutta kaavan vaikutus on positiivinen.

V-alkuisille maa-alueille ei ole asetettu vihertehokkuudelle yleistä vähimmäistavoitelukua, jota Vantaan kaupungilla tavoiteltaisiin, sillä vihertehokkuudella ohjataan rakennettuja maa-alueita – ei virkistysalueita. Kaavassa on annettu vihertehokkuuden sijasta kuvaileva kaavamääräys, jonka mukaan puistoalueiden tulee olla vehreitä ja vahvistaa alueen siniviherrakennetta esimerkiksi lisäämällä puita, kerroksellista ja monipuolista kasvillisuutta, vettä läpäiseviä pintoja ja niittyä. Määräys ohjaa toteuttamaan puistoja tavoitteellisesti ja kaupungin strategian ja arkkitehtuuriohjelman mukaisesti edistäen luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Osana kaavaa koskevia taustaselvityksiä ja lähdemateriaalia on kuitenkin esitetty puistojen vihertehokkuuksien luonnostelu, jossa laskettiin luonnosten perusteella suuntaa antavat vihertehokkuusarvot, joita voidaan käyttää jatkosuunnittelun tukena.

Asukkaiden toiveesta, pölyttäjien elinolojen tukemiseksi ja ihmisten hyvinvoinnin lisäämiseksi kaavassa on määrätty, että puistojen istutusalueilla tulee olla monipuolista kasvillisuutta sekä kukkivia ja pölyttäviä pensaita ja puita.

Puistosuunnittelussa tarkastellaan tarkemmin, kuinka sinivihreää rakennetta vahvistetaan, mutta luonnosten pohjalta laadittiin alustava arvio istutettavan kasvillisuuden määrästä:

Liesipuisto
Kokonaispinta-ala: 1790 m^2

Liesipuistoon suunnitellaan alueita, joilla toteutetaan ikäystävällisen puiston toimintoja ja elementtejä. Lisäksi esteettömät kulkuyhteydet, pelastustiet, maanalainen infra ja graniittikiviset rakenteet perustuksineen vievät tilaa, mutta uusia puita on mahdollista istuttaa noin 12–20 kappaletta ja noin 600 m^2 pensaita ja perennoja.

Puoliläpäisevää pinnoitetta kuten nurmikiveä tai kivituhkaa on luonnostelussa arvioitu noin 270 m^2. Hulevesien hallintarakenteita esimerkiksi sadepuutarhaa tai biosuodatuspainannetta, jossa on monipuolista ja kerroksellista kasvillisuutta, on arvioitu noin 50 m^2.

Tuurapuisto

Kokonaispinta-ala: 590 m^2

Tuurapuisto on pieni, rinteessä ja sen alueella sijaitsee paljon maanalaista infraa. Nykyiset puut peittävät latvuksineen noin 300 m^2 alueesta ja ne säilytetään. Kun infra ja olemassa olevat puusto juurineen huomioidaan, istutuspinta-alaa jää arviolta 120 m^2, mikä mahdollistaa noin 3–6 uuden puun istuttamisen. Nurmea on mahdollista muuttaa niityksi tai kasvillisuudeltaan monipuolisemmaksi ja lähemmäs metsän kaltaista aluskasvillisuutta. Tuurapuistoon ei sijoiteta vettä läpäisemättömiä pinnoitteita.

ARVO-laskenta

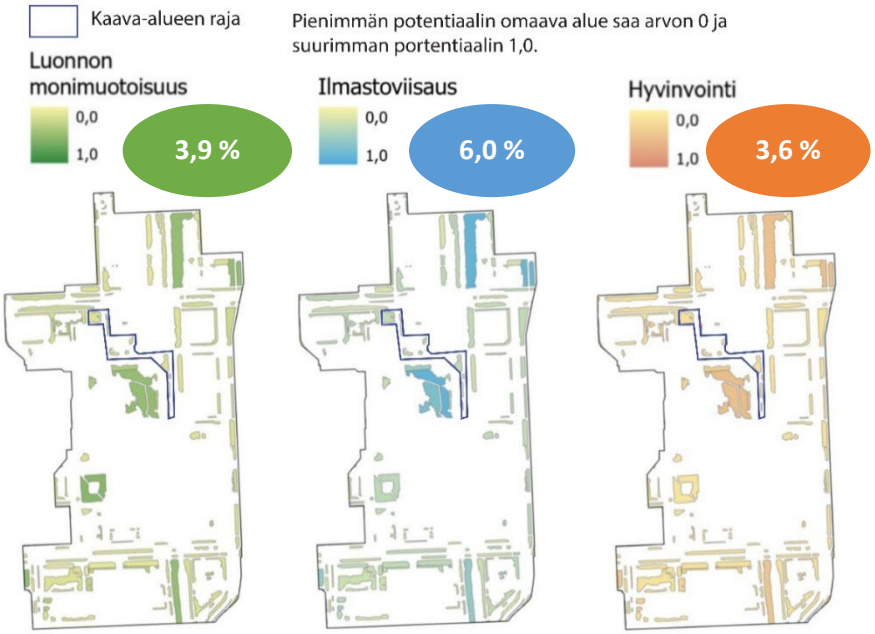
Myyrmäen ydinkeskustan nykytilannetta on tarkasteltu alueellisen viherkertoimen laskennalla osana *Myyrmäen ydinkeskustan suunnitelmaa* sekä *Viherrakenteen arviointi ja vahvistaminen kaupunkien maankäytön suunnittelussa* -hanketta (2023–2025). ARVO-laskennan tuloksia on kaavan nettisivuilla.

Myyrmäen ydinkeskustassa on melko vähän alueita, joilla on korkea potentiaali tukea luonnon monimuotoisuutta, kuten metsiä, puustoisia puistoja, maanvaraisia pihoja ja ruderaatteja. Vain 14 % alueen pinta-alasta on kasvipeitteistä. Luonnontilaisia luontotyyppejä on jäljellä vähän, ja viherrakenne koostuu pääosin rakennetun ympäristön luontotyypeistä.

Viherrakenteella on myös potentiaalia tuottaa ilmaston muutokseen sopeutumista edistäviä ekosysteemipalveluita eli hulevesien hallintaa ja pienilmaston säätelyä, sekä hiilen sidontaa ja varastointia. Lisäksi viherrakenteella on potentiaalia edistää ihmisille fyysistä, psyykkistä ja sosiaalista hyvinvointia. Näitä vaikutuksia on kuvattu ARVO-laskennassa, luonnon monimuotoisuuden ohella, ilmastoviisaus ja hyvinvointi -arvoilla (ks. kaaviokartat seuraavalla sivulla). Alueet saavat laskennassa arvoja väliltä 0–1 siten, että nolla kuvaa pienintä potentiaalia ja 1 suurinta potentiaalia. Myyrmäessä kaikki kolme arvoa ovat erittäin alhaiset (n. 4–6 %).

ARVO tarkastelu korostaa, että Myyrmäen keskustassa Liesi- ja Tuurapuisto ovat tärkeitä viheralueita tukemaan näitä kaikkia teemoja: luonnon monimuotoisuutta, ilmastoviisautta sekä hyvinvointia.

Kaaviokartat Myyrmäen kasvipeitteestä ja luontotyypeistä. Myyrmäen ydinkeskustan alueen pinta-alasta vain 14 % on kasvipeitteistä. Eri luontotyypeillä on erilainen potentiaali tukea luonnon monimuotoisuutta. Myyrmäessä tällaisia potentiaaliltaan hyviä alueita - kuten metsää, puustoista puistoa, maanvaraisia pihoja ja ruderaatteja -on vähän. Liesi- ja Tuurapuisto ovat siksi tärkeitä, sillä ne lisäävät alueita, joilla on hyvä potentiaali tukea luonnon monimuotoisuutta.



Kaaviokartat ARVO-laskennan kolmesta eri teemasta: luonnon monimuotoisuudesta, ilmastoviisaudesta ja hyvinvoinnista. Teema-arvot (ympyröidyt prosenttiluvut) lasketaan kertomalla eri luontotyyppien pinta-alat niiden teemakohtaisilla arvoilla, summaamalla nämä yhteen ja jakamalla summa arvioitavan kohdealueen kokonaispinta-alalla. Kaikki kolme arvoa ovat erittäin alhaiset ja Liesi- ja Tuurapuisto ovat tärkeitä viheralueita arvojen parantamiseksi tiiviissä Myyrmäen keskustassa.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutos parantaa hulevesien luonnonmukaista hallintaa verrattuna nykytilanteeseen, sillä alue on nykyisellään suurimmaksi osaksi kivettyä aukiota. Kaavamääräyksissä on huomioitu sinivi-herrakenteen parantaminen ja hulevesien käsittely.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Kaavatyön aikana Vantaan kadut ja puistot -palvelualue ei ole vielä suunnitellut Liesipuistoa, sillä puistosuunnittelu toteutetaan vasta kaavan ollessa lainvoimainen.

Ilmastovaikutusten hillintä:

Kaavan päästövaikutuksia selvitettiin Planect-laskennalla, jossa kaavakartan alueiden pohjalta arvioitiin puistojen rakentamisesta aiheutuvaa hiilidioksidipäästöä (hiilijalanjälki) ja hiilinieluihin sitoutuvia päästöjä (hiilikädenjälkeä). Planect-laskenta ei kuvaa ilmaston ja luonnon kannalta muita tärkeitä osa-alueita kuten monimuotoisuutta tai ilmastonmuutokseen sopeutumista, joita tarkasteltiin mm. ARVO-laskennalla. Planect-laskenta on esitetty kaavan nettisivuilla osana *Ilmastoviisas asemakaava* -selvitystä.

Arvioitiin, että kaavan merkittävin hiilidioksidipäästö on lähtöisin Liesipuiston rakentamisesta, mutta Liesi- ja Tuurapuisto kasvattavat alueen hiilikädenjälkeä eli luovat alueelle lisää hiilinieluja. Vaikka Liesipuiston rakentamisessa tuotetaan hiilidioksidipäästöjä verrattuna siihen, että nykytilanteeseen ei tehtäisi muutoksia, hankkeella saavutettavat hyödyt ovat suuremmat. Kaavamuutosalueella, pitkällä aikavälillä, puistot hillitsevät ilmastonmuutoksen vaikutuksia, tukevat niihin sopeutumista sekä muodostavat sosiaalisesti kestävämpää kaupunkitilaa.

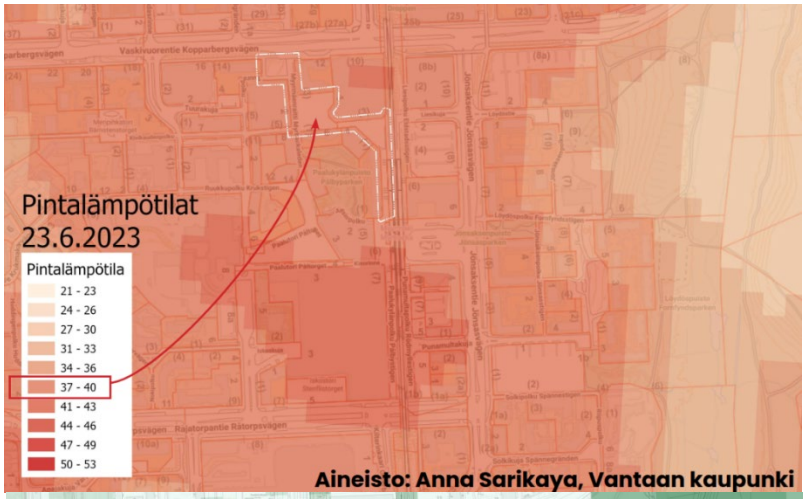
Olemassa olevat koivikko Tuurapuiston alueella ja arvopuu, tammi, Liesipuistossa on merkitty kaavassa säilytettäviksi, mikä turvaa alueen olemassa olevia hiilinieluja. Hiilinieluja lisätään myös istuttamalla lisää puita (ks. luku 4.4.2).

Puistoalueiden kaavamääräyksien: ”Olemassa olevat kaarevat graniittimuurit on ensisijaisesti säilytettävä.” ja ”Purettava graniitti tulee uusiokäyttää alueella”, tarkoituksena on muun ohella vähentää hiilidioksidipäästöjen syntymistä pidentämällä rakenteiden elinkaarta ja minimoida kuljetuksesta aiheutuvat päästöt. Planect-laskenta ei huomioi graniittimuurien säilyttämistä.

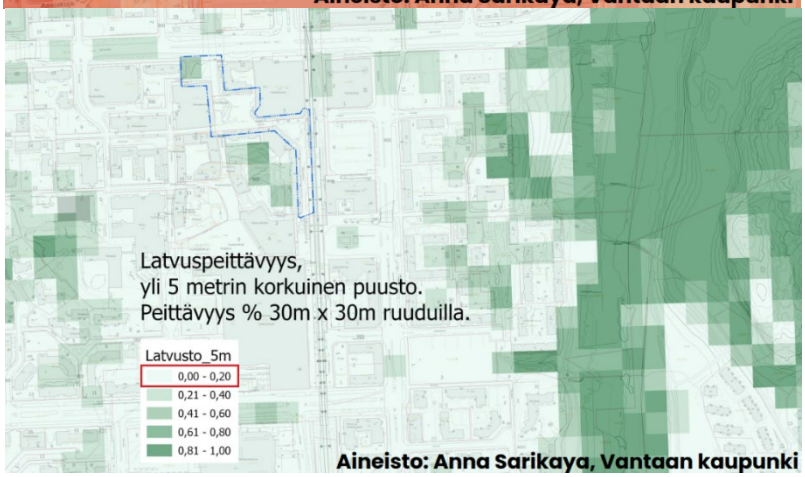
Ilmastovaikutuksiin sopeutuminen:

Liesipuistossa parannetaan hulevesien hallintaa lisäämällä vettä läpäiseviä pintoja sekä kasvualustoja, kuten sadepuutarhaa tai biosuodatuspainanteita, joissa on monipuolista ja kerroksellista kasvillisuutta.

Myyrmäen keskusta, on tunnistettu lämpösaarekealueeksi eli kaupunkialueeksi, joka on ympäröivä luonnontilaisempia ja maaseutumaisempia alueita lämpimämpi. Kaava-alueen ympäristö on erittäin kuuma, koska sillä on paljon rakennettua pinta-alaa ja latvuspeittävyys on vähäistä: 0–20 % (ks. kuvat alla). Liesi- ja Tuurapuisto lisäävät latvuspeittävyyttä, sillä puistoihin istutetaan puita. Tämä tekee alueen mikroilmastosta nykyistä miellyttävämmän lämpiminä kuukausina.



Kuva kaava-alueen (valkoinen pistekatkoviiva) pintalämpötilasta kesäkuussa 2023. Pintalämpötila kuvaa satelliitin mittaaman ensimmäisenä vastaan tulevan pinnan lämpötilaa, joten arvo ei välttämättä kuvaa maanpinnan lämpötilaa tai ihmisen kokemaa lämpötilaa. Lähde: Vantaan lämpösaarekeselvitys (2026).



Kuva kaava-alueen (sininen pistekatkoviiva) latvuspeittävyydestä. Latvuspeittävyys on noin 0–20 % kaava-alueella, kuten suurimmassa osassa Myyrmäen ydinkeskustaa. Lähde: Vantaan lämpösaarekeselvitys (2026).

4.5 NIMISTÖ

Alueen nimistö perustuu Myyrmäen esihistoriaan ja arkeologisissa kaivauksissa alueelta tehtyihin löytöihin.

Liesipuisto, Eldstadsparken
Liesiaukio, Eldstadsplatsen

Entisen Liesitorin käyttötarkoitus muuttuu puistoksi ja vanha nimi poistuu, kun puisto rakentuu. Nykyisin nimeämätön Liesikujan ja Paalukylänpolun kolmion muotoinen aukio saa nimen. Myyrmäen esihistoriallisilta asuinpaikoilta on löydetty useita liesien jäännöksiä.

Tuurapuisto, Isbillsparken
Jäätuura, Isbillen

Pieni puisto Tuurapolun ja Myyrmäenraitin kulmassa nimetään Tuurapuistoksi. Tuurapolusta haarautuvalla lyhyellä kävely- ja pyöräilykadulla ei ole nykyisin nimeä tai osoitetta, joten se voidaan nimetä ilman loppuosaa Jäätuuraksi. Myyrmäen esihistoriallisilta asuinpaikoilta on löydetty useita tuuria eli jään läpäisemiseen tehtyjä teriä.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Liesipuiston toteutussuunnittelu aloitetaan Vantaan kadut ja puistot palvelualueen viheraluesuunnittelussa, kun kaava on lainvoimainen. Osana Myyrmäen ydinkeskustan suunnitelmaa (hankenumero: 015200) laaditaan Julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma (JUYS), joka valmistuessaan keväänä 2026 tulee ohjaamaan alueen julkisten ulkotilojen suunnittelua laajemmin suunnitteluperiaatteiden tasolla. Kaavaan ei liity maankäyttösopimusta tai liikennesuunnitelmia.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan.

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Timo Kallaluoto	aluearkkitehti
	Emmy Hedin	asemakaava-arkkitehti
	Anders Hedman	asemakaava-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Marko Hoffren	kaavatekninen koordinaattori
	Jaakko Raunamaa	nimistönsuunnittelija
Kiinteistöt ja tilat:	Sirkku Wallin	projektijohtaja
Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Jonna Kurittu	yleiskaavasuunnittelija
	Johanna Huttunen	projektikoordinaattori
Kadut ja puistot:	Satu Onnela	maisema-arkkitehti
	Ville Hottola	alueinsinööri
Viheralueiden suunnittelu:	Annu Mustonen	maisema-arkkitehti
Liikenteen aluesuunnittelu:	Teemu Vihervaara	liikenteen alueinsinööri
	Ville Tevajärvi	liikenneinsinööri
Vesihuollon yleissuunnittelu:	Juuso Smolander	suunnitteluinsinööri
Tietopalvelut:	Ritva-Leena Kujala	kaavoituskoordinaattori
Viestintä ja Vuorovaikutus:	Sonja Lindroos	viestintäsuunnittelija
	Milja Inkeroinen	vuorovaikutusasiantuntija
Museopalvelut:	Andreas Koivisto	arkeologi
Toiminnalliset palvelut:	Sanna Palomäki	liikuntapalvelukoordinaattori
	Anni Polari	vastaava asiantuntija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 14.4.2026

Emmy Hedin
asemakaava-arkkitehti

Timo Kallaluoto
aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	18.3.2026
Kaavan nimi	002651 Myyrmäki 15 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	19.11.2025
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092002651
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,6360	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,6360

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

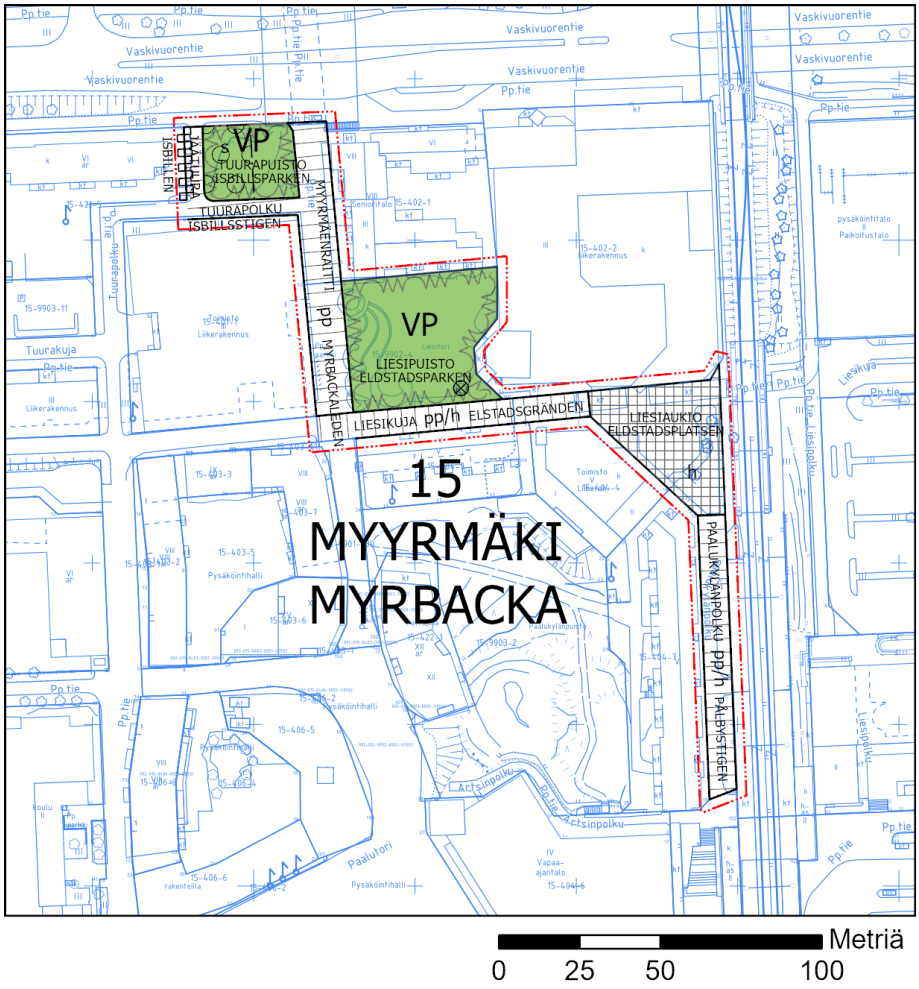
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	0,6360	100,00	0	0,00	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,2460	38,7	0	0,00	0,2460	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,3900	61,3	0	0,00	-0,2460	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

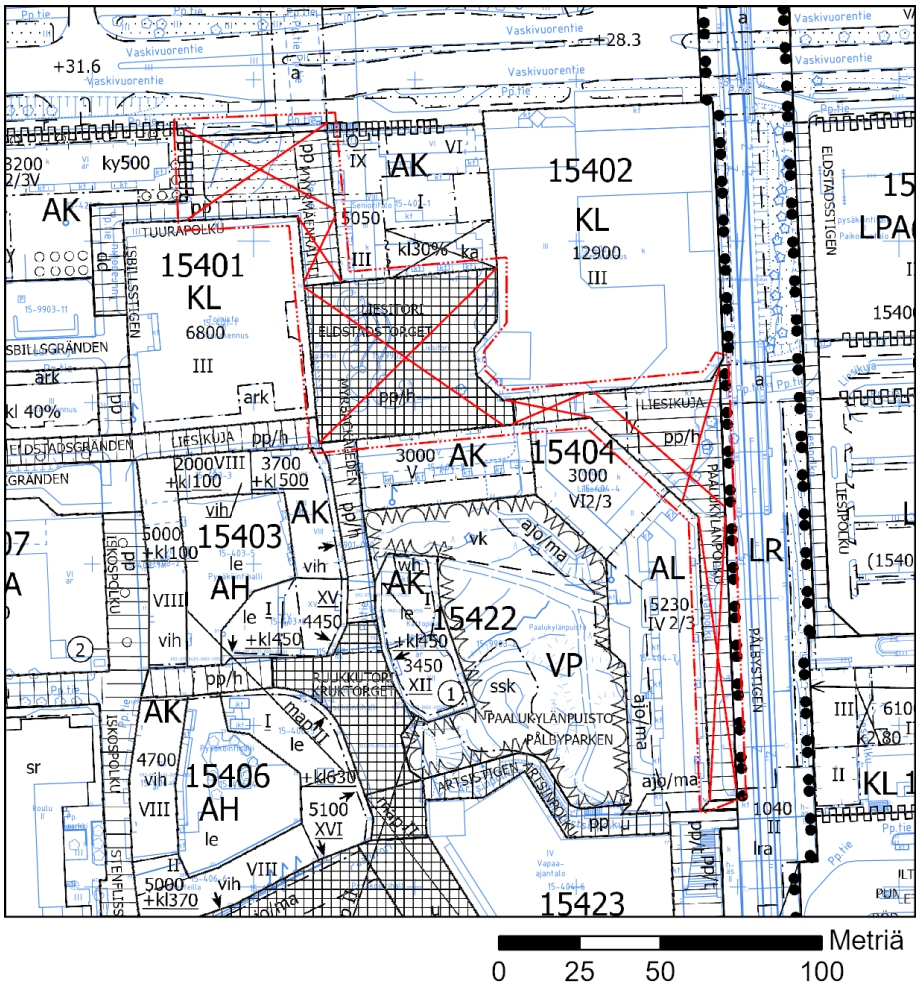
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	0	0	0	0

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,6360**	**100,00**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,2460	38,7	0	0,00	0,2460	0
VP	0,2460	100,0	0	0,00	0,2460	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,3900	61,3	0	0,00	-0,2460	0
Kadut	0,0000	0,0	0		-0,0112	0
Katuauk./torit	0,1154	29,6	0	0,00	-0,1601	0
Kev.liik.kadut (jk/pp)	0,2746	70,4	0	0,00	-0,0747	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						


VP
TUURAPUISTO
ISBILLSPARKEN
TUURAPOLKU
ISBILLSSTIGEN
MYYRMÄENRATTI
pp
MYRBACKALEDEN
VP
LIESIPUISTO
ELDSTADSPARKEN
LIESIKUJA pp/h ELDSTADSGRÄNDEN
LIESTAUKIO
ELDSTADSPLATSEN
15
MYYRMÄKI
MYRBACKA
PÄÄLUKYLÄNPOLKU pp/h PÅLBYSTIGEN
Vaskivuorentie
Pp.tie
Tuurakuja
Liesikuja
Paalutori
Metriä
0 25 50 100


15401
KL
6800
III
15402
KL
12900
III
15403
AK
AH
15404
AK
3000
VI2/3
15422
AK
VP
15423
15406
AK
AH
AL
5230
IV 2/3
LR
TUURAPOLKU
ISBILLSSTIGEN
LIESIKUJA pp/h
PÄÄLUKYLÄNPOLKU
PÅLBYSTIGEN
PÄÄLUKYLÄNPUISTO
PÅLBYPARKEN
ARTSINPOLKU
ARTSTIGEN
ELDSTADSTORGET
KRUUTITORI
KRUKTORGET
ajo/ma
Metriä
0 25 50 100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	1/2
002651	14.4.2026	

Vantaan kaupunki

LIESIPUISTO JA TUURAPUISTO

Kaupunginosa 15, Myyrmäki

Asemakaavan muutos
Katu-, tori- ja virkistysalueet.

1:2000

Vanda stad

ELDSTADSPARKEN OCH ISBILLSPARKEN

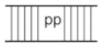
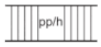
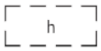
Stadsdel 15, Myrbacka

Ändring av detaljplanen
Gatu-, torg- och rekreationsområdena.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
VP	**Puisto.**	**Park.**
	Liesipuiston alueen suunnittelussa tulee huomioida Myyrmäen kivikautinen menneisyys.	Vid planeringen av Elsdstadsparkens område ska Myrbackas stenåldersförflutna beaktas.
	Ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja kestävää, ja toteutuksen korkeatasoista.	Miljöbyggande ska vara högklassigt och hållbart och genomförandet ska hålla en hög nivå.
	Olemassa olevat kaarevat graniittimuurit on ensisijaisesti säilytettävä.	Befintliga böjda granitmurar ska i första hand bevaras.
	Purettava graniitti tulee uusiokäyttää alueella.	Graniten som rivs ner, ska återanvändas inom området.
	Ympäristöstä alueelle tulevat vedet on huomioitava puistojen suunnittelussa ja johdettava hallitusti eteenpäin.	Vatten som rinner in på området från omgivningen ska beaktas vid planeringen av parker och ledas vidare på ett kontrollerat sätt.
	Puistoalueiden tulee olla vehreitä ja vahvistaa alueen siniviherrakennetta esimerkiksi lisäämällä puita, kerroksellista ja monipuolista kasvillisuutta, vettäläpäiseviä pintoja ja niittyä.	Parkområdena ska vara grönskande och stärka områdets blågrönstruktur, till exempel genom att öka antalet träd, skapa skiktad och mångsidig växtlighet samt använda genomsläppliga ytor och ängsytor.
	Istutusalueilla tulee olla monipuolista kasvillisuutta sekä kukkivia ja pölyttäviä pensaita ja puita.	I planteringsområdena ska det finnas mångsidig växtlighet samt blommande och pollinerande buskar och träd.
	Säilytettävät ja istutettavat puut on suojattava rakentamisen aikana. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	Träd som ska bevaras eller planteras ska skyddas under byggtiden. Träden och deras rotsystem får inte skadas.
	Puistoalueille saa sijoittaa kioskeja, tapahtumakojuja tai vastaavia rakennelmia.	Kiosker, evenemangsstånd eller motsvarande konstruktioner får placeras i parkområdena.
	Tarvittaessa on järjestettävä saatto-, huolto- ja pelastusajon yhteys kiinteistöille 092-015-0402-0001 (Vaskivuorentie 12) ja 092-015-0402-0002 (Liesitori 1, Liesikuja 3).	Vid behov ska förbindelse för ledsagning, service och räddningsfordon ordnas till fastigheterna 092-015-0402-0001 (Kopparbergsvägen 12) och 092-015-0402-0002 (Eldstadstorget 1, Eldstadsgränden 3).
	Liesipuiston alueella pelastuslaitoksen nostokalustolla on oltava vapaa pääsy rakennusten viereen siten, että sammutus- ja pelastustoimenpiteet ovat mahdollisia. Nostopaikan sijoituksessa tulee ottaa huomioon katu- ja puistosuunnitelmat.	Inom Eldstadsparken räddningsverkets lyftanordningsutrustning ska fritt kunna köra fram till byggnaderna så att släcknings- och räddningsåtgärder är möjliga. Vid placeringen av lyftplatsen ska gatu- och parkplanerna beaktas.
	Suunnittelussa tulee huomioida yhteisöllisyys ja eri käyttäjien tarpeet.	Vid planeringen ska gemenskapen och behoven hos användare i olika åldrar beaktas.
———	**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.**
—x—x—	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**

2/2

15	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
MYYR	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
LIESIKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
	Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.	**Del av område där trädbeståndet ska skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.**
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	**Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.**
	Katuaukio/tori.	**Öppen plats/torg.**
	Liesiaukion alueen suunnittelussa tulee huomioida Myyrmäen kivikautinen menneisyys.	Vid planeringen av Elsdstadsplatsens område ska Myrbackas stenåldersförflutna beaktas.
	Ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja kestävää, ja toteutuksen korkeatasoista.	Miljöbyggande ska vara högklassigt och hållbart och genomförandet ska hålla en hög nivå.
	Liesiaukiolle saa sijoittaa kioskeja, tapahtumakojuja tai vastaavia rakennelmia.	Kiosker, evenemangsstånd eller motsvarande konstruktioner får placeras på Eldstadsplatsen.
	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.**
	**Ohjeellinen alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.**	**Instruktivt för områdets interna servicetrafik reserverad del av område.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Vihertehokkuuksien luonnostelu:

Liesi- ja Tuurapuiston alueille tehtiin suuntaa antava vihertehokkuustarkastelu luonnosten perusteella. Tarkastelua voidaan pitää jatkosuunnittelun apukeinona ja se kuvaa millaista vihertehokkuutta alueilla voidaan mahdollisesti tavoitella, mutta kaava ei edellytä tiettyä viherkerrointa virkistysalueelle.

LIESIPUISTON LUONNOS – ARVIO

- Liesipuisto: 1,94 viherkerroin.

Tuloskortti

Päivämäärä 23/02/2026

Osoite ja kaupunginosa Liesitori, 15 Myyrmäki
Kaavan numero ja kortteli 002651 Liesipuisto ja Tuurapuisto

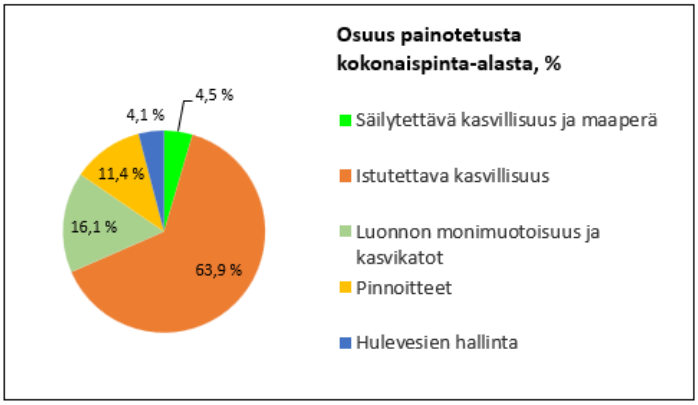
Vihertehokkuuslaskelma

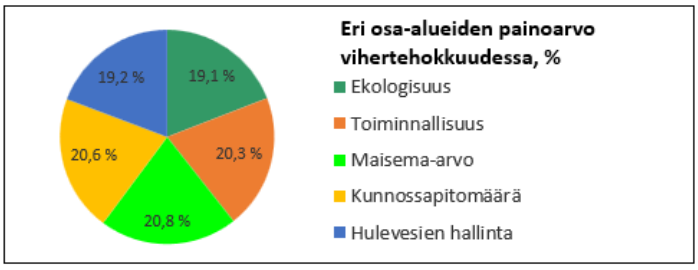
Viher-tehokkuus	2,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	1	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**11**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
6,2	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m^3	
6,2	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	10,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
45 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

TUURAPUISTON LUONNOS – ARVIO

- Tuurapuisto: 5,24 viherkerroin.

Tuloskortti

Päivämäärä 23/02/2026

Osoite ja kaupunginosa Tuurapuisto, 15 Myyrmäki
Kaavan numero ja kortteli 002651 Liesipuisto ja Tuurapuisto

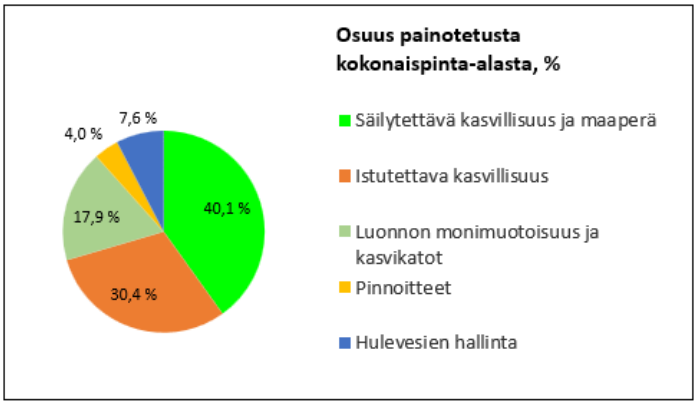
Vihertehokkuuslaskelma

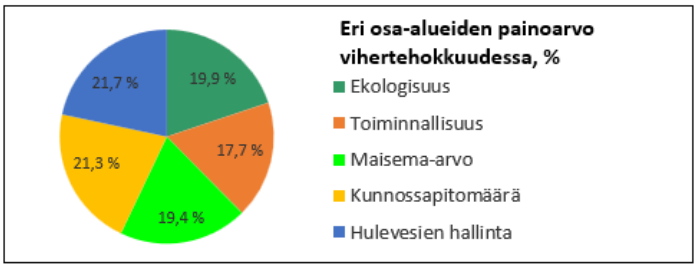
Viher-tehokkuus	5,2

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	2	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	2	10
Yhteensä	**11**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
0,0	
Valuma kerroin C	
0,2	
Viivytystilavuustarve m^3	
0,0	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	18,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
0 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Länsi-Vantaan asemakaavoitus / 15 Myyrmäki / EH

ASEMAKAAVAMUUTOS 002651 LIESIPUISTO JA TUURAPUISTO, MYYRMÄKI

Mielipiteiden luettelo osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS): OAS 11/2025

Kirjeenä saapuneet mielipiteet on toimitettu kirjaamosta asemakaavasuunnittelija Emmy Hedinille. Suulliset mielipiteet on vastaanotettu kaavakävelyllä 8.12.2025 ja virtuaalisessa asukastilaisuudessa 9.12.2025.

Mielipiteitä OAS:sta kirjattiin 6 kappaletta. Mielipiteet ovat kokonaisuudessaan luettavissa alla.

Mielipiteet	**Mielipiteiden tiivistelmä**	**Tarkistukset**
OAS 6 mielipidettä	Kuudesta mielipiteestä neljä saapui kirjallisina ja kaksi kirjattiin kaavakävelyltä. Kirjallisista mielipiteistä kaksi oli viranomaisilta ja ne koskivat kunnallistekniikkaa ja sen huomiointia suunnittelussa. Yksi mielipiteistä oli yksityiseltä henkilöltä ja yksi viereisen senioritalon osakeyhtiön hallitukselta. Mielipiteissä oltiin huolissaan Liesitorin nykyisestä turvallisuustilanteesta ja sen parantamisesta, esteettömistä kulkureiteistä sekä talvikunnossapidosta, saattoliikenteen järjestämisestä ja mahdollisten uusien toimintojen aiheuttamasta melusta. Tuurapuiston osalta toivottiin nykyisten puiden säästämistä ja eri vuodenaikoina toimivan kasvillisuuden lisäämistä. Kaavakävelyllä käydyissä keskusteluissa tuli esille, että kävelysillan ja portaiden purkaminen (Liesikujan ja Paalukylänpolun risteyksen aukio) on heikentänyt merkittävästi Liesikuja 4:n toisen kerroksen liiketilojen saavutettavuutta. Lisäksi oltiin huolissaan asemalaiturin kulkureitin jyrkkyydestä Paalukylänpolkua pitkin.	Osallisten kanssa jatketaan yhteistyötä ja heidän tarpeensa huomioidaan suunnittelussa mahdollisuuksien mukaan.

NRO 1
As Oy Vaskivuorentie 12 Senioritalo, Hallitus
Mielipide

Aivan ensimmäiseksi haluamme muistuttaa taloyhtiömme nimestä kaavaa koskevissa teksteissä. Asunto-osakeyhtiömme on senioritalo, ei palvelutalo. Nimi oikeassa muodossaan näkyy uusissa kaavakuvissa, mutta tähän suunnittelijat ovat poimineet tiedon jostain vanhasta asiakirjasta. Asia on tärkeä mm. asunnon ostoa suunnitteleville tai terveydenhoitoyksiköille, jotka kuvittelevat talon tarjoavan palveluja.

Liesipuisto

Kaiken uudistustyön lähtökohtana tulee olla turvallisuus ja viihtyisyys. Niin kauan kuin Vantaan kaupunki ja Vantaa Kerava hyvinvointialue eivät löydä keinoja siirtää alkoholin väärinkäyttäjiä ja huumeriippuvaisia muualle, esimerkiksi julkisilla kulkuneuvoilla saavutettavalle teollisuusalueelle, on puistojen suunnittelu ongelmallista.

Liesitorin erottaa Liesikujasta graniittinen matala aita, joka jatkuu Myyrmäenraitin puolelle. Aita on rakennusvaiheessa ollut hintava ja se on palvellut hyvin torin rauhaa. Vain taloon tulevat ja Isomyyrin kohdalta Myyrmäen raitille suuntaavat käyttävät toria. Tästä syystä pidämme tärkeänä. että aita säilytetään. Aitaan liittyvä arkkitehti Kalevi Karlssonin suunnittelema graniittirakennelma on sinänsä kaunis, mutta kerää suojaansa huumeiden käyttäjiä. Sen toimivuutta parantaisi, jos penkit vaihdettaisiin kukkaistutuksiin, jotka voisivat ulottua ulkoseinille. Rakennelmaan kuuluva liuska Senioritalon edustalta alas Myyrmäenraitille tulee ehdottomasti säilyttää. Se on helppo pitää talvella lumettomana ja hiekoitettuna ja turvaa näin talomme asukkaiden liikkumista varsinkin kun seinään on kiinnitetty kaide.

Toinen liikkumiseen liittyvä seikka on varmistaa taksien pääsy Lieritorin puoleiselle ovelle, sillä C-portaassa on Yrjö ja Hanna-säätiön koti autisteille, jotka liikkuvat taksilla aamuin illoin päivätoimintoihinsa. Myös osa senioreista käyttää taksia päivittäin. Pihaamme johtavalle portille tulee päästä autolla, sillä sisäpihalla on inva-autopaikka. Myös huoltoyhtiöt tulevat pihaan autolla. Osa talomme asukkaista käyttää rollaattoria tai pyörätuolia ja heidän liikkumisensa turvaamiseksi turhia portaita, niin hauskannäköisiä kuin ne ehkä ovatkin, tulee välttää.

Suunnitelmassa on torin kivetys tarkoitus poistaa kokonaan. Ymmärrämme, että se on tärkeää tulevan ilmastonmuutoksen takia, jota hulevedet voidaan imeyttää paremmin. Jokin kompromissi säästäisi sekä varoja että työtä. Jos istutettavien puiden ympäriltä kivetys poistetaan ja muulta osin jätetään paikoilleen, tulos on toimiva. Pinnoituksen tulee olla sellainen, että talvikunnossapito on mahdollista isoillakin koneilla, jollaisilla lumi- ja hiekoitustöitä tehdään. Samoin valaistuksen tulee olla hyvä.

Niin kauniita kuin pensaat ehkä olisivat, niitä ei Liesipuistoon tule istuttaa, sillä kaikki katvealueet houkuttelevat suojiinsa alkoholin ja erityisesti huumeiden käyttäjiä ja lisäävät alueen turvattomuutta. (Valitettavasti ainakin nyt huumeita käytetään Liesikujalla aivan estottomasti heti, kun ne on noudettu korvaushoitopisteeltä.) Kukkivat ja riittävän korkeat puut sekä kukkaistutukset sen sijaan ovat toimiva ratkaisu.

Liikuntavälineitä tai pelejäkään emme toivo, sillä varsinkin alimmissa kerroksissa asuville ne toisivat vain meluongelman. Jos halutaan penkkejä, niiden tulee sijaita eripuolilla puistoa.

Hulevesiin ja myös kesän kuumuuteen auttaisi jos Myyrmäenraitin Paalutorille nousevaan osaan, joka on todella paha tuulitunneli, istutettaisi puita ja pensaita, niin että huoltoliikenteelle jäisi vain kapeat väylät. Alue ei ole osa tätä kaavasuunnitelmaa, mutta liittyy siihen läheisesti ja ikävä osoitus epäonnistuneesta talojen sijoittelusta.

Tuurapuisto

Tuurapuisto on talomme asukkaille tärkeä, sillä korkeat puut tuovat vihreyttä muuten varsin ankeaan ympäristöön. Mitään grilliä tai muuta vastaavaa ei pieneen rinnetilaan pidä edes ajatella. Ehdottoman tärkeänä pidämme alueella nyt kasvavien puiden säilyttämistä. Uusien puiden, ehkä myös jonkin havupuun, lisääminen olisi hyvä ratkaisu. Eri aikoina kukkivat kasvit elävöittävät aluetta.

Puiston osaan, joka on Vaskivuorentien varrella bussipysäkin läheisyydessä, tulee palauttaa kaukolämpökorjauksen yhteydessä hävinneet pensaat ja mielellään istuttaa saman tapaisia puita, joita nyt on jalkakäytävän varrella.

Lyhyesti sanottuna asunto-osakeyhtiöllemme ikäystävällisyys merkitsee tilaa, joka on esteetön, helposti hoidettava myös talviaikaan ja ennen kaikkea turvallinen.

Vastine

Taloyhtiön nimitys on korjattu senioritaloksi ja tätä käytetään jatkossa.

Liesi- ja Tuurapuiston kaavatyössä toteutetaan Vantaan kaupunkistrategian sitovia tavoitteita, joita ovat muun muassa: *”Lisäämme kaupunkikeskusten viihtyisyyttä”, ”Parannamme turvallisuutta” ja ”Turvaamme luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden”.* Tavoitteista tarkemmin ja niiden huomioimisesta kaavatyössä on kirjoitettu kaavaselostuksessa.

Myyrmäenraitti 4:n korttelia ollaan kehittämässä ja kun hanke käynnistyy, tullaan nykyisen korvaushoitoyksikön ja neulanvaihtopisteen sijaintia tarkastelemaan.

Tarkemmassa puistojen jatkosuunnittelussa huomioidaan muun muassa esteettömyyden, valaistuksen, ja kasvillisuuden suunnittelu siten, että puiston ympäristöstä tulee kaavan tavoitteiden mukaisesti turvallinen ja viihtyisä kaikille käyttäjille – myös senioritalon asukkaille. Kaavalla pyritään ensisijaisesti säilyttämään graniittiset kivet, mutta purettaessa niiden kiertokäyttöä edellytetään kaava-alueella.

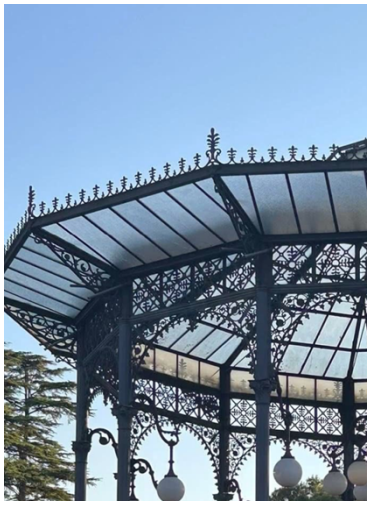
Osana Liesitorin muuttamista ikäystävälliseksi puistoksi sopeudutaan ilmastonmuutokseen parantamalla alueen viherrakennetta ja hulevesien imeytymistä. Puiston toteutussuunnittelussa huomioidaan sekä talvikunnossapito, että huolto- ja saattoliikenne. Olemassa olevia puita on merkitty kaavassa säilytettäväksi ja puistoihin tullaan istuttamaan lisää puita. Istutuksissa huomioidaan maan alla oleva kunnallistekniikka.

Ikäystävällisen puiston sijainnista ja elementeistä järjestettiin asukaskysely, jonka perusteella Liesipuisto valittiin Myyrmäen suuralueen ikäystävälliseksi puistoksi. Ikäystävällisen puiston yksi tavoitteista on toteuttaa puistoon liikuttavia elementtejä, jotka soveltuvat eri kuntoisille käyttäjille. Kaupunkia ja sen julkisia ulkotiloja suunnitellaan kaikille.

Ruukkutorista: Ruukkutorin alla sijaitsee maanalaista pysäköintiä, joten pysäköintikannen päälle ei voi istuttaa puita, koska juurille ei ole tilaa. Ruukkutorille on laadittu katuympäristösuunnitelma (2022), jossa paikalle sijoitetaan istutusallas ja Tommi Toijan veistos.

NRO 2
YKSITYISHENKILÖ
Mielipide

Hei, Kaavanumeron 002651 osallistumis- ja arvointisuunnitelmassa mainitaan näyttämö. Ohessa on kuva Italissa Beneventossa olevasta esityslavasta/näyttämöstä, joka on hyvin kaunis. Toivoisin Myyrmäkeen tälläistä näyttävää, koristeellista, tunnelmallista ja kaunista rakennelmaa/esityslavaa, jota tullaan ihastelemaan kauempaakin. Liitteenä kuva.



Vastine

Puiston tarkemmassa suunnittelussa, joka toteutetaan kaavan ollessa lainvoimainen, päätetään puistoon toteutettavista elementeistä. Mielipide jää kaavaselostuksen liitteenä talteen suunnittelutyötä varten.

NRO 3
HSY, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä Vesihuolto
Mielipide

Suunnittelualueeseen kuuluvilla katualueilla sijaitsee runsaasti yleistä vesihuoltoa. Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset nykyisille yleisen vesihuollon putkille ja laitteille. Mikäli jatkosuunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoja, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa ja suunnitelmat hyväksyttää HSY:llä.

Vastine

Olemassa oleva kunnallistekniikka ja sen mahdollinen siirto tai lisätarve huomioidaan suunnittelussa yhteystyössä HSY:n kanssa.

NRO 4
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia sähköverkot Oy
Mielipide

Sähköverkko

Ei kommentoitavaa.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Kaukolämpöputkien ajantasainen sijainti löytyy Vantaan kaupungin yhdistelmäjohtokartalta.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine

Olemassa oleva kunnallistekniikka ja sen mahdollinen lisätarve huomioidaan suunnittelussa.

NRO 5
YKSITYISHENKILÖ - KAAVAKÄVELY 8.12.2025
Mielipide

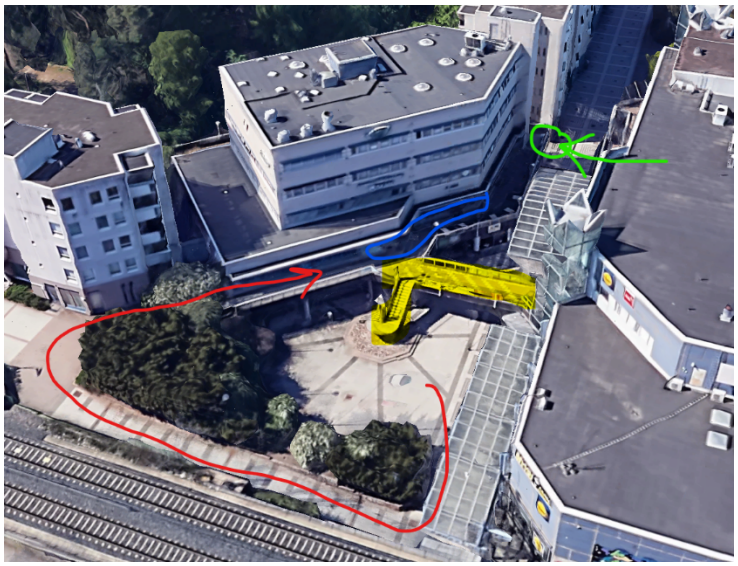
Kulku asemalaiturille Paalukylänpolkua pitkin on vaarallinen erityisesti talvikaudella, kun jyrkkä mäki on liukas ja sen varrella ei ole käsijohdetta, josta pitää kiinni.

Vastine

Osana kaupunkistrategian mukaista tavoitetta lisätä kaupunkikeskusten viihtyisyyttä on selvitetty Myyrmäen asemanseudun parantamiseksi tehtäviä toimia ja näitä toteutetaan jo vuonna 2026. Nousuun on tulossa kaide ja levähdyspaikkoja. Julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa (002400 Myyr York Down Town) on esitetty esteettömän reitin toteuttamiseksi hissiä.

NRO 6
RAVINTOLAYRITTÄJÄ – KAAVAKÄVELY 8.12.2025
Mielipide

Liesikuja 4:n ja Isomyyrin toisen kerroksen välisen kävelysillan ja aukion portaiden purkaminen on vaikuttanut haitallisesti Liesikuja 4:n ravintolayrittäjien toimintaa, koska asiakkaat eivät löydä kulkua liiketilan sisäänkäynnille. Ainoa reitti liiketilaan on Paalulylänpolkua pitkin ja reitin näköyhteyden peittää aukiolta katsottuna runsas kasvillisuus (havainnollistava kuva alla). Kuvaan merkitystä porraskäytävästä (vihreällä) voisi järjestää toisen kulun – tosin esteellisen kulun – tilaan, mutta tämäkin reitti on vaikeasti löydettävissä aukiolta.



Kuva: Purettu kävelysilta ja portaat on merkitty keltaisella, liiketila sinisellä, kulku liiketilaan Paalukylänpolkua pitkin punaisella ja kulku porraskäytävään vihreällä. (Google maps)

Vastine

Silta ja portaat täytyi poistaa turvallisuussyistä ja uutta siltaa ei tulla kustannussyistä rakentamaan. Sillan poisto mahdollistaa Isomyyrin korttelin (Liesitori 1) kehittämisen jatkossa monipuolisemmin. Julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa (002400 Myyr York Down Town) on esitetty yhteyden korvaamiseksi hissiä. On kiinteistönomistajan vastuulla ratkaista kulku liiketilaan.

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002651

Päiväys
Datum

14.4.2026

Vantaan kaupunki

LIESIPUISTO JA TUURAPUISTO

Kaupunginosa 15, Myyrmäki

Asemakaavan muutos
Katu-, tori- ja virkistysalueet.

1:2000

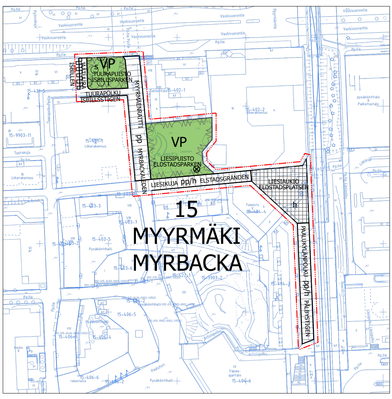
Vanda stad

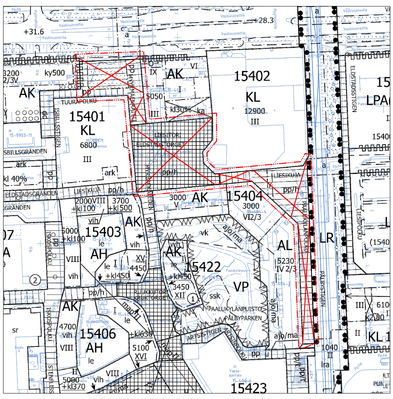
ELDSTADSPARKEN OCH ISBILLSPARKEN

Stadsdel 15, Myrbacka

Ändring av detaljplanen
Gatu-, torg- och rekreationsområdena.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

VP

Puisto.

Liesipuiston alueen suunnittelussa tulee huomioida Myyrmäen kivikautinen menneisyys.

Ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja kestävää, ja toteutuksen korkeatasoista.

Olemassa olevat kaarevat graniittimuurit on ensisijaisesti säilytettävä.

Purettava graniitti tulee uusiokäyttää alueella.

Ympäristöstä alueelle tulevat vedet on huomioitava puistojen suunnittelussa ja johdettava hallitusti eteenpäin.

Puistoalueiden tulee olla vehreitä ja vahvistaa alueen sinivihherrakennetta esimerkiksi lisäämällä puita, kerroksellista ja monipuolista kasvillisuutta, vettäläpäiseviä pintoja ja niittyä.

Istutusalueilla tulee olla monipuolista kasvillisuutta sekä kukkivia ja pölyttäviä pensaita ja puita.

Säilytettävät ja istutettavat puut on suojattava rakentamisen aikana. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.

Puistoalueille saa sijoittaa kioskeja, tapahtumakojuja tai vastaavia rakennelmia.

Tarvittaessa on järjestettävä saatto-, huolto- ja pelastusajon yhteys kiinteistöille 092-015-0402-0001 (Vaskivuorentie 12) ja 092-015-0402-0002 (Liesitori 1, Liesikuja 3).

Liesipuiston alueella pelastuslaitoksen nostokalustolla on oltava vapaa pääsy rakennusten viereen siten, että sammutus- ja pelastustoimenpiteet ovat mahdollisia. Nostopaikan sijoituksessa tulee ottaa huomioon katu- ja puistosuunnitelmat.

Suunnittelussa tulee huomioida yhteisöllisyys ja eri käyttäjien tarpeet.

Park.

Vid planeringen av Elsdstadsparkens område ska Myrbackas stenåldersförflutna beaktas.

Miljöbyggande ska vara högklassigt och hållbart och genomförandet ska hålla en hög nivå.

Befintliga böjda granitmurar ska i första hand bevaras.

Graniten som rivs ner, ska återanvändas inom området.

Vatten som rinner in på området från omgivningen ska beaktas vid planeringen av parker och ledas vidare på ett kontrollerat sätt.

Parkområdena ska vara grönskande och stärka områdets blågrönstruktur, till exempel genom att öka antalet träd, skapa skiktad och mångsidig växtlighet samt använda genomsläppliga ytor och ängsytor.

I planteringsområdena ska det finnas mångsidig växtlighet samt blommande och pollinerande buskar och träd.

Träd som ska bevaras eller planteras ska skyddas under byggtiden. Träden och deras rotsystem får inte skadas.

Kiosker, evenemangsstånd eller motsvarande konstruktioner får placeras i parkområdena.

Vid behov ska förbindelse för ledsagning, service och räddningsfordon ordnas till fastigheterna 092-015-0402-0001 (Kopparbergsvägen 12) och 092-015-0402-0002 (Eldstadstorget 1, Eldstadsgränden 3).

Inom Eldstadsparken räddningsverkets lyftanordningsutrustning ska fritt kunna köra fram till byggnaderna så att släcknings- och räddningsåtgärder är möjliga. Vid placeringen av lyftplatsen ska gatu- och parkplanerna beaktas.

Vid planeringen ska gemenskapen och behoven hos användare i olika åldrar beaktas.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kryss på beteckning anger att betecknings slopas.

15

Kaupunginosan numero.

Stadsdelsnummer.

MYYR

Kaupunginosan nimi.

Stadsdelens namn.

LIESIKUJA

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

Del av område där trädbeståndet ska skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.

Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.

Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.

Katuaukio/tori.

Liesiaukion alueen suunnittelussa tulee huomioida Myyrmäen kivikautinen menneisyys.

Ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja kestävää, ja toteutuksen korkeatasoista.

Liesiaukiolle saa sijoittaa kioskeja, tapahtumakojuja tai vastaavia rakennelmia.

Öppen plats/torg.

Vid planeringen av Elsdstadsplatsens område ska Myrbackas stenåldersförflutna beaktas.

Miljöbyggande ska vara högklassigt och hållbart och genomförandet ska hålla en hög nivå.

Kiosker, evenemangsstånd eller motsvarande konstruktioner får placeras på Eldstadsplatsen.

pp

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.

pp/h

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.

h

Ohjeellinen alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.

Instruktivt för områdets interna servicetrafik reserverad del av område.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

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

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti, 24.3.2026 9.46

Ossi Örn, Kaupunkimittausinsinööri, 12.8.2026 11.02

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Asiaan liittyvä muu aineisto

Asiaan liittyvä muu aineisto:

- Myyrmäen suuralueen ikäystävällinen puisto, kyselyn vastaukset, 2026 (Kaavan nettisivuilla, Linkki: https://osallistuvavantaa.fi/p/3jfy232xxe9s)
- Alueellisen viherkertoimen tuloksia Myyrmäen ydinkeskustan kehittämissuunnitelman alueella, Nykytilan päivitetyt tulokset joulukuussa 2025 (Kaavan nettisivuilla, Linkki: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1328556-1406573-002651%20Alueellisen%20viherkertoimen%20tuloksia%20Myyrm%C3%A4en%20ydinkeskustassa%2C%201.12.2025.pdf)

- 002651 Ilmastoviisas asemakaava -selvitys, 17.3.2026 (Kaavan nettisivuilla, Linkki: https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/liesipuistoa-ja-tuurapuistoa-kehitetaan-toiminnallisiksi-puistoiksi-myyrmaessa?did=1330497&fid=1409032&download=002651%20ilmastoviisas%20asemakaava%20-selvitys%2C%2017.3.2026.pdf)

25 Ympäristövastuuraportti 2025-2026 / TeA (kvalt)

VD/4054/11.00.00.01/2019

TeA/JV/SO/MV/RV/JK

Kaupungin ympäristötyön etenemisestä vuosittain kertova Ympäristövastuuraportti 2025–2026 on valmistunut. Ympäristötyötä kaupungissa ohjaa resurssiviisauden tiekartta 2030 (strategiakausi 2021–2025), jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi kesäkuussa 2018 ja jota päivitettiin vuonna 2022. Keskeisenä tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Ympäristövastuuraportin vuosille 2025–2026 hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta, ja se merkitään tiedoksi kaupunginhallituksessa sekä kaupunginvaltuustossa.

Resurssiviisauden tiekartan tavoitteet on jaoteltu kuudelle kaistalle. Kaistat ovat: Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, Hiilineutraali energia, Materiaalien elinkaari ja kiertotalous, Monimuotoinen luonto, Vastuullinen Vantaa sekä Hiilinielut ja kompensointi. Resurssiviisauden tiekartta tavoitteineen ja niistä johdettuine toimenpiteineen on toiminut hyvin ympäristövastuun edistämiseksi Vantaalla. Vuoden aikana toimenpiteet ja ohjauskeinot ovat suurelta osin systemaattisesti edenneet kohti resurssiviisasta kaupungin kehittämistä, suunnittelua, toteutusta ja kunnossapitoa. Kaikki tiekartan tavoitteita edistävät toimenpiteet ja niiden eteneminen ovat nähtävissä Ympäristövahti-palvelussa. Toimenpiteiden etenemisen lisäksi ympäristövastuuraporttiin on koottu hyviä käytäntöjä vuoden varrelta ympäristövastuun edistämiseksi.

Tulevan ympäristöohjelman laadinnan yhteydessä ne toimet, joiden eteneminen ei ole sujunut suunnitellusti, tarkastellaan uudelleen sekä uusia ajankohtaisia toimenpiteitä lisätään.

Kasvihuonekaasupäästöjen kehitys
Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) laskee pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästöt vuosittain. Päästölaskenta kattaa Vantaan alueella syntyneet lämmityksen, kulutussähkön, liikenteen, maatalouden, teollisuuden ja jätteiden käsittelyn päästöt eli niin sanotut alueperustaiset päästöt.

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt laskivat viisi prosenttia vuodesta 2024 vuoteen 2025. Päästöt vähenivät kaikilla sektoreilla ja olivat yhteensä 747 hiilidioksidiekvivalenttikilotonnia (CO2 ekv). Merkittävin päästövähennys on tapahtunut sähköntuotannossa. Vaikka sähkön kulutus on kasvanut, sähkölämmityksen ja kulutussähkön päästöt ovat laskeneet tavoiteltua nopeammin. Pääsyynä on valtakunnallisen sähköntuotannon puhdistuminen.

Päästöjen kehitystä vuoteen 2030 seurataan Vantaalla Päästöbudjetin avulla, jossa seurataan päästöjen vähenemistä strategiakauden alusta verrattuna hiilineutraaliusskenaarioon. Kuluneella strategiakaudella vuodesta 2020 vuoteen 2025 Vantaan vuosittaiset alueelliset päästöt vähenivät, mutta huomattavasti tavoiteltua vähemmän.

Suurimmat haasteet hiilineutraaliustavoitteeseen pääsemiseksi ovat liikenteen päästöjen vähentämisessä. Toiseksi suurimmalla päästösektorilla, kaukolämmössä, Vantaan Energian osalta kivihiilen käyttö päättyi vuonna 2025, ja fossiilisten polttoaineiden käyttö tavanomaisessa energiantuotannossa loppuu vuoden 2026 aikana. Vantaan Energia on ilmoittanut saavansa kaukolämmöntuotannon päästöt lähes nollaan hiilidioksidin talteenottojärjestelmän käyttöönoton myötä viimeistään vuonna 2035.

Kaupungin omissa kiinteistöissä sähkön kulutus on laskenut ja päiväkoti- ja koulurakennuksissa on luovuttu öljylämmityksestä päälämmönlähteenä. Aurinkosähköjärjestelmiä on asennettu kaikkiin peruskorjauskohteisiin sekä uudiskohteisiin.

Kaiken kaikkiaan vuodesta 2020 vuoteen 2025 tapahtunut kehitys tarkoittaa, että suunta on oikea, mutta seuraavalla kaudella tarvitaan huomattavasti aiempaa suurempia päästövähennyksiä, jotta kokonaistavoite vuodelle 2030 voitaisiin saavuttaa.

Ilmastonmuutos vaikuttaa jo ympäristöömme hillintätoimista huolimatta. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja sään ääri-ilmiöihin varautuminen aiheuttaa kaupungeissa yhä suuremman haasteen. Sopeutumistyön nykytilaselvitys tehtiin kaupunkiympäristön toimialalla keväällä 2025. Selvitys toimii lähtökohtana sopeutumistoimien kaupunkitasoiselle jatkokehittämiselle ja integroimiselle osaksi kaupungin pysyviä toimintatapoja.

Kaupunki ohjaa rakentamista ja liikkumista vähäpäästöisyyteen
Vantaalla on käytössä ilmastotavoitteita edistävä Ilmastoviisas asemakaava -selvitys (ILVA). Vähähiilisyyden lisäksi selvityksessä pureudutaan myös ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja tavoitteena on tunnistaa kaavaratkaisut, joilla varaudutaan muuttuviin ilmasto-oloihin. Hiilitase lasketaan tai ilmastovaikutukset selvitetään kaikissa kaavoissa.

Kaupunki kehitti vuoden 2025 aikana paikallisia keinoja ohjata rakennushankkeita entistä vähähiilisemmiksi ja kiertotaloutta edistäviksi ottamalla käyttöön lakia tiukemmat hiilijalanjäljen raja-arvot. Ohjaus perustuu sekä kaavamääräyksiin että kaupungin tontinluovutusehtoihin.

Kaupunki on toteuttanut useita toimenpiteitä jalankulun, pyöräilyn ja liikenteen sähköistämisen edistämiseksi. Paikallisilla ratkaisuilla on suuri merkitys, mutta liikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää lisäksi valtion ja EU:n liikennepoliittisten ohjauskeinojen vahvistamista.

Vantaan ratikan hankkeella on tunnistettu ja osin jo toteutettu monia kiertotalousratkaisuja. Hankkeessa hyödynnetään olemassa olevia raaka-aineita, kuten maa- ja kiviaineksia, reuna- ja luonnonkiviä sekä lahopuita mahdollisuuksien mukaan. Myös betonimurskaa voidaan hyödyntää rakentamisessa aiempaa suunniteltua enemmän.

Vantaa liittyi vuonna 2025 kiertotalouden green deal -sitoumukseen, jonka toimet liittyvät maanrakentamiseen, olemassa olevien tilojen käytön tehostamiseen ja ruokaan. Sitoumuksen Rakennetun ympäristön ja Uudistavan ruokatuotannon muutosalueiden toimenpiteillä kaupunki voi saada aikaan merkittäviä positiivisia vaikutuksia. Maamassojen koordinoinnilla saavutetaan päästövähennyksiä korvaamalla neitseellisiä raaka-aineita uudelleenkäytetyillä. Rakennusten käyttöasteita parantamalla päästään parempaan resurssitehokkuuteen. Kasvis- ja kalapainotteisempaan ruokavalioon siirtyminen vähentää merkittävästi ruoan hiilidioksidipäästöjä ja ruoantuotantoon käytettäviä luonnonvaroja.

Luontopositiivisuus etenee käytännön toimiksi
Ilmastonmuutoksen ohella toinen merkittävä ympäristöhaaste Vantaalla on luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen. Vantaalla perusrungon monimuotoisuuden säilymiselle muodostavat kaupungin ekologinen verkosto ja sen monimuotoisuuden geenivarastot, luonnonsuojelualueet. Vuonna 2025 Vantaalle perustettiin neljä uutta luonnonsuojelualuetta.

Vantaalla monimuotoisen luonnon ja luontopositiivisuuden edistäminen eteni raportointijaksolla määrätietoisesti osaksi kaupungin strategista ohjausta ja käytännön toimintaa. Luonnon heikentymättömyys ja

ekologinen kompensaatio otettiin käyttöön maankäytön suunnittelussa ensimmäisenä kaupunkina Suomessa. Toimintamalli laajenee vuonna 2026 koskemaan lähtökohtaisesti kaikkia uusia asemakaavoja, joissa syntyy luontohaittaa.

Kaupungin ensimmäinen katupuulinjaus valmistui kesällä 2025. Luontopositiivisuustyötä tukevia käytännön edellytyksiä vahvistettiin laatimalla vieraslajisuunnitelma syksyllä 2025. Vesiluontoa kunnostettiin poistamalla rytöpatoja ja huoltamalla soraikkoja. Vantaan luontopositiivinen työ tunnustettiin myös valtakunnallisesti Paras luontoteko -kilpailun kunniamaininnalla.

Luontopositiivisuustyön seurantaa vahvistaa luonnonarvohehtaari, joka toimii strategisena mittarina ja mahdollistaa luontovaikutusten arvioinnin ja vertailun. Vantaa kehittää luonnonarvohehtaarin käyttöönottoa yhteistyössä kymmenen muun Suomen suurimman kaupungin kanssa.

Luontopositiivisuuteen liittyy myös luontosydämenjäljen kasvattaminen, joka Vantaalla tarkoittaa sitä, että ihmiset kokevat luonnon läheisemmäksi ja se saa suuremman roolin kaupungin toiminnassa. Vuosittain palkattavien purotalkkareiden ja lähiluonto-oppaiden avulla asukkaita innostetaan mukaan luonnonhoitoon ja tehdään luontoa tutuksi.

Ympäristövastuullisuuden edistäminen
Keskeistä kaupungin toiminnassa on sitoutuminen ympäristövastuullisuuteen ja kuntalaisten kestävän elämäntavan mahdollistaminen. Ympäristövastuullisuus vahvistui kasvatuksessa, koulutuksessa, hankinnoissa, johtamisessa ja kaupunkiorganisaation arjessa. Kiertotalouden green dealin myötä Vantaa edistää kunnianhimoisesti ja pitkäjänteisesti ruokailun ympäristövastuullisuutta, vähentää ympäristövaikutuksia sekä vahvistaa oppijoiden osallisuutta ja ruokakasvatusta. Työn perustana ovat ravitsemussuositukset, planetaariseen ruokavalioon tähtääminen sekä tavoite saada kaikki oppijat syömään kouluruokaa.

Tapahtumille vuonna 2025 laadittujen vastuullisuusperiaatteiden avulla pyritään varmistamaan, että vastuullisuusasiat huomioidaan kaupungin järjestämissä tapahtumissa yhä paremmin. Eri toimialoilla ympäristöjohtamista kehitettiin järjestelmällisesti Ekokompassin avulla. Kaupungin kaikkien suurten yhtiöiden vastuullisuustavoitteet perustuvat vastuullisuusohjelmiin ja kaupunkistrategian linjauksiin, ja yli puolet kaupungin yhtiöille vuodelle 2025 asetetuista vastuullisuustavoitteista saavutettiin. Koulujen jätehuollon järjestämisessä tarvitaan edelleen kehittämistoimia.

Hiilinieluja selvitetään
Vantaa hiilinielut selvitettiin vuonna 2020, jolloin kaupunki oli mukana pääkaupunkiseudun yhteisessä hankkeessa. Pääkaupunkiseudun hiilinielujen ja -varastojen selvitystyö (HSY) julkaistaan syksyllä 2026 ja se tukee jatkossa hiilinielujen seurantaa ja kehittämistä.

Kaupunkiympäristölautakunta 11.8.2026 § 8

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä Ympäristövastuuraportti 2025–2026 ja
b) esittää se kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle tiedoksi merkittäväksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) merkitä tiedoksi Ympäristövastuuraportti 2025–2026 ja
b) esittää Ympäristövastuuraportti 2025–2026 kaupunginvaltuustolle tiedoksi merkittäväksi.

Liitteet:
- Ympäristövastuuraportti 2025–2026

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
ohjelmajohtaja Marja Vuorinen, puh. 050 314 5386,
ympäristöasiantuntija Riikka Virta, puh. 050 314 5685
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaa

Ympäristövastuu Vantaalla

Raportti 2025–2026

Sisällysluettelo

Kaupunginjohtajan katsaus 3

Johdanto 4

Yleinen kehitys 5

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen 9

Hiilineutraali energia 18

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous 25

Monimuotoinen luonto 34

Vastuullinen Vantaa 43

Hiilinielut ja kompensaatio 55

Yhteenveto 56

Liite 1: Ilmoitukset ympäristöhaitoista 59

Liite 2: Ympäristöindikaattorit 60

Julkaisija: Vantaan kaupunki, Ympäristökeskus
Tekijät: Marja Vuorinen, Riikka Virta (toim.)
Kansikuva: Taija Timonen
Taitto: Tarja Starast

Kaupunginjohtajan katsaus

Vantaan ympäristövastuuraportissa tarkastelemme ympäristötyön kehitystä, nostaen esiin sekä onnistumisia että edelleen kirittäviä teemoja. Vuonna 2025 olemme ottaneet monta askelta kohti ympäristökestävyyttä. Haluan nostaa erityisesti esiin kaksi merkittävää harppausta kohti kestävämpää tulevaisuutta.

Vuonna 2025 Vantaalla tehtiin historiallinen päätös ratikan rakentamisesta. Ratikka tekee kaupunkiympäristöstä toimivampaa ja viihtyisämpää, mutta se myös mahdollistaa kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvun. Näin se voi vähentää päästöjä ja muita tieliikenteen haittoja. Kuten tästä raportista voimme lukea, tieliikenne on kasvihuonekaasupäästöjen merkittävin yksittäinen päästölähde, joten kestävää liikkumista ja kaupunkirakenteen vähähiilisyyttä edistävät toimet ovat ratkaisevassa roolissa ilmastokestävyydessä.

Raportissa esitellään toimenpiteiden lisäksi hyviä esimerkkejä kaupungin eri toimialoilta. Vuonna 2025 otettiin harppaus kohti luontopositiivisuutta ottamalla käyttöön luonnon heikentymättömyyden malli kaavoituksessa. Vantaa on edelläkävijä luontopositiivisuuden edistämisessä ja toteutamme ensimmäisenä kaupunkina luonnonsuojelulain mukaisen kompensaation eli luontohaittojen hyvityksen. Jatkossa Vantaa pyrkii siihen, että kaikkien uusien asemakaavojen aiheuttamat mahdolliset luontohaitat hyvitetään. Ensisijaista on tietysti luontohaittojen ennalta ehkäiseminen ja välttäminen, mutta myös luontohaittojen hyvitys ja luontoarvojen lisääminen on välttämätöntä.

Tavoite luontopositiivisuudesta on nyt kirjattu myös Vantaan uuteen strategiaan, joka hyväksyttiin alkuvuodesta 2026. Uudessa strategiassa vahvistettiin myös kaupungin sitoutuminen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmastokestävyyden edistämiseen. Parhaillaan laadittavassa ympäristöohjelmassa tarkennetaan tavoitteita ja polkua kohti tavoitteita: tavoitteiden toteuttaminen edellyttää määrätietoisia toimenpiteitä ja pitkäjänteistä kehittämistä.

Kaupungeilla on merkittävä rooli kestävän yhteiskunnan rakentamisessa ja kuntalaisten kestävän elämäntavan mahdollistamisessa. Vuosi 2025 on jälleen osoittanut, kuinka tärkeää on Vantaan kaupungin sitoutuminen ympäristövastuulliseen toimintaan ja jatkuva työ kohti kestävää tulevaisuutta. Vaikka elämme haastavia aikoja, Vantaalla on löydetty uusia tapoja edistää ympäristöystävällisiä ratkaisuja.

Tämän raportin myötä haluan korostaa, että jokainen vantaalainen on osa kestävyysmurrosta. Yhteisöllisyys ja rohkeat päätökset ovat tehneet mahdolliseksi sen, että Vantaa on edelläkävijä ympäristövastuullisessa kaupunkikehityksessä. Meidän tehtävämme on huolehtia ympäristöstämme – sillä kun pidämme huolta luonnosta, se pitää huolta meistä. Kiitos kaikille teille, jotka olette mukana rakentamassa kestävää ja viihtyisää Vantaata.

Vantaalla 11.5.2026

Pekka Timonen
kaupunginjohtaja

Johdanto

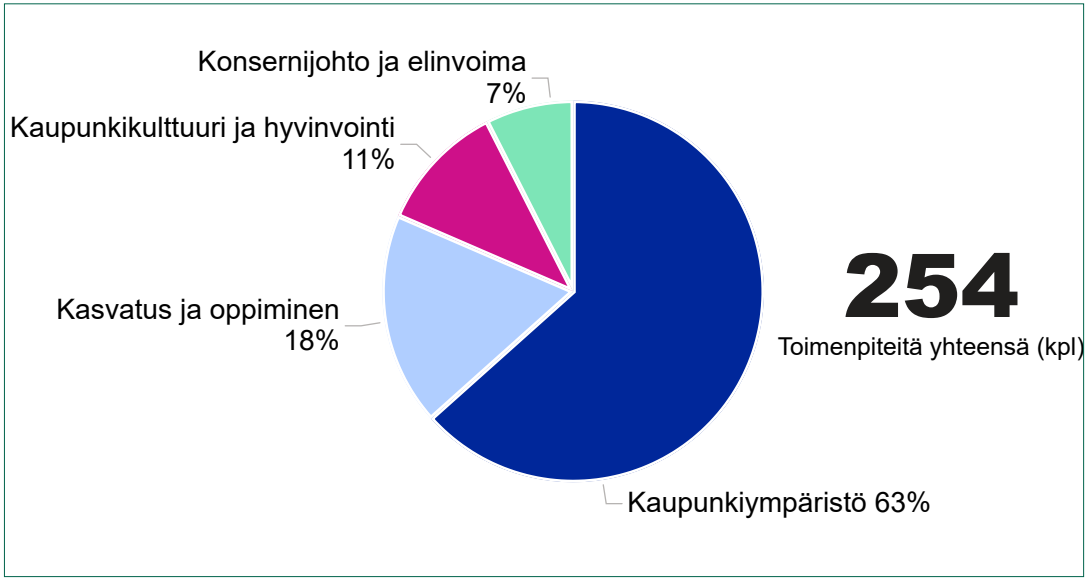
Tämä ympäristövastuuraportti kokoaa yhteen Vantaan keskeisen ympäristötyön ja kehityksen vuosilta 2025–2026. Tiekartan toimenpiteiden toteuma raportoidaan Vantaan Ympäristövahdilla, ja toimenpiteiden etenemisestä tehdään kooste Ympäristövastuuraporttiin. Etenemistä seurataan myös tiekartan mittareiden avulla.

Raportissa kerrotaan esimerkkien avulla niistä hyvistä teoista, joita resurssiviisauden edistämiseksi on Vantaalla tehty. Ympäristövastuu Vantaalla -raportti on jäsennelty resurssiviisauden tiekartan kaistojen mukaan: Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, Hiilineutraali energia, Materiaalien elinkaari ja kiertotalous, Monimuotoinen luonto, Vastuullinen Vantaa sekä Hiilinielut ja kompensointi. Kokonaisuus tarjoaa ajantasaisen tilannekuvan päätöksenteon, suunnittelun ja viestinnän tueksi sekä suuntaviivoja työn jatkamiselle vuosina 2026–2029.

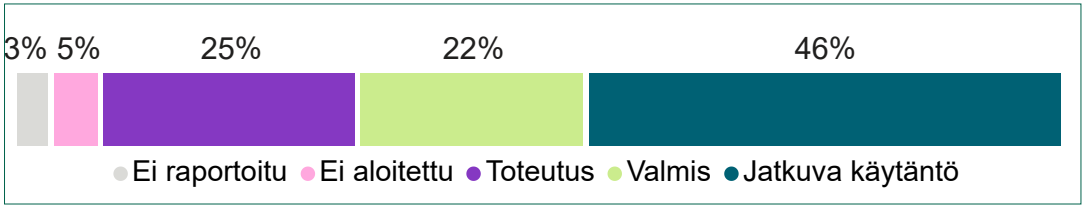
Suurin osa toimialojen toimenpiteistä on lähtenyt käyntiin ja edennyt suunnitelmien mukaan. Joidenkin toimenpiteiden aloittamista on jouduttu siirtämään eteenpäin tai tavoitteita tarkistamaan.

Ympäristövastuuraportti 2025–2026 on toimitettu kaupungin ympäristökeskuksessa, mutta sisällön tuottamiseen ja tekstien kirjoittamiseen on osallistunut suuri joukko kaupungin työntekijöitä.

Toimenpiteiden osuus toimialoittain



Toimenpiteiden eteneminen



Yleinen kehitys

Vantaan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys

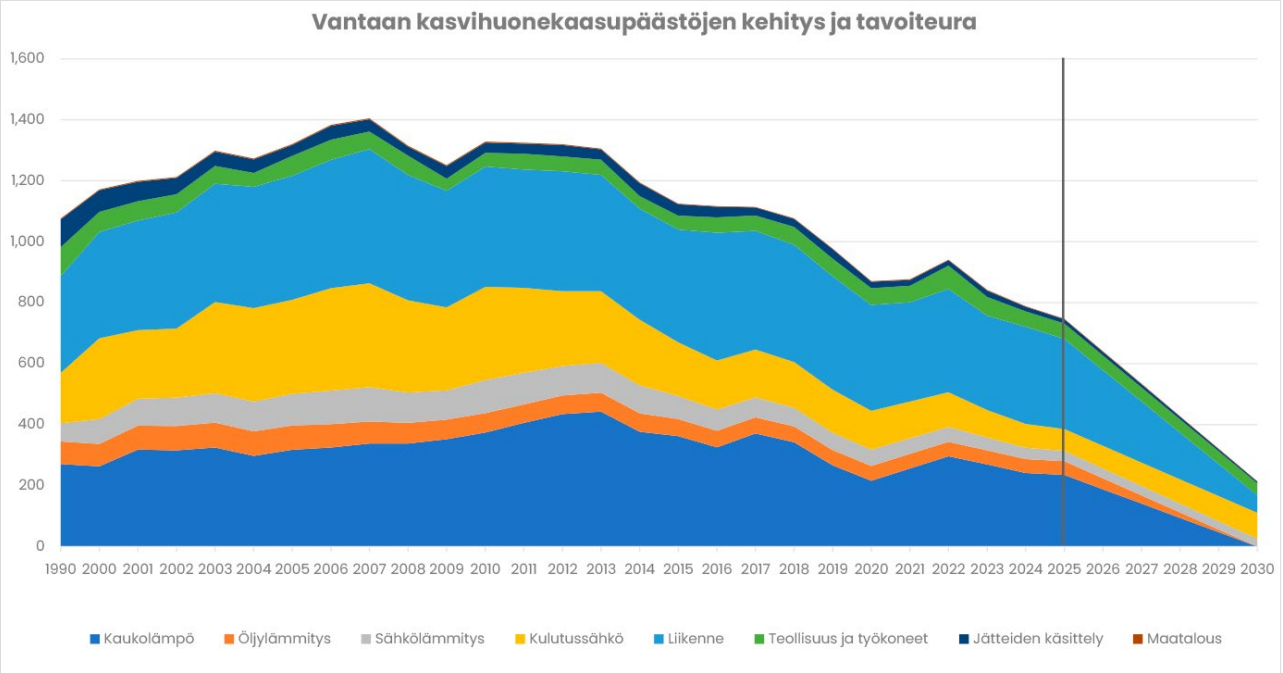
Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030 (strategiakausi 2021–2025). Tavoite tarkoittaa ilmastoa lämmittävien päästöjen vähentämistä 80 prosentilla vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja jäljelle jäävien päästöjen kompensoimista (Resurssiviisauden tiekartan 2021–2025 mukaan).

HSY laskee pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästöt vuosittain. Päästölaskenta kattaa Vantaan alueella syntyneet lämmityksen, kulutussähkön, liikenteen, maatalouden, teollisuuden ja jätteiden käsittelyn päästöt eli niin sanotut alueperustaiset päästöt.

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt laskivat viisi prosenttia vuodesta 2024 vuoteen 2025. Päästöt vähenivät kaikilla sektoreilla ja olivat yhteensä 747 hiilidioksidiekvivalenttikilotonnia (CO2-ekv). Suurimmat päästösektorit vuonna 2025 olivat liikenne ja kaukolämpö. Liikenteen päästöt laskivat seitsemän prosenttia ja kaukolämmön kolme prosenttia.

Asukaskohtaiset päästöt laskivat kuudella prosentilla vuodesta 2024 vuoteen 2025. Vuonna 2025 päästöt asukasta kohti olivat 3 kt CO-ekv.

Tähän mennessä päästöt ovat laskeneet yhteensä noin 31 prosenttia vuoden 1990 tasosta.



Lähde: HSY

Päästöbudjetti

Vantaan kaupungin hiilineutraaliustavoitetta 2030 seurataan vuosittain laadittavan päästöbudjetin avulla, jossa seurataan päästöjen vähenemistä strategiakauden alusta verrattuna hiilineutraaliusskenaarioon.

Kuluneella strategiakaudella vuodesta 2020 vuoteen 2025 Vantaan vuosittaiset alueelliset päästöt vähenivät, mutta huomattavasti tavoiteltua vähemmän.

Merkittävin päästövähennys on tapahtunut sähköntuotannossa. Vaikka sähkön kulutus on kasvanut, sähkölämmityksen ja kulutussähkön päästöt ovat laskeneet tavoiteltua nopeammin. Pääsyynä on valtakunnallisen sähköntuotannon puhdistuminen.

Vuodesta 2020 vuoteen 2025 liikenteen päästöt vähenivät, mutta vähennys jäi noin kolmasosaan tavoitellusta. Toiseksi suurimman päästösektorin, kaukolämmön, päästöt vähenivät vuodesta 2024 vuoteen 2025, mutta kasvoivat kuluneen strategiakauden aikana.

Öljylämmityksessä päästöt vähenivät, mutta selvästi tavoiteltua vähemmän. Teollisuuden ja työkoneiden päästöt ovat laskeneet selvästi, mutta eivät aivan tavoiteltua määrää. Jätteiden käsittelyssä päästöt vähenivät lähes tavoitellusti. Maatalouden päästöt kasvoivat hieman. Maatalous on laskentaan kuuluvista päästösektoreista pienin.

Kaiken kaikkiaan vuodesta 2020 vuoteen 2025 tapahtunut kehitys tarkoittaa, että suunta on oikea, mutta seuraavalla kaudella tarvitaan huomattavasti aiempaa suurempia päästövähennyksiä, jotta kokonaistavoite vuodelle 2030 voitaisiin saavuttaa.

Taulukko: Vantaan päästöbudjetti 2020-2025 (kt CO_2-ekv./v)

Päästön lähde	Lähtötaso 2020	Tavoitetaso 2025	Toteutuneet päästöt 2025	Vähennystarve yhteensä / vuosi (k-a 2020–2030)	Toteutunut muutos 2025	Vähennystarve yhteensä 2020–2025	Toteutunut muutos 2020–2025
Kaukolämpö	215,6	107,8	235,0	-21,6	-6,3	-107,8	**19,4****
Öljylämmitys	48,6	24,3	45,3	-4,9	-0,3	-24,3	-3,3
Sähkölämmitys	54,4	40,2	33,9	-2,8	**-3,5*****	-14,2	**-20,5*****
Kulutussähkö	127,2	106,1	71,0	-4,2	**-7,2*****	-21,1	**-56,2*****
Liikenne	347,8	202,9	296,1	-29,0	-22,3	-144,9	-51,7
Teollisuus ja työkoneet	54,4	46,7	50,2	-1,5	-0,2	-7,7	-4,2
Jätteiden käsittely	21,7	13,3	13,8	-1,7	-1,2	-8,3	-7,8
Maatalous	1,9	1,5	1,9	-0,1	-0,0	-0,5	**0,0****
Yhteensä	**871,7**	**542,8**	**747,4**	**-65,8**	**-41,0**	**-328,8**	**-124,3**

) Suunta oikea** *) Päästöt kasvoivat** *****) Tavoiteuralla**

Luontopositiivinen Vantaa

Vantaa haluaa parantaa alueensa luonnon monimuotoisuutta, olla tulevaisuudessa luontopositiivinen. Luontopositiivisuus tarkoittaa, että kaupungin toiminta tuottaa luonnolle enemmän hyötyä kuin haittaa. Vantaalla luontopositiivisuus rakentuu kolmesta keskeisestä kokonaisuudesta: luonnon heikentymättömyydestä, monimuotoisuutta lisäävistä luontoteoista sekä luontosydämenjäljestä, eli luonnon vahvemmasta roolista yhteiskunnassa ja ihmisten ajattelutavoissa.

Vantaa on ensimmäisenä kaupunkina Suomessa ottanut käyttöön luonnon heikentymättömyyden mallin ja ekologisen kompensaation kaikissa uusissa asemakaavahankkeissa. Luonnon heikentymättömyys tarkoittaa sitä, että maankäytössä luonnolle aiheutuvat haitat pyritään ensisijaisesti välttämään ja minimoimaan. Jos luontoarvoja heikennetään, ne hyvitetään eli kompensoidaan täysimääräisesti, parantamalla vastaavien luontotyyppien tilaa muualla. Raportin kirjoitushetkellä luonnon heikentymättömyyden malli kohdistuu kaavoitukseen ja luonnon luontotyyppeihin, mutta tavoitteena on laajentaa sen soveltamista koskemaan myös rakennetun ympäristön luontotyyppejä sekä kaupungin alueella tapahtuvaa toimintaa mahdollisimman laajasti.

Monimuotoisuutta lisäävät luontoteot sisältävät konkreettisia toimia luonnon tilan parantamiseksi. Luonnon tilaa parannetaan vahvistamalla ekologisia verkostoja, turvaamalla ja kehittämällä luontotyyppejä, huomioimalla lajisto kokonaisuutena ja lisäämällä monimuotoisuutta rakennetussa ympäristössä - luonnon monihyötyisyys tunnistaen.

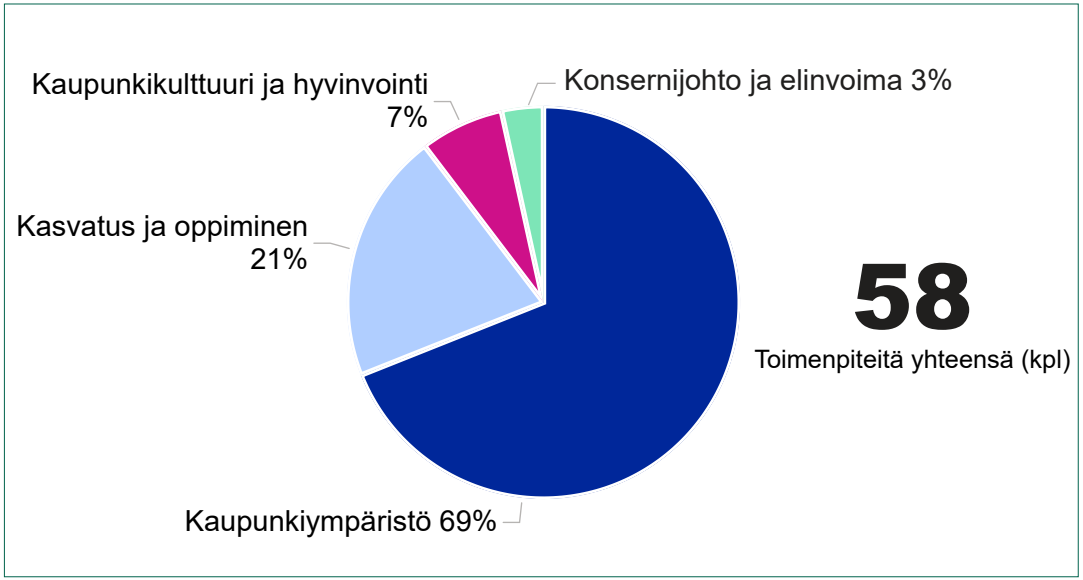
Luontosydämenjäljen kasvattaminen puolestaan kohdistuu toimintatapojen ja ajattelun muutokseen. Luontosydämenjälki kuvaa tekoja ja toimintatapoja, joilla vahvistetaan luonnon arvostusta, esimerkiksi lisäämällä viestintää ja osallistamista, huomioimalla luonto päätöksenteossa sekä kehittämällä yhteistyötä eri toimijoiden kanssa. Luontoaltistuksen lisääminen on yhteydessä terveyteen. Tutkimusten mukaan luonnossa vietetty aika vahvistaa mielenterveyttä monin tavoin: se suojaa masennukselta, lievittää stressiä ja parantaa mielialaa.

Muutokseen ja ponnistukseen positiivisuuden puolelle tarvitaan mukaan kaupunkiorganisaation lisäksi asukkaat, yritykset ja yhteisöt, joiden yhteinen rooli on ratkaiseva luontopositiivisuuden saavuttamisessa.

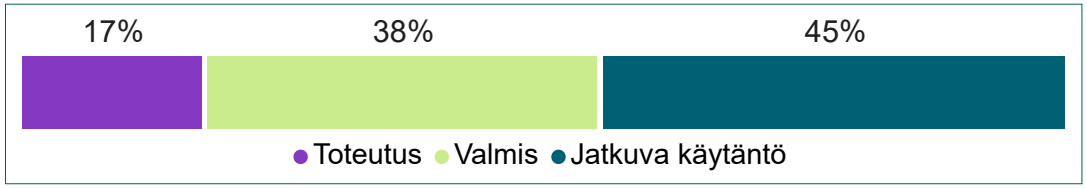
Luontopositiivisuustavoite on saavutettu, kun luonnon ja rakennetun ympäristön ekologinen tila paranee siten, että muutos luonnon tilassa kokonaisuutena on nettopositiivinen.

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Toimenpiteiden osuus toimialoittain



Toimenpiteiden eteneminen



Esimerkkejä toimenpiteiden etenemisestä raportointijaksolla:

» Hiilitase lasketaan tai ilmastovaikutukset selvitetään kaikissa kaavoissa. Kaavoitussuunnitelmassa on työstetty ilmastoasioiden periaatteiden ja tavoitteiden huomioimista.

» Kaikissa uusissa asemakaavoissa on edellytetty vihertehokkuutta. Rakennuslupapäätöksissä noudatetaan asemakaavan mukaista vihertehokkuutta lähes sataprosenttisesti.

» Joukkoliikenteen pysäkkien saavutettavuus pysyi hyvällä tasolla. Vuonna 2025 enintään 300 metrin etäisyydellä joukkoliikennepysäkistä asui 92,8 % väestöstä ja enintään 700 metrin etäisyydellä 99,8 %.

» Uutena käytäntönä AKS/KS-hankkeissa konsultit koostavat työselostukseen taulukon kasvillisuuden muutoksesta ja katupuiden määrän muutoksesta ennen ja jälkeen suunnitelman. Tätä on kokeiltu Teknobulevardi 7-9 AKS, Väritehdas 1 KS ja Äyritie 4-6 AKS -hankkeissa. Tiedot perustuvat Vampatin ekologisen verkoston ja maanpeiteaineiston tietoihin. Jatkossa voidaan hyödyntää rakennetun ympäristön luontotyyppejä (RYTY).

» Pysäköintiruudut kaupunkikeskustojen alueella pyritään toteuttamaan asfaltin sijaan nurmikiveyksin, mikä helpottaa hulevesien imeytymistä ja viilentää katupintoja.

» Sopeutumistyön nykytilaselvitys tehtiin Kaupunkiympäristön toimialalla keväällä 2025. Sopeutumisen toimenpiteitä jatketaan osana uutta ympäristöohjelmaa vuonna 2026.

» Selvitys luonnonmukaisten hulevesirakenteiden toimivuudesta ja kasvillisuudesta on valmistunut tammikuussa 2026.

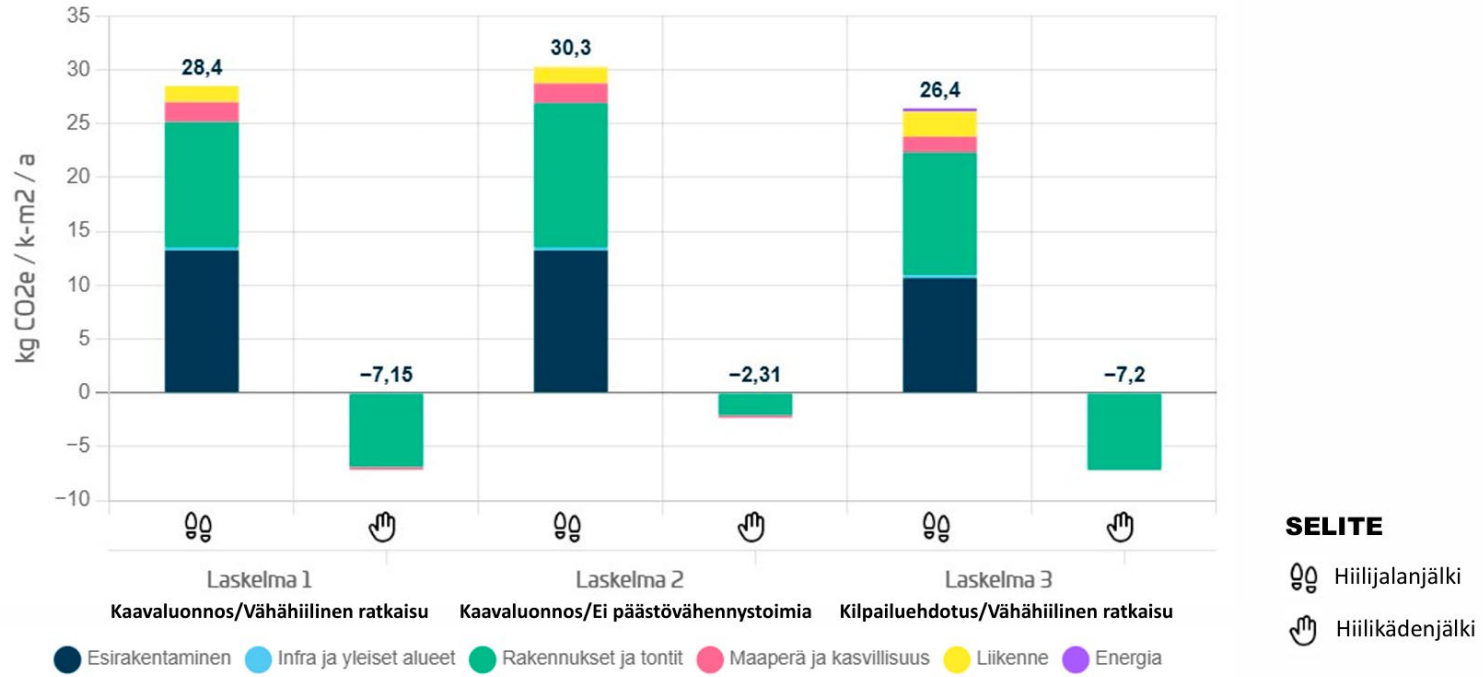
» Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohje SAAVUa on hyödynnetty mm. täydennysrakentamishankkeissa (asemakaavamuutos) sekä kaavarunkoalueilla tarkistamalla säilyvien ja tulevien viheralueiden saavutettavuus ja riittävyys.

» Päivitetty pysäköinnin mitoitusohje hyväksyttiin vuonna 2025. Kuusijärven pysäköintialue muutettiin maksulliseksi. Kivistöön toteutettiin lisää lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja. Edistettiin sähköautojen latauspaikkojen toteutumista sekä liityntäpysäköintialueiden mobiilitunnistautumista ja -maksamista.

Ilmastoviisas asemakaava -selvityksellä arvioidaan kaavan ilmastovaikutuksia

Vantaalla on käytössä asemakaavoituksessa ilmastotavoitteita edistävä hiilineutraalisuusprosessi, johon kuuluu ilmastoviisas asemakaava -selvitys (ILVA). Ilmastoviisas asemakaava -selvityksessä arvioidaan asemakaavan kasvihuonekaasupäästövaikutuksia ja edistetään vähähiilisiä toimia kaavoissa. Arviointia tehdään muun muassa Planect-työkalulla, joka arvioi kaavojen vähähiilisyyttä laskemalla ja vertailemalla eri suunnitteluratkaisujen hiilijalanjälkeä ja hiilikädenjälkeä. Selvityksessä pureudutaan myös ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja tavoitteena on tunnistaa kaavaratkaisut, joilla varaudutaan muuttuviin ilmasto-oloihin, kuten helleaaltoihin tai rankkasateisiin. Selvitys tehdään kaikissa asemakaavoissa ja kaavaselostuksessa ilmastovaikutukset tuodaan ilmi tehtyjen selvitysten perusteella.

Katrinebergin kaavaluonnoksen ilmastovaikutusten arvioinnin yhteenveto



Sopeutumistoimien nykytila kaupunkiympäristön toimialalla

Keväällä 2025 Vantaan kaupunkiympäristön toimialalla järjestettiin kahdeksan työpajaa, joissa eri yksiköt tarkastelivat ilmastonmuutokseen sopeutumista sekä siihen liittyviä riskejä ja haavoittuvuuksia. Työpajoissa tunnistettiin nykyisiä ja tarvittavia toimenpiteitä erityisesti kuumuuden, kuivuuden, rankkasateiden ja tulvien osalta sekä koottiin havainnot jatkotyön pohjaksi. Työpajojen anti koottiin selvitykseen, jonka keskeinen johtopäätös on, että ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja muutoksiin ennakoivasti varautuminen on välttämätöntä kaupungin toimintakyvyn turvaamiseksi. Sopeutuminen edellyttää pitkäjänteistä, poikkihallinnollista ja suunnitelmallista työtä.

Keskeisiksi toimenpiteiksi tunnistetaan viherrakenteen systemaattinen vahvistaminen, vihertehokkuuden ja luonnonmukaisten hulevesiratkaisujen laajamittainen hyödyntäminen, rakennusten ja ulkotilojen viilennys- ja varjostusratkaisut sekä rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistusten kehittäminen vastaamaan muuttuvaa ilmastoa. Lisäksi korostuu viestinnän ja neuvonnan merkitys sekä tarve kehittää seurantaa, vastuunjakoa ja resursseja. Selvitys toimii lähtökohtana sopeutumistoimien kaupunkitasoiselle jatkokehittämiselle ja integroimiselle osaksi kaupungin pysyviä toimintatapoja.

Kuva: Aliisa Alatossava

ARVO-hankkeella kohti laadukasta viherrakennetta

Vantaa oli mukana hankkeessa Viherrakenteen arviointi ja vahvistaminen kaupunkien maankäytön suunnittelussa – ARVO, jonka tavoitteena oli edistää kaupunkien viherrakenteen laadukasta suunnittelua ja ylläpitoa. Hankkeessa kehitettiin paikkatietopohjainen työkalu - alueellinen viherkerroin, joka tuottaa numeerisen arvon kolmesta teemasta: luonnon monimuotoisuus, ilmastoviisaus ja hyvinvointihyödyt. Laskenta pohjautuu luontotyyppien tunnistamiseen kohdealueelta. Luontotyypit voidaan jakaa luonnon luontotyyppeihin ja rakennetun ympäristön luontotyyppeihin. Hankkeessa luotiin rakennetun ympäristön luontotyyppiluokitus (ryty) ja ekologisen tilan arviointikriteerit yhdessä BOOST-hankkeen ja laajan asiantuntijajoukon kanssa.

Hankkeessa valmistui lukuisia julkaisuja, mm. Arvoa viherrakenteelle - suositukset kasvavien kuntien päätöksentekoon, Kaupunkien viherrakenteen suunnittelun nykytila 2024 ja Alueellisen viherkertoimen vaikuttavuusarviointi.

Hankkeen aikana alueellinen viherkerroin laskettiin ja tavoitteita määriteltiin muun muassa Myyrmäen keskustan julkisen ulkotilan yleissuunnitelmalle, kasvullisten alueiden määrälle Martinlaakson keskustan kaavarungossa ja Vehkalan katusuunnittelulle. Jatkossa alueellinen viherkerroin lasketaan merkittävästi kaupunkivihreän määrään tai laatuun vaikuttavissa kaavoissa ja kaavarungoissa.

EAKR-rahoitteisen ARVO-hankkeen toteuttivat Helsingin, Vantaan ja Espoon kaupungit, Aalto-yliopisto sekä Green Building Council Finland ry ajalla 10/2023–12/2025.

Kuva: Helsingin kaupunki / Nea Vesterinen ja Sara Korkeamäki

Lämpösaarekeilmiön ja latvuspeittävyyden yhteyttä selvitetty

Syksyllä 2025 laadittiin Vantaan kaupungin lämpösaarekeselvitys, jossa tarkasteltiin lämpösaarekeilmiötä kesäajan pintalämpötilojen perusteella. Neljällä kohdealueella tutkittiin korttelirakenteen ja viherrakenteen vaikutusta ilmiön syntyyn. Myyrmäessä tehtiin pienilmastomallinnus alueen tuulisuuden ja lämpöviihtyvyyden selvittämiseksi.

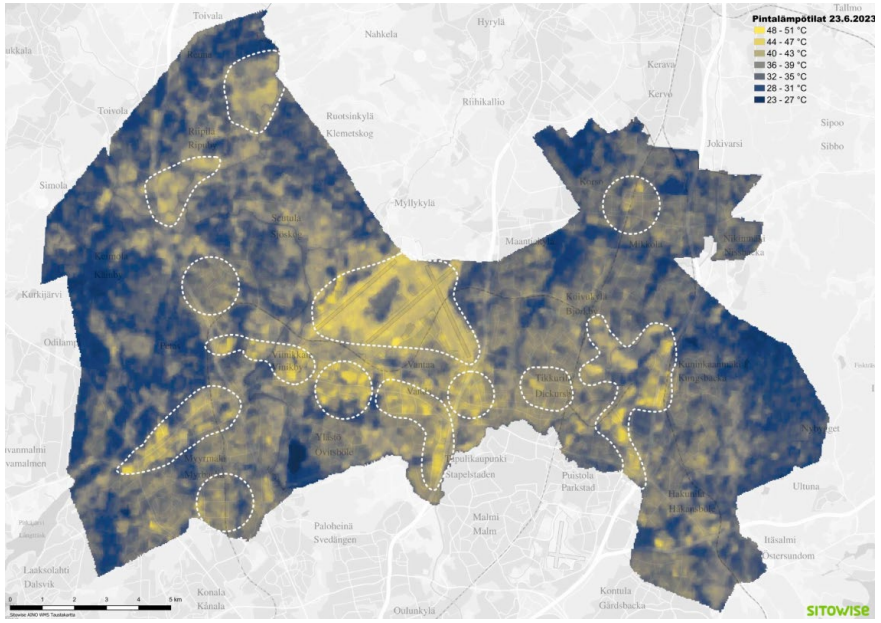
Kuumimmat alueet Vantaalla löytyvät Kehä III:n ja lentokentän ympäristöstä sekä laajoilta teollisuus-, työpaikka- ja kaupan alueilta, joissa on paljon rakennuksia ja asfalttia sekä vähän kasvillisuutta. Keskusta- ja kerrostaloalueet, kuten Myyrmäki ja Korson radanvarsi, ovat asuinalueista kuumimpia. Tikkurilassa urheilupuisto on alueen kuumin kohta. Myös koulujen pihat erottuvat keskusta- ja asuinalueilla lämpimämpinä. Asuinalueiden keskiosat ovat yleensä lämpimämpiä kuin viheralueisiin rajautuvat reuna-alueet.

Viileimmät alueet sijaitsevat kaupungin kaakkoisosassa, jossa on laajoja metsä- ja peltoalueita, sekä vesistöjen ja puistojen läheisyydessä. Kaakkois-Vantaan pientaloalueet ja Hakunila ovat viileämpiä kuin lännen vastaavat alueet, todennäköisesti merellisyyden vaikutuksesta.

Selvityksessä tarkasteltiin myös latvuspeittävyyden tasoa Vantaalla perustuen HSY:n maanpeiteaineistoon 2024, josta on huomioitu yli 5 m puusto. Laajimmat yhtenäiset korkean latvuspeittävyyden alueet ovat Itä-Vantaan, Länsi-Vantaan ja Pohjois-Vantaan metsäisillä alueilla. Rakennetuilla alueilla ja peltoalueilla latvuspeittävyys on matala.

Pintalämpötilakartan ja latvuspeittävyyden yhteistarkastelu koko kaupungin mittakaavassa osoittaa melko selvän yhteyden lämpötilojen ja latvuspeittävyyden välillä. Kuumilla alueilla valtaosalla pinta-alasta on matala latvuspeittävyys, kun taas korkean latvuspeittävyyden alueet ovat viileämpiä.

Latvuspeittävyyden ja lämpösaarekeilmiön tarkastelua jatketaan kaupungin sisäisesti. Latvuspeittävyyttä seurataan säännöllisesti HSY:n maanpeiteaineistojen avulla. Tulevissa tarkasteluissa selvitetään viileiden ja lämpimien alueiden sijoittumista yleiskaavassa, niiden saavutettavuutta herkkien kohteiden ja väestöryhmien, erityisesti päiväkotien, näkökulmasta.



Lähde: Vantaan lämpösaarekeselvitys 2026

Luontopohjaisilla hulevesiratkaisuilla vahvistetaan monimuotoisuutta ja ilmastokestävyyttä

Vantaan lukuisilla luonnonmukaisilla hulevesirakenteilla lisätään monimuotoista luontoa tiiviisti rakennetun kaupungin puistoissa ja viheralueilla. Yleisten alueiden hulevesipainanteet ja maisema-altaat ovat edellytys runsaslukuisille kasveille ja vesieliöstölle.

Luontopohjaiset hulevesikohteet tarjoavat ekosysteemipalveluja lähiympäristön asukkaille ja yhteisöille. Niillä viivytetään ilmastonmuutoksen äärevöittämien rankkasateiden aiheuttamaa pintavaluntaa sekä parannetaan myös likaisten vesien laatua ennen vesien johtamista vastaanottavaan vesistöön.

Vuonna 2025 Vantaan kaupunki on ollut mukana pääkaupunkiseudun tutkimushankkeessa, jossa on selvitetty Tikkurilantien biosuodatusalueen, Kartanonkosken Illenpuiston altaiden sekä Pellaksenojan kaupunkipuron toimivuutta. Hankkeen seurannan tulokset on raportoitu kahdessa opinnäytetyössä vuonna 2025.

Vuonna 2026 valmistellaan hulevesimaksun käyttöönottoa Vantaalla. Kiinteistöt asemakaava-alueella tulevat maksamaan pinta-alan ja kiinteistötyypin perusteella korvausta yleisten hulevesijärjestelmien käytöstä Vantaalla.

Kuva: Ossi Hänninen

Kestävän ja aktiivisen liikkumisen edistäminen

Joukkoliikenteen kehittämisessä merkittävin hanke on Vantaan ratikka, jonka rakentamisen yhteydessä toteutetaan paljon myös laadukasta jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuria. Myös muun joukkoliikenteen olosuhteita kehitetään esimerkiksi parantamalla asemanseutujen turvallisuutta. Vantaalla on aloitettu HSL:ltä saatavan bussin reaaliaikaiseen liikkumiseen perustuvan HFP-datan hyödyntäminen, ja sen avulla voidaan tunnistaa toimenpiteitä vaativat liikenteen sujuvuuden ongelmakohteet.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon kehitys jatkuu Vantaalla. Vuonna 2025 parannettiin Läntisen Valkoisenlähteentien pääreittiä, ja seuraavaksi toteutetaan Myyrmäen–Tikkurilan baanaa. Muita verkon kehittämistoimia suunnitellaan ja rakennetaan, ja vuonna 2026 verkko kriteereineen päivitetään ajantasaiseksi.

Osana Vantaan kaupungin säästötoimia kaupunkipyöräjärjestelmästä luovutaan alustavasti vuosiksi 2026–2028. Seudullisen järjestelmän käyttöönotto viivästyy kaudesta 2026 hankintapäätöksen kumoutumisen vuoksi. Vantaa osallistuu edelleen uuden järjestelmän suunnitteluun, mikä mahdollistaa järjestelmän käyttöönoton haluttaessa myöhemmin.

Vantaan kaupunki on edistänyt pitkäjänteisesti koulumatkojen aktiivista ja turvallista liikkumista. Vuonna 2025 aloitettiin Vantaan kouluvyöhykemallin pilotti, jossa kehitetään infraratkaisuja ja aktiiviseen liikkumiseen kannustavia toimenpiteitä yhteistyössä koulujen kanssa. Ensimmäiseksi pilottikohteeksi on valittu Koivukylän koulu, jonka ympäristössä toteutetaan turvallisuutta ja viihtyisyyttä lisääviä parannustoimenpiteitä.

Vuosina 2025–2026 määriteltiin kävelynedistämisohjelman mukaisesti Vantaan keskeiset kävelyreitit. Nämä yhdistetään pyöräliikenteen, joukkoliikenteen sekä moottoriajoneuvoliikenteen verkon kanssa yhdeksi liikenteen tavoiteverkoksi, jolla löydetään tarkoituksenmukaisia ratkaisuja eri kulkumuodoille Vantaan erilaisissa ympäristöissä. Työtä hyödynnetään myös parannustoimenpiteiden priorisoinnissa ja kohdentamisessa.

Kuva: Pinja Setälä

Ratikan rakentamisen kiertotalousratkaisuja

Vantaan ratikan kehitysvaihe jatkui vuonna 2025 ja vuoden lopulla alkoi hankkeen ensimmäinen toteutusvaihe. Hankkeella on tunnistettu ja osin jo toteutettu monia kiertotalousratkaisuja. Hankkeessa hyödynnetään olemassa olevia raaka-aineita, kuten maa- ja kiviaineksia, reuna- ja luonnonkiviä sekä lahopuita mahdollisuuksien mukaan. Hanke on laatinut ohjekortin pintamaiden hyödyntämiseksi kierrätyskasvualustoina. Myös betonimurskaa voidaan hyödyntää rakentamisessa aiempaa suunniteltua enemmän.

Resurssiviisaan kierrätyksen edistämiseksi hanke on hankkinut työmaiden läheltä varastointialueita ja tehnyt yhteistyötä viranomaisten kanssa niiden käyttöön saamiseksi. Stabiloituja massoja käsitellyt opinnäytetyö johti Petikon ympäristölupamuutoksen käynnistämiseen, mikä helpottaa vieraslajipitoisten ja stabiloitujen maamassojen sijoittamista lähelle työmaita. Lisäksi on aloitettu uusi opinnäytetyö asfalttirouheen hyödyntämisestä.

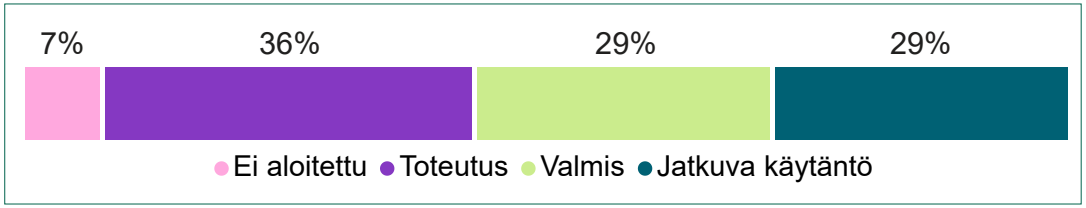
Hankkeen ympäristövastuullisuus varmistetaan hyväksytyn ympäristösuunnitelman ja ohjekorttien avulla. Käytännön toimet on aloitettu vuoden 2025 lopulla. Suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtana on säilyttää mahdollisimman paljon olemassa olevia rakenteita ja kasvillisuutta. Ne luontohaitat, joita ei voida välttää, hyvitetään lisäämällä luontoarvoja sekä ratikan reitillä että muualla Vantaalla. Vaaralan varikolla toteutettiin ekologinen kompensaatio, joka sai Lupa- ja valvontaviraston hyväksynnän vuoden 2026 alussa.

Havainnekuva: Vantaan kaupunki

Hiilineutraali energia

Toimenpiteiden osuus toimialoittain

Toimenpiteiden eteneminen



Esimerkkejä toimenpiteiden etenemisestä raportointijaksolla:

» Vantaa kehitti vuoden 2025 aikana paikallisia keinoja ohjata rakennushankkeita entistä vähähiilisemmiksi. Kaupunki on ottanut käyttöön lakia tiukemmat raja-arvot: esimerkiksi uusien vähintään kolmikerroksisten asuinkerrostalojen päästöt eivät saa ylittää 14 kg hiilidioksidiekvivalenttia neliömetriä kohden vuodessa, kun lain vaatima raja-arvo on 16. Näihin tavoitteisiin ohjataan sekä kaavamääräyksillä että kaupungin tontinluovutusehdoilla. Myös valituissa koulu- ja päiväkotihankkeissa on asetettu lain vaatimusta tiukempi hiilijalanjäljen tavoite.

» Peltovuoren päiväkodin lämmitysjärjestelmä muutetaan öljystä maalämmöksi vuonna 2026. Kaikki merkittävimmät öljylämmityskohteet on vaihdettu maalämpöön.

» Työn alla olevia maalämpökohteita ovat esim. Lentolan sekä Puutarhatien päiväkodit. Nikinmäen koulun uusi paviljonkirakennus liitetään koulun maalämpöjärjestelmään. Kimaran päiväkodin palokorjauksessa parannetaan maalämpöjärjestelmän toimintaa sekä asennetaan kohteeseen myös aurinkosähköjärjestelmä.

» Aurinkosähköjärjestelmiä on asennettu kaikkiin peruskorjauskohteisiin sekä uudiskohteisiin kuluneella raportointikaudella. Aurinkosähköä on tulossa myös Simonkallion, Kivimäen ja Kaivokselan kouluille sekä Metsänhaltijan ja Kontiopuiston päiväkotien katoille.

» Taloyhtiöklubitoiminta jatkui Vantaalla Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman rahoituksella vuonna 2025. Hanke päättyi elokuussa 2025. Klubitoimintaa oli Koivukylässä, Myyrmäessä, Hakunilassa, Mikkolassa ja Länsimäessä.

Rakennusten hiilijalanjäljen ohjaus Vantaalla

Alkuvuodesta 2026 tuli voimaan asetukset uusien rakennusten hiilijalanjäljen laskennasta ja raja-arvoista. Vuoden 2025 aikana Vantaalla valmistauduttiin tulevaan lainsäädäntöön ja kehitettiin paikallisia keinoja ohjata rakennushankkeita lakisääteistä määräystasoa vähähiilisemmiksi. Ohjauksella edistetään Vantaan päästöjen vähentämisen ja kiertotalouden edistämisen tavoitteita.

Valmistelutyön tuloksena Vantaa on ottanut käyttöön osin lakia tiukemmat vaatimukset. Vantaalla uuden vähintään kolmikerroksisen asuinkerrostalon päästöt eivät saa ylittää 14 kilogrammaa hiilidioksidiekvivalenttia neliömetriä kohden vuodessa, kun lain vaatima raja-arvo on 16 (vuodesta 2029 alkaen 12). Lakia matalampaan hiilijalanjälkeen on ohjattu kaavamääräyksillä ja kaupungin myymien tonttien luovutusehdoissa vuoden 2026 alusta alkaen.

Myös valituissa kaupungin omissa koulu- ja päiväkotihankkeissa on asetettu lain vaatimusta tiukempi hiilijalanjäljen tavoite, joka vastaa vuonna 2029 voimaan tulevaa lakisääteistä tasoa päiväkoti- ja opetusrakennuksille.

Raja-arvon ohella asemakaavoissa ja tontinluovutuksissa ohjataan jatkossakin tarvittaviin ilmastovaikutuksia pienentäviin suunnittelun ja rakentamisen ratkaisuihin myös muilla tavoin. Esimerkiksi korjausrakentaminen, laajennukset ja käyttötarkoituksen muutokset uudisrakentamisen sijaan ovat tärkeitä keinoja vähähiilisyyteen.

Hiilijalanjäljen ohjausta on valmisteltu osana Vantaalla käynnissä olevaa NEUTRALPATH-hanketta, jonka yhtenä tavoitteena on edistää ilmastoviisaita suunnittelun käytäntöjä.

Kuva: Vantaan kaupunki

Energiaratkaisuja Vantaan kouluissa ja päiväkodeissa

Automaatiojärjestelmien modernisointia on toteutettu olemassa olevissa rakennuksissa sekä erillisurakoina että peruskorjausten yhteydessä. Automaatioasennuksia on jatkettu myös uudisrakennuskohteissa. Automaatiojärjestelmiin on lisätty uusia palveluja, jotka mahdollistavat vesikiertoisen lämmönkulutuksen optimoinnin sekä sisälämpötilojen pysyvyyden varmistamisen.

Vuoden 2025 maalämpökohteita ovat esimerkiksi juuri valmistunut Lentolan päiväkoti sekä vielä työn alla oleva Puutarhatien päiväkoti. Nikinmäen koulun maalämpöjärjestelmää on korjattu vuonna 2024 ja rakenteilla oleva uudispaviljonkirakennus liitetään samaan järjestelmään. Kimaran päiväkodin palokorjauksessa parannetaan maalämpöjärjestelmän toimintaa sekä asennetaan kohteeseen myös aurinkosähköjärjestelmä.

Aurinkosähköjärjestelmiä on asennettu kaikkiin peruskorjauskohteisiin sekä uudiskohteisiin. Ainoa poikkeus oli Kytöpuiston koulu, jossa havaittiin ongelmia katon kantavuudessa. Aurinkosähköä on tulossa myös esimerkiksi Simonkallion, Kivimäen ja Kaivokselan kouluille sekä Metsänhaltijan ja Kontiopuiston päiväkoteihin.

Hybridisuodatinasennukset ovat valmistuneet Kytöpuiston sekä Mårtensdalin kouluille. Seuraavaksi suodattimien seuranta liitetään automaatiojärjestelmiin. Vuonna 2025 led-valaisinvaihtoja tehtiin noin 20 kohteessa. Tämän jälkeen led-valaisinvaihtojen valmiusaste on kouluissa 99 % ja päiväkodeissa 88 %.

Kuva: Marjo Luukkonen

Kierrätysenergia vie Vantaan Energiaa kohti ilmastotavoitteitaan

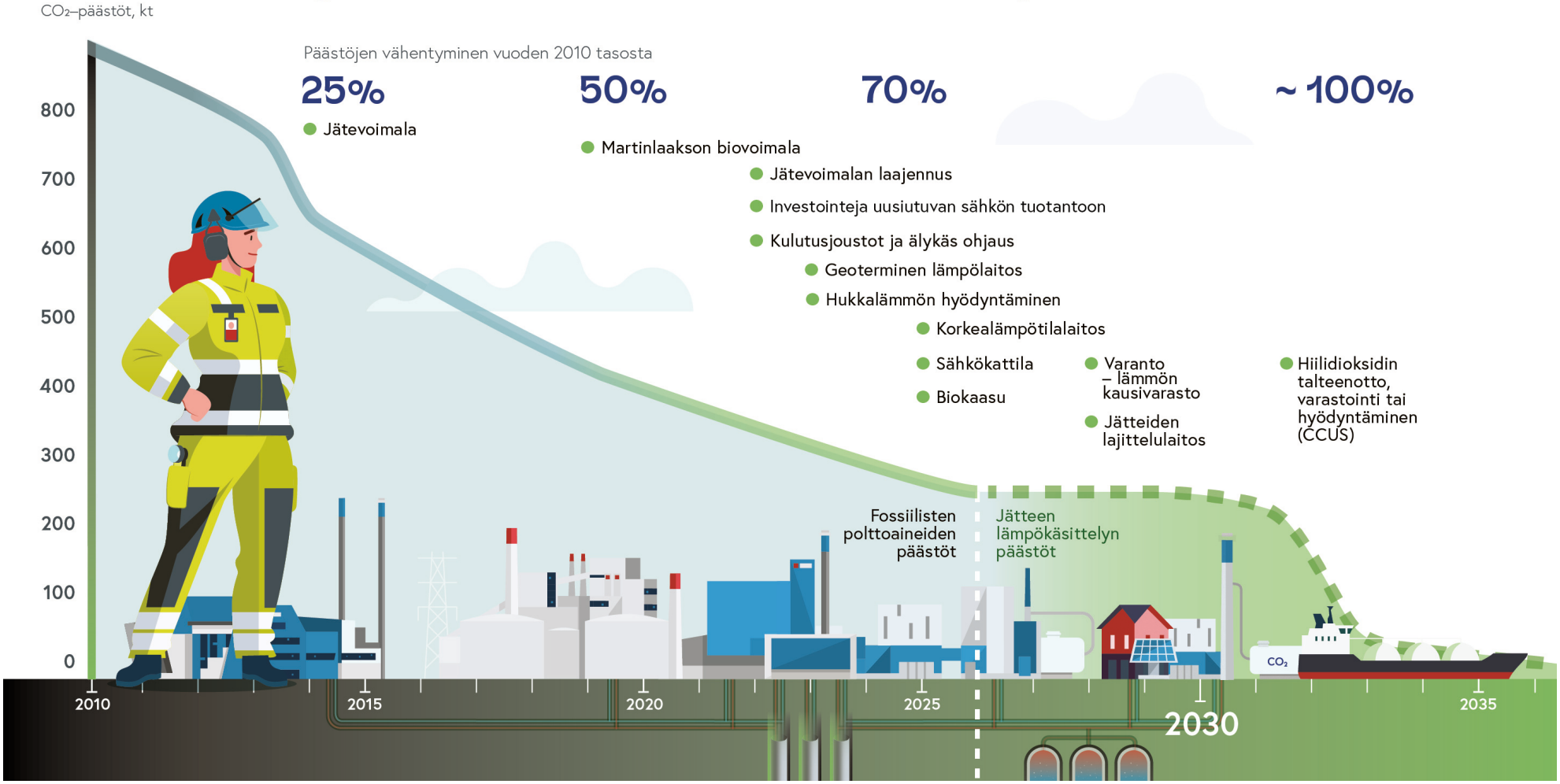
Vantaan Energia pyrkii Pohjoismaiden johtavaksi kierrätysenergiayhtiöksi vuoteen 2035 mennessä. Yhtiön uusi Korkealämpötilalaitos vaaralliselle jätteelle valmistui ja ensimmäinen sähkökattila otettiin käyttöön Martinlaaksossa vuoden 2025 lopulla. Kivihiilen käyttö päättyi vuonna 2025, ja fossiilisten polttoaineiden käyttö energiantuotannossa loppuu vuoden 2026 aikana, kun maakaasua ja kivihiiltä korvaava tuotanto perustuu sähkökattilaan, Korkealämpötilalaitokseen ja biokaasuun.

Varanto, maailman suurin lämmön kausivarasto, siirtyi vuoden 2025 lopulla louhintavaiheeseen ja otetaan käyttöön arviolta vuonna 2030. Varannon ansiosta kesän lämpöä, jätteenkäsittelyn sivutuotteena saatua lämpöä, edullisen sähkön hetkinä sähköisesti tuotettua lämpöä ja hukkalämpöjä saadaan otettua talteen lämmöntarvehuippujen varalle. Varantoon voidaan varastoida keskisuuren kaupungin vuotuinen lämmöntarve. Varanto on energiavaraston lisäksi merkittävän kokoinen sähköisen kaukolämmön tuotantolaitos, sillä Varantoon tulee myös kaksi sähkökattilaa.

Vantaan Energian Vantaa Carbon Capture -hanke on Suomen ensimmäinen teollisen mittakaavan hiilidioksidin talteenoton ja varastoinnin hanke, jolla Suomeen luodaan uutta hiilidioksidin talteenottoon, hyötykäyttöön ja varastointiin liittyvää infrastruktuuria ja arvoketjua. Hanke on parhaillaan esisuunnitteluvaiheessa. Investointipäätös tehdään vuoteen 2029 mennessä ja käyttöönotto voisi olla viimeistään vuonna 2032.

Vantaan Energia suunnittelee jätevoimalan yhteyteen lajittelulaitosta, joka tehostaa sekajätteen materiaalihyötykäyttöä. Hanke on esisuunnittelussa, ja investointipäätös tehdään vuonna 2027.

Energiantuotannon suorien kasvihuonekaasujen vähentäminen



Lähde: Vantaan Energia

NEUTRALPATH-hanke edistää energiaviisaita ratkaisuja Aviapoliksessa

Vantaa on mukana EU-rahoitteisessa NEUTRALPATH-hankkeessa, jossa viisi eurooppalaista kaupunkia kehittää ratkaisuja kaupunkien energiamurroksen vauhdittamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi. Vantaan pilottialueella Aviapoliksessa suunnitellaan energiapositiivisuutta tukevia ratkaisuja, minkä lisäksi vähähiilisen ja energiaviisaan suunnittelun käytäntöjä edistetään koko kaupungin tasolla.

Vuonna 2025 laadittiin alueellinen energiaselvitys Veromiehen kaupunginosaan. Alue muuntuu seuraavan vuosikymmenen aikana monipuoliseksi asumisen, työpaikkojen ja palveluiden kaupunginosaksi. Uuden rakentamisen yhteydessä on tärkeää varmistaa, että alueella rakennettavat energiajärjestelmät tukevat kaupungin hiilineutraaliustavoitetta ja vastaavat tulevien vuosikymmenten tarpeisiin. Työllä haluttiin tuottaa lähtötietoa kaupungille ja alueen toimijoille energiaratkaisujen yhteiskehittämiseen.

Yksi hankkeen pilottialueista on Huberin hallien ympärille suunniteltava Huberilan uusi naapurusto. NEUTRALPATH-hankkeessa tutkitaan alueelle energiapositiivisuutta tukevia ratkaisuja yhteistyössä alueen maanomistajien kanssa.

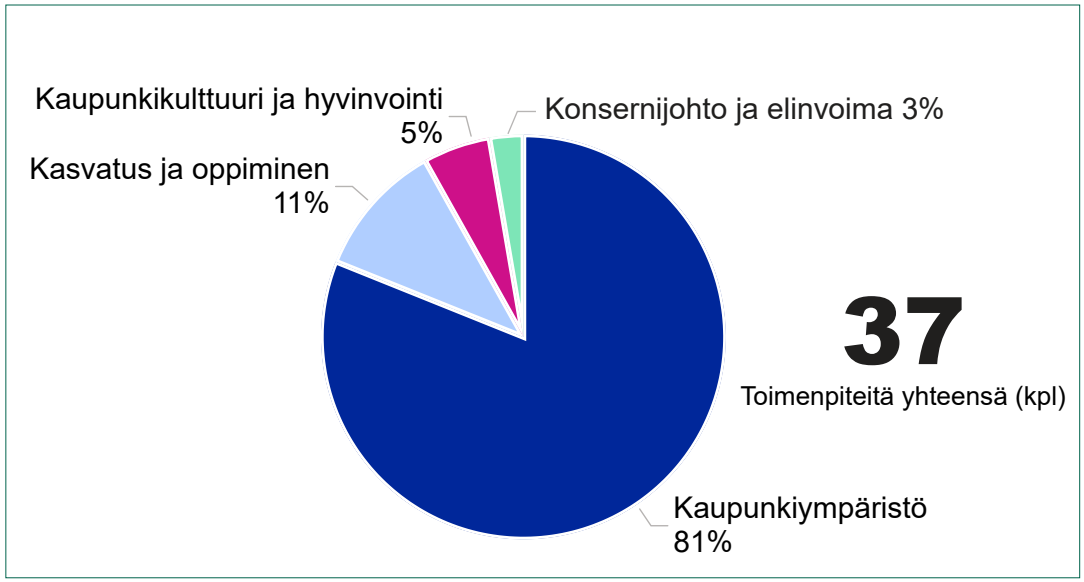
VANTAA 2030 NEUTRALPATH

Euroopan unionin rahoittama

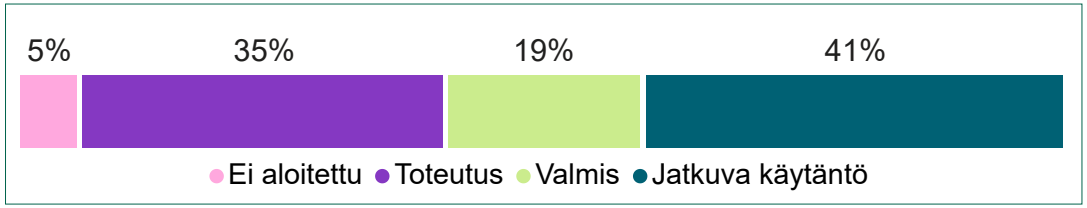
Hanke on saanut rahoitusta Euroopan unionin Horizon Europe -tutkimus- ja innovaatio-ohjelmasta hankerahoituksen nro 101096753 nojalla. Esitetyt näkemykset ja mielipiteet ovat eivätkä välttämättä vastaa Euroopan Unionin tai CINEA:n näkemystä. Euroopan Unionia tai rahoittajaa ei voida pitää vastuullisena sisällöstä.

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

Toimenpiteiden osuus toimialoittain



Toimenpiteiden eteneminen



Esimerkkejä toimenpiteiden etenemisestä raportointijaksolla:

» Korjaushankkeissa kierrätetään laitteita, kalusteita ja varusteita sekä vähäisessä määrin materiaaleja ja mm. väliseinien tiiliä. Viime aikoina on kierrätettävien laitteiden listaan tulleet myös led-valaisimet, joita on otettu kiertoon käytöstä poistuvista tai peruskorjattavista kohteista.

» Esinelainauksen kehittäminen 2025: Vantaan kirjastoissa oli vuodenvaihteessa 2025–2026 yhteensä 1015 kotiin lainattavaa esinettä, joita lainattiin 4943 kertaa. Esinehankintoihin käytettiin vuonna 2025 10 080,69 €. Vuoden 2026 aineistomääräraha pieneni 8000 euroon. Timmissä varattavia laitteita oli 11 (2024: 14) ja varauksia 2392 (+6 %). Timmissä varattavia tiloja oli 19 (2024: 18) ja varauksia 9929 (+14 %).

» Pääkaupunkiseudun Kierrätyskeskuksen kanssa solmittu hankintasopimus käytössä ja käyttöä edistetään kaupunkiorganisaation sisällä.

» Kadunsuunnittelussa betonimursketta ja vaahtolasimursketta käytetään yleisesti soveltuvissa kohteissa. Kasvualustoja, luonnonkiviä ja reunakiviä kierrätetään työmailla. Laajempi kaupunkitasoinen systemaattinen materiaalien kierrätys ja uusiokäyttö vaatii vielä jatkotyötä. Kiveyksissä ja luonnonkivilaatoituksissa on siirrytty kotimaisen kiven käyttöön. Stabiloinneissa on käytetty teollisuuden sivuvirroista saatavia sideaineita sekä vähäpäästöisiä sideaineita. Taitorakenteiden osalta edistetään soveltuvissa kohteissa vähähiilisen betonin käyttöä.

» Maankäyttösopimuksissa pääsääntöisesti edellytetään A-energiatehokkuusluokkaa. Edellytetyn energiatehokkuusluokan noudattamiseksi on myös aina asetettu sopimussakko. Oman tontinluovutuksen yhteydessä ja tontinluovutuskilpailuissa on vaadittu A-energiatehokkuusluokkaa.

» Rakennusvalvonta tilastoi puun käyttöä sekä julkisivujen pääasiallisena että kantavien rakenteiden materiaalina.

» Hiilijalanjälki laskettu kaikissa uudisrakennushankkeissa ja merkittävimmissä korjaus/konversio-hankkeissa; esimerkkinä mm. Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo. Hiilijalanjäljen ohjauksen periaatteita sovelletaan nimetyissä kohteissa.

Vantaan kaupungin ruokahävikkihanke voitti arvostetun ruoka-alan Milan Pact Awards 2025 -palkinnon

Vantaan kaupungin ja Yhteisen pöydän yhteistyöhanke ruokahävikin vähentämiseen on palkittu kansainvälisesti arvostetussa Milan Pact Awards 2025 -kilpailussa. Kilpailu järjestettiin osana Milan Urban Food Policy Pactin (MUFPP) Global Forumia Milanossa 14.–16. lokakuuta 2025. Palkinto myönnettiin Vantaalle sen innovatiivisesta ja vaikuttavasta työstä kestävän kaupunkiruokapolitiikan edistämiseksi.

EU:n osarahoittamassa Food waste ecosystem -hankkeessa Vantaan kaupunki pilotoi muiden muassa vantaalaisissa kouluissa ja ravintoloissa syntyvän hävikkiruoan jakelua Yhteisen pöydän kautta ruoka-apua tarvitseville. Yhteistyökumppaneina hankkeessa olivat Helsingin kaupunki, Laurea-ammattikorkeakoulu ja Luonnonvarakeskus. Tuoreimpana pilottina testattiin myös syömäkelvottoman ruokajätteen hyödyntämistä energiantuotantoon Benerg-startupin kanssa.

Milan Pact Awards on vuosittainen tunnustus, jonka tavoitteena on nostaa esiin kaupunkien parhaita käytäntöjä ruoka-alalla. Vantaa liittyi Milan Urban Food Policy Pactiin ensimmäisenä suomalaisena kaupunkina yli vuosi sitten, ja nyt kaupunki on saanut tunnustusta konkreettisista teoistaan kestävän, osallistavan ja oikeudenmukaisen ruokajärjestelmän rakentamiseksi. Yhteisen pöydän toimintamalli ja vaikutukset esiteltiin Milan Pact Awardsin arviointiraadille, joka valitsi Vantaan voittajaksi omassa kategoriassaan yli 300 kaupungin joukosta.

Kuva: Filmbutik

Kiilan Kiertola

Vantaan kaupunki kehittää yhdessä Tuusulan kanssa Kiilan kiertotalousaluetta (Kiilan Kiertola), josta tavoitellaan merkittävää ja innovatiivista kiertotalouden keskittymää. Tavoitteena on kiertotalousratkaisujen avulla edistää vihreää siirtymää, hiilineutraaliustavoitteita, luontokadon hidastamista ja luonnonvarojen kulutuksen vähentämistä. Lisäksi pyritään kehittämään yritysten liiketoimintaa ja luomaan kestävää kasvua.

Alueen sijainti Helsinki-Vantaan lentokentän pohjoispuolella on logistisesti erinomainen, ja alueen suuri koko tekee siitä ainutlaatuisen Suomessa. Alueen kehittämisessä huomioidaan myös ympäristövaikutukset, kuten melu ja pölyäminen, sekä asukkaiden ja toiminnanharjoittajien tarpeet. Vuonna 2025 toteutettiin selvitys alueen ympäristöhäiriöiden yhteisvaikutusten arvioinnista ja luotiin konsepti sidosryhmien tiedonjako- ja vuorovaikutusalustasta. Vuonna 2025 käynnistettiin myös Kiilan Kiertolan kehityskuvatyö, jossa suunnitellaan alueen maankäytön tulevaisuutta sekä liikenneverkon kehittämistä.

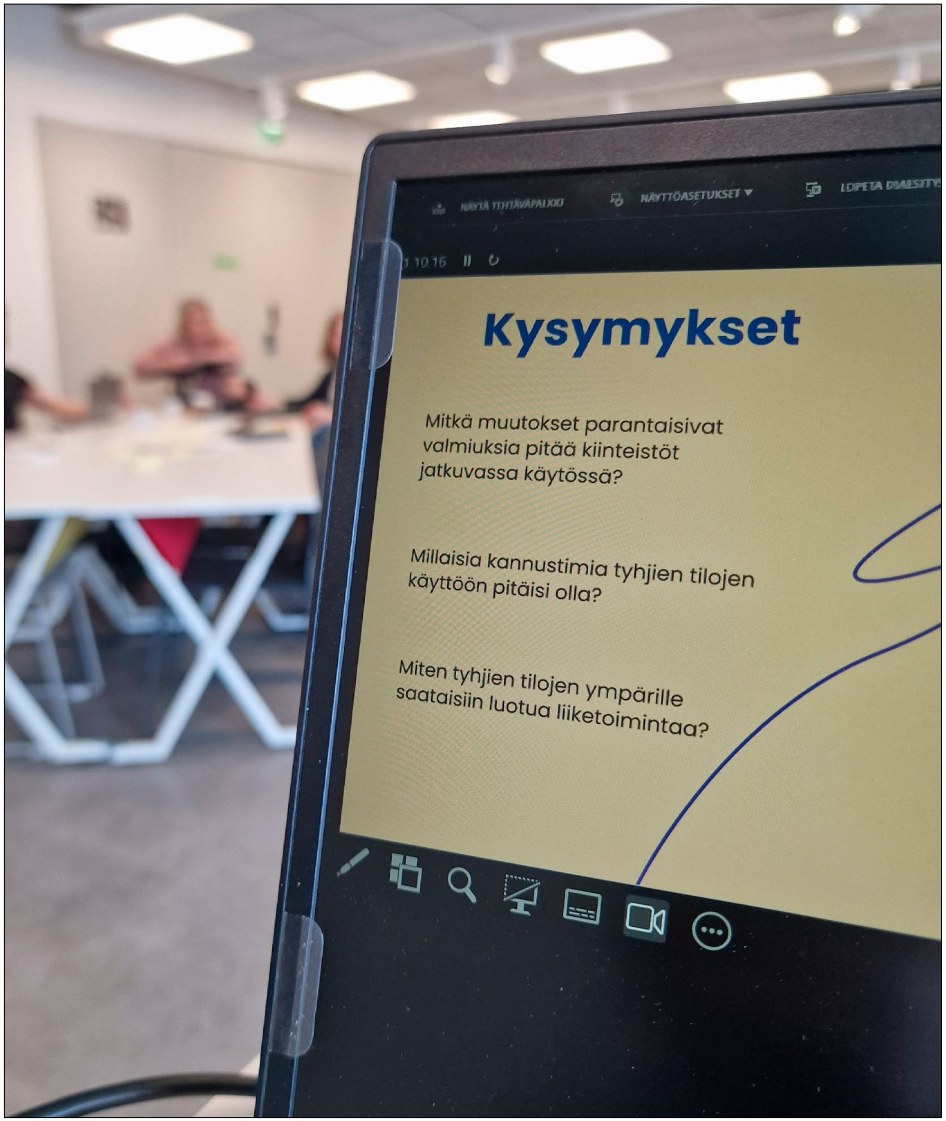
Kuva: Tua Valtonen

Kiertotalot-hanke

Kaksivuotinen EAKR (Euroopan aluekehitysrahasto) -rahoitteinen pääkaupunkiseudun kaupunkien ja HSY:n (Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä) rakentamisen kiertotaloutta edistävä ryhmähanke, Kiertotalot, jatkuu vuoden 2026 lokakuuhun.
Vantaan kaupungin työpaketti on “Olemassa olevan rakennuskannan elinkaaritehokas käyttö”.

Hankkeessa on etsitty keinoja olemassa olevan rakennuskannan elinkaaren pidentämiseen mm. Innovaatiohaasteen kautta. Haasteen tarkoituksena oli löytää pilotoitava, innovatiivinen ratkaisu rakennusten elinkaaren jatkamiseen. Kilpailun voitti Ramboll Finland Oy ehdotuksellaan “Livable properties”, joka on työkalu vajaakäyttöisten kiinteistöjen potentiaalin arviointiin. Työkalua tullaan pilotoimaan keväällä 2026.

Vajaakäyttöisten tilojen käyttöasteen tehostamista ja väliaikaiskäytön mahdollistamista on työstetty järjestetyissä työpajoissa. Turhan purkamisen ehkäisemistä on edistetty HSY:n laatiman purkamisen syitä käsittelevän selvityksen pohjalta. Selvityksen perusteella järjestetään työpajasarja, jonka tavoitteena on löytää toimivia ohjauskeinoja purkamisen vähentämiseksi.

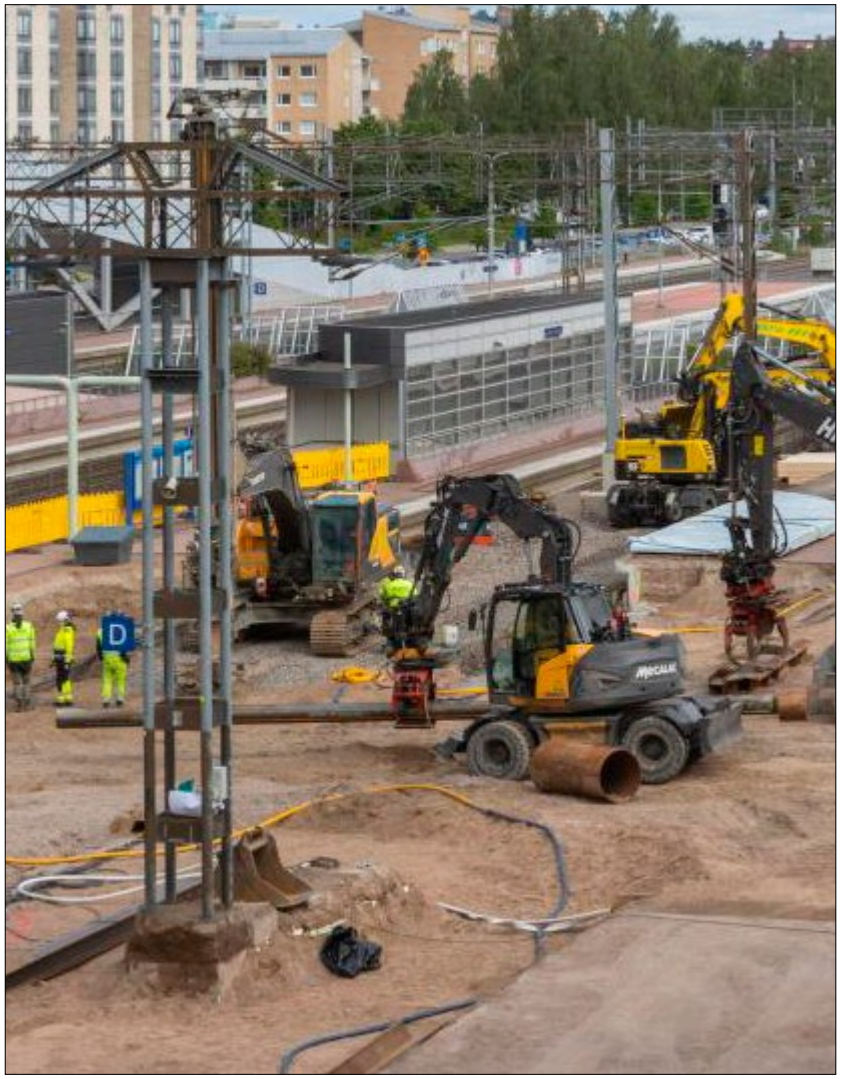


Kuva: Marina Niskakoski

Kiertotalouden green deal

Vantaan kaupunki liittyi kiertotalouden green deal -sitoumukseen elokuussa 2025. Sitoumuksella halutaan vähentää raaka-aineiden käyttöä, pidentää materiaalien ja tuotteiden käyttöikää, lisätä ympäristöä vähemmän kuormittavia ja luontopääomaa vahvistavia vaihtoehtoja sekä kehittää uusia, kiertotalouden mukaisia toiminta- ja liiketoimintamalleja.

Vantaan kaupunki on valinnut sitoumukseensa Rakennetun ympäristön ja Uudistavan ruokatuotannon muutosalueet. Valitut toimenpidealueet ovat: Rakennetun ympäristön hankkeiden suunnittelu ja valmistelu ohjaa kiertotalouteen, Vaalitaan olemassa olevaa rakennettua ympäristöä ja tehostetaan käyttöasteita sekä Lisätään kotimaisten kasvisten ja kalan käyttöä resurssitehokkuuden parantamiseksi. Valituissa toimenpiteissä kaupungilla on mahdollisuus saada aikaan merkittäviä positiivisia vaikutuksia. Maamassojen koordinoinnilla voidaan saavuttaa päästövähennyksiä korvaamalla neitseellisiä raaka-aineita uudelleenkäytetyillä. Rakennusten käyttöasteita parantamalla voidaan päästä parempaan resurssiviisauteen. Kasvis- ja kalapainotteisempaan ruokavalioon siirtyminen vähentää merkittävästi ruoan tuotannon ilmastopäästöjä ja luontovaikutuksia.



Kuva: Mira Ahlstedt

Kierrätyskeskuksen kautta moni tavara saa uuden elämän

Kierrätyskeskus tuottaa Vantaan kaupungille uudelleenkäytön palveluita. Yhteistyön tavoitteena on mahdollistaa luonnonvarojen riittävyyttä ja kestävää elämäntapaa Vantaalla. Kierrätyskeskuksella on Vantaalla myymälät Porttipuistossa ja Myyrmäessä (laajennettu merkittävästi vuonna 2025) sekä suurmyymälät Koivukylässä ja Tammistossa.

Tavaroita voi Vantaan alueella lahjoittaa myös Boksi-lahjoituspisteisiin, jotka sijaitsevat Jumbon ja Myyrmannin kauppakeskuksissa, S-Market Kaivokselassa sekä Eurokankaan Tammiston ja Variston myymälöissä. Lisäksi Vantaan alueella kiertää säännöllisesti Kierrätyskeskuksen keräysauto.

Vuonna 2025 Vantaalla sijaisevien myymälöiden kautta myytiin 1,6 miljoonaa tavaraa (+23 %) ja lisäksi ilmaiseksi jaettiin 960 000 tavaraa (+20 %). Uudelleenkäyttöön saatetun tavaran luonnonvarasäästö oli 24,4 miljoonaa kiloa (+33 %) ja vältettyjen hiilidioksidipäästöjen määrä oli 9,2 miljoonaa kiloa (+31 %). Edellisenä vuonna vastaavat luvut olivat 18,4 miljoonaa kiloa ja 7 kiloa.

Elämyksellisiä oppimisen hetkiä

Ympäristökoulu Polku on osa Pääkaupunkiseudun Kierrätyskeskusta ja se tuotti Vantaan kaupungille kestävyyskasvatuksen palveluita osana Vantaan kulttuuripolkua. Ympäristökoulu Polun järjestämiä oppituokioita pidettiin yhteensä 58 tuntia ja niihin osallistui 1 178 koululaista.

Kuva: Otto Virtanen

Tikkurilan jäähalleilla säästetään vettä jäähilettä sulattamalla

Tikkurilan jäähallilla on otettu käyttöön veden talteenotto- ja kierrätysjärjestelmä. Jään hoidosta kertyy vuorokaudessa noin 30 m³ jäähilettä, joka aikaisemmin vietiin ulos sulamaan ja kun lunta kertyi paljon, sitä kuljetettiin traktorilla pois.

Uudessa järjestelmässä jäähile sulatetaan sulatusmontussa hyödyntäen jäähallissa käytettävien kylmälaitteiden lauhdelämpöä. Sulatuksesta vesi johdetaan suodattimien ja puhdistamisen jälkeen takaisin jään jäädyttämiseen. Sulatetulla vedellä pystytään tekemään laadukkaampaa jäätä, sillä suodatettu vesi sisältää vähemmän kemikaaleja, kuin tavallinen vesijohtovesi.

Kaluston uusimisessa on hankittu pääsääntöisesti akkukäyttöisiä laitteita. Muutos on vähentänyt polttoaineenkulutusta merkittävästi.

Kuva: Elina Mehtonen

Nostoja kirjaston ympäristöohjelmasta 2025

Mosaiikin kirjastossa järjestettiin vuonna 2025 Korjauskaupunki-pajoja. Korjauskaupungissa opitaan yhdessä korjaamaan ja paikkaamaan erilaisia tekstiilejä, kuten vaatteita ja vaikka pehmoleluja. Vapaaehtoiset auttavat ja neuvovat osallistujia. Tapahtumat ovat kaikille avoimia ja maksuttomia. Pajan käytössä on Mosaiikin Värkkäämö, jossa on käytössä saumurit ja ompelukoneet ja erilaisia tarvikkeita, kuten lankaa ja neuloja. Korjaamista ja ekologisuutta opitaan pajoissa yhdessä.

Koivukylän kirjastossa järjestettiin Osallistuvan budjetoinnin määrärahalla askartelupajoja lapsille ja perheille. Pajojen aiheina oli muun muassa ”Askartele voimaeläin”, ”Kani Loikkavaaran suurenmoinen suku” ja sitten oli keväinen ”Ötökkäpaja”. Askartelupajoissa käytettiin pääasiallisesti kierrätysmateriaaleja ja sisältö oli suunniteltu niin, että pienemmätkin askartelijat pystyvät osallistumaan työskentelyyn. Työpajoista tuli hyvää palautetta niin lapsilta kuin vanhemmiltakin.

Edellä mainittujen lisäksi kirjastoissa järjestettiin 45 ympäristövastuullisuuteen liittyvää tapahtumaa tai näyttelyä vuonna 2025.

Kuva: Satu Dolk

Monimuotoinen luonto

Toimenpiteiden osuus toimialoittain

Toimenpiteiden eteneminen

Esimerkkejä toimenpiteiden etenemisestä raportointijaksolla:

» Ekologisen kompensaation pilotointi on saatu menestyksekkäästi valmiiksi ja kompensaatio on otettu käyttöön kaupungin maankäytön suunnittelussa. Työ jatkuu toimintamallin kehittämisellä ja kokemusten keräämisellä. Vuoden 2025 aikana selvitettiin kaupungin omia mahdollisia hyvitysalueita. Tätä työtä jatketaan vuoden 2026 aikana. Jatkossa Vantaa on tiiviisti mukana kehittämässä hyvitysmarkkinoita.

» Vantaan puroista poistettiin vuonna 2025 rytöpatoja 39 kpl. Soraikkoja huollettiin omana työnä yhteensä 26 kpl. Tämän lisäksi järjestettiin viidet talkoot, joissa kunnostettiin/ rakennettiin 6 kutusoraikkoa. Purotalkkarit kävivät myös tutustumassa Helsingin pitäjän kirkonkylänkosken padon purkutyömaahan. Padon purkamisen myötä vaelluskalojen kulku ylävirtaan helpottuu huomattavasti.

» Luonnon heikentymättömyys on osa luontopositiivinen Vantaa 2030 -toimintasuunnitelmaa ja kaupungin luontopositiivisuustavoitteita ja -sitoumuksia. Luonnon heikentymättömyys toteutetaan lieventämishierarkian ja ekologinen kompensaation avulla. Nämä on otettu osaksi kaupunkistrategian 2026–2029 tavoitteita ja mittareita. Kompensaation käyttöönottoa pilotoitiin vuoden 2025 aikana menestyksekkäästi ja vuoden 2026 aikana kompensaatio otetaan lähtökohtaisesti käyttöön kaikissa uusissa asemakaavoissa, joissa syntyy luontohaittaa. Toimintatapaa kehitetään samaan aikaan kun ekologista kompensaatiota otetaan käyttöön.

» Uusissa asemakaavoissa toteutetaan luontohaittojen lieventämishierarkia, jonka viimeisenä keinona on ekologinen kompensaatio. Toimenpide on osa luonnon heikentymättömyyttä ja luontopositiivinen Vantaan 2030 -tavoitetta. Toimenpide on mukana kaupunkistrategiassa 2026–2029. Mittarina toimii luonnonarvohehtaarit. Luonnonarvohehtaarit on otettu käyttöön Vantaan kaupungin maankäytön suunnittelussa.

» Haettu rahoitusta Kylmäojan monimuotoisuustekoihin MetsäGroup-hausta. Viimeistelty KYLKI-hakemus (Kaupunkiseutu ja yritykset luontopositiivisuuden kirittäjinä) ja saatu myönteinen rahoituspäätös.

» Vieraslajisuunnitelma valmistui syksyllä 2025. Suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä vieraslajitorjunnan seurannaksi. Vieraslajitiedon vieminen ArcGIS:iin ja Vampattiin laji.fi-portaalista käynnistetty yhteistyössä paikkatietopalveluiden kanssa.

» Lähiluonto-oppaat järjestivät Purotalkkareiden kanssa kahdet jättipalsamitalkoot Kylmäojalla ja Rekolanojalla. Vantaa oli mukana Soolotalkoot-kampanjassa viidellä kohteella, jossa oli mahdollista torjua jättipalsamia. Crowdsorsa-mobiilipelin avulla oli mahdollista torjua lupiinia ja jättipalsamia usealla eri alueella Kuusijärvellä, Tammistossa, Petikossa ja Myyrmäessä. Crowdsorsaan osallistui Vantaalla 173 henkeä/tiimiä. Vieraslajitiedotusta tehtiin Vantaan lähiluonnon facebook-sivustolla ja bussien diginäytöillä. VÄLKE-hankkeessa pidettiin vieraslajiwebinaari. Puistoruokailutapahtumassa esiteltiin vieraslajeja.

» Ympäristökasvatuksesta virtaa vesiensuojeluun -hanke toteutettiin suunnitelman mukaisesti ja Vantaan Välke-ryhmän (Uudenmaan ympäristökasvatuksen ja ympäristötietoisuuden edistämisryhmä) puheenjohtajuuskauden aikana kehitettiin ympäristökasvatuksen ja -tietoisuuden lisäämisen toimintatapoja vesiteemasta. Vantaan kaupungin ja SLL:n Vantaan osaston järjestämiä vieraslajitalkoita oli kesällä 2025 yhteensä 42 kappaletta. Vehkalanmäellä järjestettiin talkoita WWF:n ja ympäristökeskuksen kanssa. Vantaan vieraslajitalkoiden koordinointia kehitetään hankkeen tuottaman materiaalin ja ideoiden pohjalta. Hankkeen aikana syntyneet materiaalit on ladattu MAPPA.fi-palvelimeen Välke-ryhmän alle.

Luontopositiivisuustyön kehittäminen

Vuonna 2025 Vantaan kaupungin luontopositiivisuustavoitetta vietiin määrätietoisesti osaksi kaupungin uutta strategiaa. Luontopositiivisuustyön strategiseksi mittariksi asetettiin luonnonarvohehtaari, joka mittaa alueiden ekologista tilaa suhteessa pinta-alaan, ja jonka perusteella voidaan arvioida muutosta luonnon tilassa. Vantaa kehittää yhdessä kymmenen muun Suomen suurimman kaupungin kanssa luonnonarvohehtaarin käyttöönottoa ja siihen perustuvaa tilinpitoa siten, että mittari on yhdenmukaisesti sovellettavissa eri kaupungeissa ja mahdollistaa luontovaikutusten vertailun kaupunkien välillä.

Luontopositiivisuustyötä tukevia käytännön edellytyksiä vahvistettiin muun muassa laatimalla vieraslajisuunnitelma sekä kehittämällä paikkatietoa luontotiedon paremmaksi hyödyntämiseksi. Luontosydämenjäljen kasvattamiseen liittyvä viestintäsuunnitelma valmistui. Keravanjoen Kirkonkylänkosken padon purkaminen paransi huomattavasti vaelluskalojen kulkumahdollisuuksia. Vantaalle perustettiin neljä uutta luonnonsuojelualuetta, joiden yhteispinta-ala on noin 81 hehtaaria. Lisäksi valmisteltiin OECM-alueita (Other Effective Area-Based Conservation Measures) täydentämään perinteistä suojelualueverkostoa. Vantaalla OECM-alueita ovat kaupungin omistamat yleiskaavan LUO-alueet (luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet). Luontopositiivisen yritysyhteistyön edistämiseksi haettiin ja saatiin rahoitus KYLKI-hankkeelle, jonka tavoitteena on laajentaa luontopositiivisia toimintamalleja yritysyhteistyön kautta.

Vantaan luontopositiivisuustyö palkittiin kunniamaininnalla Paras luontoteko -kilpailussa. Kilpailun järjestää kahden vuoden välein Kansainvälisen luonnonsuojeluliiton (IUCN) Suomen kansallinen komitea. Tänä vuonna etsittiin erityisesti toimia, joilla on innostettu laajamittaiseen toimintaan ja yhteistyöhön luonnon tilan säilyttämiseksi tai parantamiseksi.

Kuva: Matti Nummelin

Luonnon heikentymättömyys ja ekologinen kompensaatio

Tärkeänä työkaluna luontopositiivisuuden saavuttamisessa on luonnon heikentymättömyyden malli maankäytössä, jonka mukaisesti rakentaminen luontoalueille toteutetaan niin, että haitat luonnolle minimoidaan ja jäljelle jäävät haitat hyvitetään. Tämä tarkoittaa, että rakennuspaikalla olleelle luontotyypille aiheutunut haitta hyvitetään parantamalla samanlaisen luontotyypin tilaa toisaalla.

Luonnon heikentymättömyyden malli otettiin käyttöön Vantaalla vuoden 2025 alussa ensimmäisenä kaupunkina Suomessa, jolloin Vantaa toteutti rakentamisen luontohaittojen ekologisen kompensaation Palokallion metsään. Siellä entistä talousmetsää ennallistettiin kohti luonnontilaa. Ennallistuksessa muun muassa tukittiin metsän kuivattamiseksi aikanaan tehtyjä ojia ja kaadettiin puita maahan lahopuiksi, sillä lahopuu on elintärkeää monille hyönteis- ja kasvilajeille.

Vantaan ratikan rakentamisesta aiheutuvien luontohaittojen hyvittämistä suunnitellaan niin luonnon luontotyyppeihin kuin rakennettuunkin ympäristöön, sekä kaadettujen puiden korvaamiseen uusilla puilla.

Vantaa toimii valtakunnallisena edelläkävijänä toteuttamassa ekologista kompensaatiota sekä kehittämässä ja ottamassa käyttöön luonnonarvomarkkinoita. Jatkossa Vantaalla kaikki rakentamisesta aiheutuva luontohaitta hyvitetään.

Ekologinen kompensaatio perustuu uudistettuun luonnonsuojelulakiin, ja hyvityssuunnitelmat hyväksyy Lupa- ja valvontavirasto.

Niittyvuosi jatkoi luontoteemaa

Vantaan yhtenä luontotavoitteena on kattava avoimien alueiden verkoston varmistaminen. Sen toimenpiteisiin kuuluu muun muassa niitty-ympäristöjen monimuotoisuuden kasvattaminen.

Vantaan Vehkalanmäen uusiniityn hoitoa jatkettiin aikaisempien vuosien tahtiin omana työnä ja useilla yritystalkoilla. Lupiinin määrä on pudonnut murto-osaan siitä, kun vieraslajeja alettiin torjua kuusi vuotta sitten. Torjuntaa jatkettiin, ja vuonna 2025 yksikään lupiini ei ehtinyt siementää hoidetun niityn alueella. Kukkakasvien kasvuedellytyksiä parannettiin myös niittämällä heinävaltaisia aloja, jolloin niittojätteen mukana saatiin poistettua ravinteita.

Niittyvuosi sai hyvää vetoapua Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiriltä, kun sen Ketosirkka-hankkeen niittykohteista viisi sijoittui Vantaalle. Niittylajistoltaan mielenkiintoisia kohteita löytyi mm. Askiston Kakolanmäeltä, Tuupakantien varresta ja Ylästön Syyrakista. Näiden kohteiden vuonna 2025 aloitettua luonnonhoitoa jatketaan myös vuonna 2026.

Kuva: Jarmo Honkanen

Vantaan lähiluonto-opastoiminta tavoitti yli 900 asukasta

Ympäristökeskuksen lähiluonto-oppaat järjestivät kaudella 2025 laajan valikoiman retkiä, joiden tarkoituksena oli vahvistaa lasten, nuorten ja aikuisten luontosuhdetta. Kevään ja syksyn suosituin retki oli Tutkimusmatka lähiluontoon. Muita retkiä olivat esimerkiksi Liisa liito-oravan seikkailu, Luovaa luontoa -taidepaketti sekä Lajintuntemusta vahvistava luontoretki. Päiväkodeille ja kouluille tarjottujen retkien lisäksi lähiluonto-oppaat toteuttivat 13 luontoretkeä muille ryhmille, kuten eläkeläisille, asukastilalle, nuorille aikuisille ja avoimelle päiväkodille.

Lähiluonto-oppaat järjestivät yhteistyössä purotalkkareiden ja Ympäristökasvatuksesta virtaa vesiensuojeluun -hankkeen kanssa useita jättipalsamin ja lupiinin kitkentätalkoita. Oppaat olivat mukana myös Itämeripäivän mikroskopointirastilla, joka keräsi noin 100 kävijää. Lisäksi lähiluonto-oppaat järjestivät yhteisö- ja henkilöstötapahtumia.

Kaiken kaikkiaan lähiluonto-oppaiden retkille, talkoisiin ja muihin tapahtumiin osallistui 932 henkilöä, joista lapsia oli 653. Palautteet olivat erittäin myönteisiä: opastusta kiiteltiin erityisesti innostavuudesta, asiantuntevuudesta, lasten huomioimisesta ja hyvästä yhteistyöstä. Vuodelle 2026 lähiluonto-opastoimintaa suunnitellaan luontoteot-teemalle.

Kuvat: Taru Metsä

Crowdsorsa-mobiilipeli innosti torjumaan vieraskasvilajeja

Vantaalla on ollut käytössä Crowdsorsa-mobiilipeli kaksi kesää vieraskasvilajien torjunnassa. Pelin avulla lisätään tietoa haitallisista vieraslajeista ja innostetaan asukkaita tekemään hyviä luontotekoja. Pelissä jättipalsamin tai lupiinin torjunnasta maksetaan pieni palkkio.

Peli sai hyvää palautetta ensimmäisenä kokeiluvuotena ja kaudella 2025 Vantaan pelialuetta laajennettiin käsittämään Kuusijärven, Tammiston ja Myyrmäen alueiden lisäksi viheralueita muun muassa Petikosta, Korsosta sekä Kuninkaalasta. Kesällä 2025 peliin osallistui yhteensä 173 henkilöä/tiimiä ja suurin osa osallistujista oli edellisen vuoden tavoin teini-ikäisiä ja nuoria aikuisia. Crowdsorsan kautta torjutut esiintymät pinta-aloineen menevät tiedoksi myös Laji.fi-sivustolle. Mobiilipeli täydensi osaltaan kaupungin, järjestöjen ja asukkaiden muuta työtä vieraslajien torjumiseksi.

Kuva: Anna Ojala

Monimuotoisuuden huomioiminen puistosuunnittelussa

Viheralueiden suunnittelu käynnistyy aina mahdollisten luontoarvojen huomioimisella. Olevaa kasvillisuutta säilytetään mahdollisimman paljon, ja toiminnot sijoitetaan niin, ettei esimerkiksi puita tarvitse kaataa. Suunnitelmissa suositaan monilajista, kotimaista kasvillisuutta.

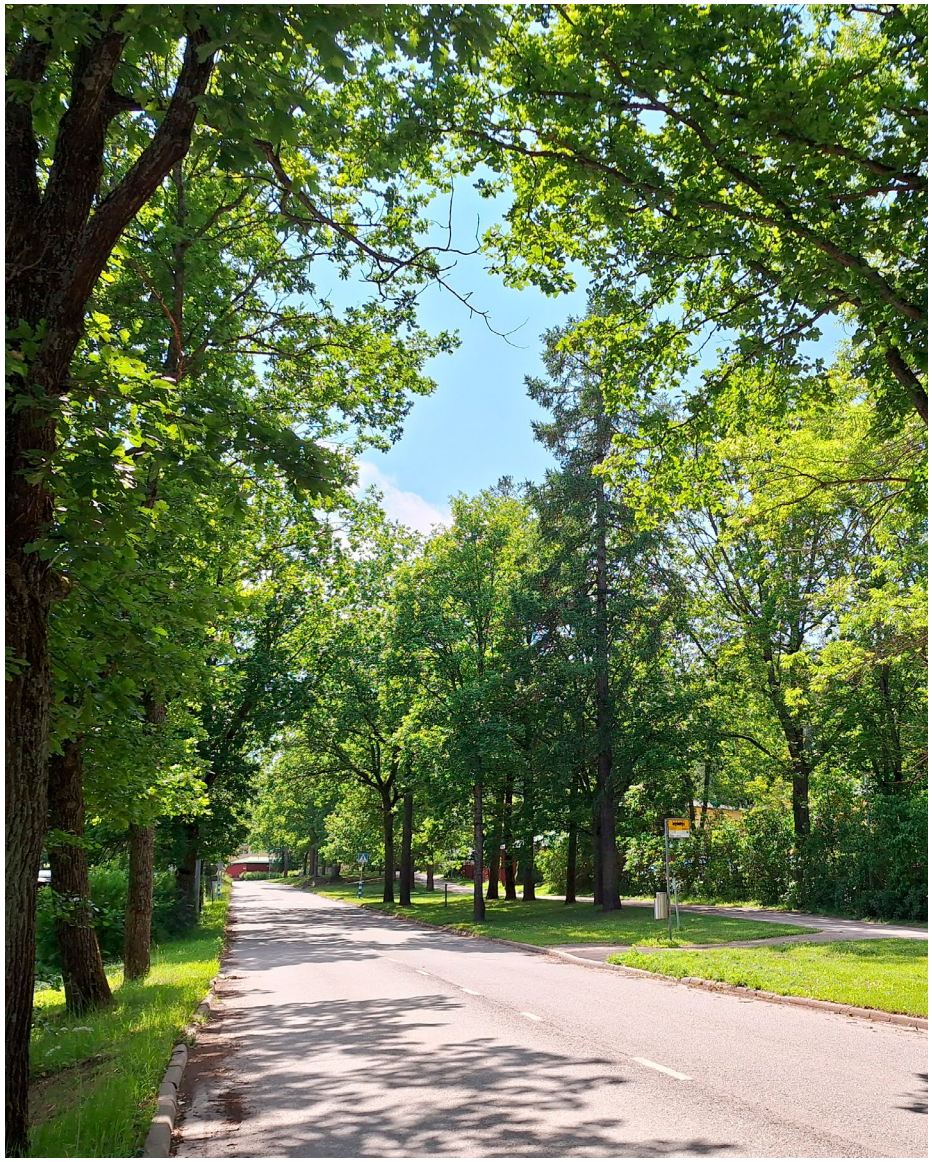
Niittyinä hoidettavia alueita on lisätty suunnitelmiin, ja kasvillisuussuunnitelmissa huomioidaan myös ekologisen verkoston tavoitteet. Lisäksi hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan olevan maapohjan siemenpankkia. Viime vuosina on kiinnitetty erityishuomiota vieraslajeihin: suunnitelmien liitteenä annetaan ohjeistukset vieraslajien torjuntaan työmaan aikana.

Kuvat: FCG, Taina Tuominen

Katupuulinjaus tuo esiin katupuiden merkityksen meille kaikille

Katupuut lisäävät viihtyisyyttä ja vehreyttä sekä tarjoavat varjoa kesähelteillä. Lisäksi ne voivat lisätä luonnon monimuotoisuutta monilajisina, kerroksellisina ja kukkivina kokonaisuuksina. Katupuulinjauksella (2025) on tuotu esiin katupuiden monet hyödyt ja niiden merkitys myös asukkaille ja kaikille vantaalaisille. Katupuulinjauksen visio on, että Vantaalla puut saavat kasvaa pitkäikäisiksi, puusto on monilajista ja elinvoimaista, katupuustolla hillitään ilmastonmuutoksen vaikutuksia ja vantaalaiset tuntevat puunsa. Tavoitteena on parantaa ohjeistusta, lisätä katupuiden määrää ja monimuotoisuutta monilajisin istutuksin sekä koota ja jakaa katupuita koskevaa tietoa. Katupuilla on omat tarpeensa ja niistä tulee pitää huolta muun muassa riittävin tilavarauksin ja hoidon keinoin.

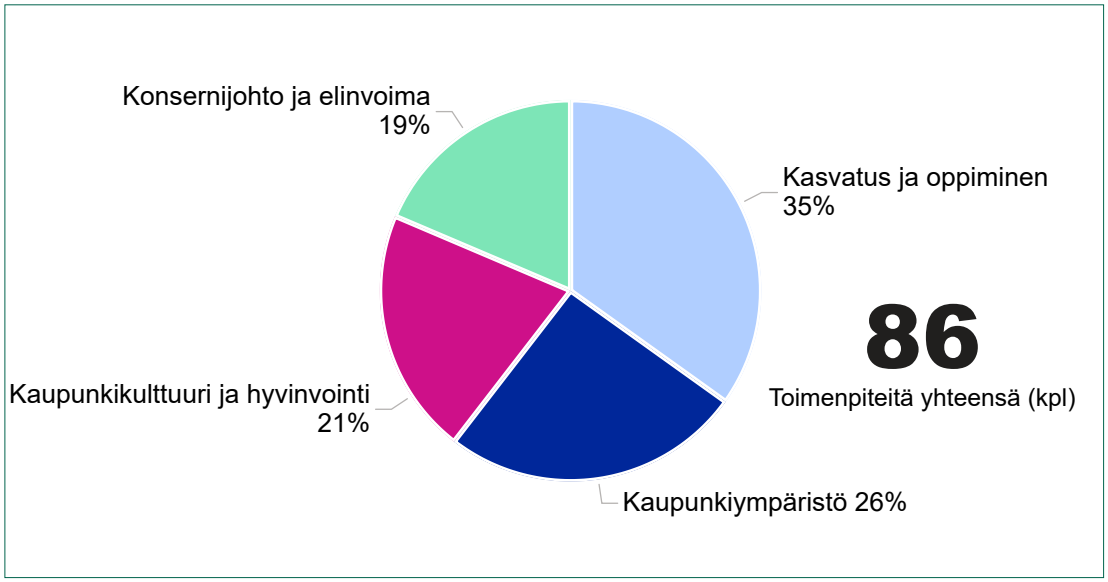
Mitä kookkaammaksi puu kasvaa, sitä paremmin se tarjoaa meille hyötyjä. Siksi on tärkeää huolehtia katupuiden säilymisestä. Katupuulinjauksen tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty toimenpiteitä, kuten katupuurekisterin hyödyntäminen, katupuiden vauriohinnaston käyttöönottaminen, kaupunkitilaohjeen täydentäminen suunnittelun tueksi sekä lajiston laajentaminen puulajikokeiluin.



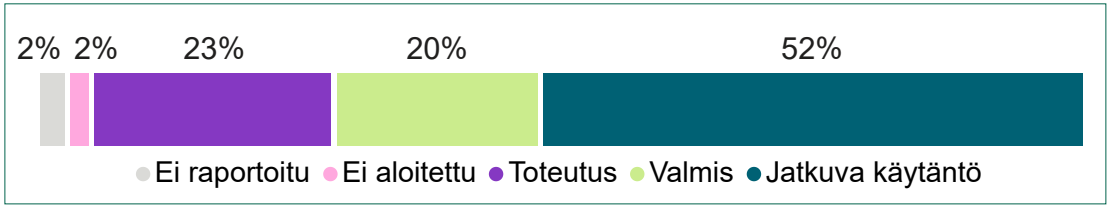
Kuva: Anni Vuorikari

Vastuullinen Vantaa

Toimenpiteiden osuus toimialoittain



Toimenpiteiden eteneminen



Esimerkkejä toimenpiteiden etenemisestä raportointijaksolla:

» Lähiluonto-oppaat järjestivät vuonna 2024 lähiluontoon kaikkiaan 56 luontoretkeä, joille osallistui yhteensä 1 047 henkeä päiväkoti-ikäisistä eläkeläisiin.

» Kuvataidekoulussa lähiluontoa ja -ympäristöä on hyödynnetty oppimispaikkana, inspiraationa ja mallina. Oppilaat ovat toteuttaneet ympäristötaideprojekteja, tutustuneet lähiympäristöön eri aistien kautta ja kuvanneet sitä maalaten, valokuvaten ja piirtäen. Kesäkurssien sisältöön kuuluu ulkona oppiminen oleellisena osana.

» Vantaan kaupungin järjestämille tapahtumille on otettu käyttöön vastuullisuusperiaatteet syksyllä 2024, joista viestitään eri kanavissa.

» Aikuisopistossa kotimainen punasavi on otettu keramiikan materiaaliksi. Akryylien käyttöä on vähennetty ja otettu tilalle muoviton ympäristöystävällinen eco guassi.

» Nuorten kasvua ympäristövastuullisiksi kansalaisiksi on tuettu nuorisotyöllisin keinoin. Toimenpiteet on viety Ekokompassi- järjestelmään (tasokuvaus jäänyt Ekokompassin jalkoihin). Nuoria tuetaan erilaisin toiminnallisin menetelmin huomioimaan ympäristöasioita (pullonkeräyskisat ja siivoustalkoot) sekä lisäksi nuoria viedään luontoon ja tuodaan luontoa lähelle nuorta esimerkiksi leiri- ja retkitoiminnalla.

» Kaupunkiympäristön toimialalle myönnettiin uusi Ekokompassi sertifikaatti 3.11.2025. Jatketaan ympäristöjohtamisen kehittämistä toimialalla.

» Ekokompassi-sertifioinnin laajentamisesta koko Konsernijohdon ja elinvoiman toimialalle päätettiin vuoden 2025 lopussa toimialan johtoryhmässä. Ekokompassin ympäristöohjelma rakennetaan keväällä 2026.

» Esihenkilöille sekä asiantuntijoille suunnattu kestävän kehityksen SDG-työpajakonsepti valmis ja koulutuksia pidetty. Kaupungin vastuullisuusasiantuntija koordinoi kokonaisuutta.

» Ilmastobudjetti on muutettu ympäristöbudjetiksi sisältäen myös luonnon monimuotoisuutta ja ilmastonmuutokseen sopeutumista. Vuonna 2025 ympäristöbudjetti raportoitiin tilinpäätöksen ja ympäristövastuuraportin yhteydessä. Vuonna 2026 budjetoinnin toimivuutta tarkastellaan uudelleen.

» Varhaiskasvatuksessa ekotukihenkilöverkosto päivitettiin ja yhtenäistettiin muiden vastuiden kanssa ekotuutorverkostoksi, joka vastaa ympäristötyön edistämisestä päiväkodeissa. Palveluyksikkö/ alueenjohto-ryhmissä on käsitelty ympäristöteemoja. Palvelualuetasoinen kehittämisryhmä kokoontuu säännöllisesti.

» Haitallisten aineiden vähentäminen päiväkotiympäristön hankinnoissa -green deal -sopimuksen tavoitteiden toteutuminen raportoitiin Sitoumus 2050-sivustolla keväällä 2025, jolloin raportointivelvollisuus loppui sopimuskauden päätyttyä. Vantaa on huomioinut green deal-kriteereitä sopimuksen minimitasoa laajemmin useammassa hankinnassa. Sitoumuksen tavoitteet toteutuvat jatkossa jatkuvana käytäntönä, haitallisia kemikaaleja vähennetään varhaiskasvatuksen ympäristöissä hankintakriteerien avulla.

» Kaikkien suurten yhtiöiden vastuullisuustavoitteet pohjautuvat yhtiöiden vastuullisuusohjelmiin. Lisäksi tavoitteissa on huomioitu kaupunkistrategiset päämäärät, kuten resurssiviisaus ja hiilineutraalisuustavoitteet, sekä SDG-viitekehys. Yli puolet kaupungin yhtiöille vuodelle 2025 asetetuista vastuullisuustavoitteista saavutettiin. Vastuullisuustavoitteiden toteutumisesta voi lukea tarkemmin tytäryhtiöiden vuosiraportista 2025. Lisäksi kattavampaa tietoa vastuullisuustoimista löytyy tytäryhtiöiden toimintakertomuksista.

Varhaiskasvatuksen ympäristökasvatusta ohjaavat työkortit

Vuonna 2025 päiväkotien ympäristökasvatus kytkeytyy tiiviisti ympäristökasvatuksen työkorttien teemoihin. *Lähiluonto ja luontosuhde* -kortin tavoitteet näkyvät viikoittaisina metsäretkinä, lähialueen tutkimisena ja lasten myönteisten luontokokemusten vahvistamisena. Kasvulavat, istutukset ja puutarhaprojektit tukevat sekä luontosuhdetta että päiväkotipuutarhan tavoitetta ymmärtää ruoan alkuperää ja kasvien kasvua.

Vastuullinen kuluttaminen toteutuu kierrätyksen lisäämisenä, jäteastioiden päivittämisenä, lelujen ja materiaalien uudelleenkäyttönä sekä harkituilla hankinnoilla. Kierrätystapahtumat ja lelumarkkinat vahvistavat kiertotalouden periaatteita.

Vaikuttaminen ja osallisuus kestävään elämäntapaan konkretisoituu ekokaveritoiminnassa, lasten vastuurooleissa (esim. energiaetsivät, roskapoliisit) sekä kierrätysretkillä, joissa lapset harjoittelevat omien tekojensa vaikutusten ymmärtämistä.

Energian säästäminen näkyy arjen valinnoissa: valojen sammuttamisessa, vedenkäytön tarkkailussa ja energiakokeiluissa, jotka on toteutettu osana lasten oppimista.

Ruokakasvatus vahvistuu kasvisruokaan tutustumisena, ruokahävikin vähentämisenä ja lasten osallisuutena annoskokojen määrittämisessä.

Kaiken kaikkiaan vuosi 2025 vahvistaa ympäristövastuullista pedagogiikkaa ja toimintakulttuuria arjen tasolla.

Kuva: Pekka Turtiainen

Ympäristövastuullista varhaiskasvatusta ruotsinkielisillä palveluilla

Vantaan ruotsinkielinen varhaiskasvatus on neljästä yksiköstä koostuva tiivis yhteisö. Yksiköt toimivat samojen tavoitteiden mukaan, ja ympäristökasvatus ja ekotoiminta ovat kaikissa osa arkea.

Ympäristövastuullista käyttäytymistä ja kasvatusta on työstetty monella tavalla, ja lapset ovat osallistuneet toiminnan suunnitteluun. Leluja on korjattu ja käyttämättömiä leluja on kierrätetty ja lainattu ryhmien välillä. Yhdessä on mietitty, miten lelut ja erilaiset materiaalit saataisiin kestämään kauemmin. Askartelussa ja materiaaleissa on huomioitu kierrätys; maitopurkit ja erilaiset laatikot on otettu uusiokäyttöön. Kierrätystä on edistetty eri-ikäisten lasten kanssa lajittelemalla roskia ja viemällä ne kierrätyspisteille.

Ruokakasvatus näkyy kaikissa yksiköissä kasvattajien positiivisena ruokapuheena, erilaisina maisteluina ja lasten kannustamisena. Lapset saavat itse osallistua ruuan ottamiseen, mikä vähentää ruokahävikkiä. Aikuinen on ruokailutilanteissa läsnä ja yhdessä tutustutaan myös erilaisiin kasvisruokiin.

Lukuvuonna 2025–2026 luontokasvatus on vahvistunut ja on tehty viikoittaisia retkiä lähiympäristöön. Yhdessä on tutustuttu liikennesääntöihin, tutkittu vuodenaikoja, tehty taidetta luonnonmateriaaleja käyttäen, tutkittu eläintenjälkiä, nautiskeltu eväistä puiden alla ja kerätty roskia luonnosta.

Den svenskspråkiga småbarnspedagogiken i Vanda är en liten och sammansvetsad grupp som består av fyra enheter. Vi arbetar alla enligt samma strategi och mål, och därmed är miljöfostran och ekoarbete en naturlig del av vardagen i alla enheter.

Miljöansvarigt beteende och fostran har utarbetats på många olika sätt. Personalen inom småbarnspedagogiken har involverat barnen i planeringen av verksamheten och i valet av vilket område inom miljöfostran man har valt att arbeta med.

Återvinning är ett delområde som man har arbetat med i alla enheter, både med de allra yngsta och de äldre barnen. Tillsammans med barnen har man sorterat skräp, som därefter har förts till återvinningsstationer. Leksaker har även reparerats, oanvända leksaker har återvunnits och lånats mellan grupper och tillsammans har man funderat på hur leksaker och olika material ska hålla längre. Återvinning har även beaktats i pyssel och pysselmaterial; mjölkpaket och olika lådor har tagits till vara och återanvänts.

Matfostran syns i alla enheter genom pedagogernas positiva samtal om mat och vi uppmuntrar barnen till att smaka på olika maträtter. Barnen får själva delta i att ta mat på sin tallrik för att minska på matsvinnet. En vuxen är alltid närvarande vid måltiderna och tillsammans bekantar vi oss också med olika vegetariska maträtter.

Under läsåret 2025–2026 har naturfostran dessutom varit mer närvarande i vår verksamhet och alla barngrupper har gjort varje vecka utflykter i närområdet. Tillsammans har vi bekantat oss med trafikregler, undersökt årstider, skapat konst av naturmaterial, undersökt djurspår i lera och snö, njutit av matsäck under trädens grenar och plockat skräp i naturen.

Vantaan lukioissa kehitetään maata pitkin matkustamista

Vantaan lukioissa on pitkät perinteet vaihtotoiminnasta Erasmus-ohjelman, ystävyyskoulujen tai muiden rakenteiden puitteissa. Matkoihin liittyy myönteisiä kulttuurien kohtaamisia, mutta myös lentomatkustamisen tuottamia negatiivisia ympäristövaikutuksia. Green Erasmuksen ja kestävän elämäntavan nimissä lentomatkustamiselle onkin alettu etsimään vaihtoehtoja.

Keväällä 2025 Vaskivuoren lukion ODDience2030 -projektin porukalla matkustettiin lentämisen sijasta bussilla Ivaloon. Syksyllä 2025 Martinlaakson lukion opettaja ja opiskelija matkasivat juna-bussi-yhdistelmällä Sodankylään Unesco-koulujen COLD MATTERS -konferenssiin ja Sotungin lukiosta lähti Green Erasmus -matkalle 8 opiskelijaa ja 2 opettajaa Amsterdamiin. Matkareittinä oli laivalla Helsinki-Tukholma ja junalla Tukholma-Hampuri sekä Hampuri-Osnabrück-Amsterdam.

Martinlaakson lukion monet nykyisistä yhteistyökouluista sijaitsevat Etelä-Euroopassa, jolloin maata pitkin matkustaminen ei ole aina mahdollista. Martinlaakson lukion kansainvälisyystiimi on kuitenkin esitellyt vihreää matkustamista opekokouksissa, ja tulevista matkoista päätettäessä kestävä liikkuminen on etusijalla. Jatkossa halutaan löytää yhteistyökouluja myös lähempää, jotta vihreä matkustaminen olisi helpompaa toteuttaa.

Kuva: Jori Lindroth

Kestävän tulevaisuuden osaamistavoitteita integroidaan opetukseen valinnaisaineiden kautta

Kestävän tulevaisuuden (ketu) osaamistavoitteiden juurruttaminen Vantaan peruskoulujen opetukseen etenee esimerkiksi valinnaisaineiden kautta. Lukuvuonna 2025–2026 Lehtikuusen, Rekolan ja Koivukylän kouluissa otettiin käyttöön valinnaisainekokonaisuuksia, joiden punaisena lankana oli ketu-teemojen käsittely. Aiemmin mallia on pilotoitu Ylästön koulussa.

Kouluissa rakennettiin erilaisia valinnaispolkuja, joista oppilaat saivat valita itselleen kiinnostavimmat. Polut rakentuvat moduuleista ja sisältävät ketu-teemoja eri oppiaineiden sisällöissä. Luonto- ja liikuntateemaiset kokonaisuudet vahvistivat ympäristövastuun ymmärrystä ja kestävän hyvinvoinnin taitoja. Medialukutaitoa, vaikuttamista ja tiedonhakua sisältävät moduulit puolestaan tukivat kriittistä ajattelua, osallisuutta ja kykyä arvioida omien tekojen vaikutuksia, jotka ovat keskeisiä Ketu-toimijuudessa.

Käsityön, taiteen ja kotitalouden projekteissa oppilaat loivat omia ratkaisujaan, rakensivat kulttuurisesti moninaisia nukkekoteja, kokeilivat kasvisruokaa ja tuottivat kantaaottavaa taidetta. Näin tulevaisuusajattelu ja luova ongelmanratkaisu syntyivät osaksi tekemistä.

Vaikka ryhmäkoot toivat ajoittain omat haasteensa, valinnaispolut osoittautuivat toimivaksi tavaksi tuoda ketu-tavoitteita opetukseen elämyksellisesti ja monipuolisesti. Kokemuksia on myös kiitelty opettajien tiiviistä yhteistyöstä, joka on ollut keskeinen tekijä mallin onnistumisessa ja sen jatkokehittämisessä.

Kuva: Sakari Manninen

Varia osallistui kestävyysindikaattorien kehittämiseen

Vantaan Varia oli aktiivisesti mukana Opetushallituksen valtakunnallisessa työssä, jossa kehitettiin ammatillisen koulutuksen uudet kestävyysindikaattorit. Indikaattorit luotiin tukemaan ja ilmentämään oppilaitosten pitkäjänteistä ja tulevaisuussuuntautunutta kestävyyden edistämistä. Opetushallituksen koordinoima kokonaisuus syntyi yhteistyössä koulutuksen järjestäjien sekä Vaski- ja Kartalla-verkoston kanssa. Indikaattorit tarjoavat selkeän ja yhtenäisen tavan seurata ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden toteutumista oppilaitoksissa.

Variasta oltiin mukana testikeräämässä tietoa ja luomassa parempia mittareita. Osallistuminen tähän työhön on Varialle tärkeää, sillä kestävyyden mittaaminen antaa konkreettista tietoa siitä, missä oppilaitos onnistuu ja miten sijoitutaan muihin Suomen oppilaitoksiin nähden. Mittaaminen ei ole pelkkää raportointia, vaan se tuo näkyväksi oppilaitoksen vaikutuksen laajempiin yhteiskunnallisiin muutoksiin ja varmistaa, että kestävän kehityksen tavoitteet muuttuvat arjen teoiksi.

Kuva: Justus Hirvi

Ympäristövastuullisuutta kehitetään ruokailussa

Vantaa on sitoutunut Kiertotalouden green dealin kautta kunnianhimoiseen ruokailun ympäristövastuullisuuden kehittämiseen. Työ jatkaa jo pitkään tehtyä kehittämistä, jossa ympäristövaikutusten pienentämisen ohella on vahvistettu oppijoiden osallisuutta ja ruokakasvatusta. Kehittämisen perustana ovat ravitsemussuositukset ja planetaarisen ruokavalioon tähtääminen sekä tavoite saada kaikki oppijat syömään kouluruokaa.

Tältä pohjalta ruokapalvelua, aterioita sekä ruokailutilannetta suunnitellaan yhteistyössä ateriapalvelutuottajien, nuorten ja kasvatuksen ammattilaisten sekä hankinnan palveluyksikön kesken. Kehityksen alla on muun muassa reseptiikka, toimintatavat ja kasvatussisällöt niin että kestävämpi ruokavalio on houkutteleva, helppo ja normaali valinta kaikille lapsille ja nuorille.

Konkreettisina tavoitteina on vähentää aterioiden hiilijalanjälkeä viisi prosenttiyksikköä vuodessa per annos, lisätä kasvisruoan menekkiä sekä tuoda enemmän järvi- ja Itämeren kaloja lautasille. Samalla huomioidaan vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen.

Kuva: Sakari Manninen

Hankintojen kestävyyttä edistetään toimivilla käytännöillä ja verkostoyhteistyöllä

Vantaan hankinnoissa kestävää kehitystä edistetään hankintaprosessien eri vaiheissa. Suunnitteluvaiheessa arvioidaan kestävän kehityksen näkökulmia suhteessa hankinnan vaikuttavuuteen, kustannuksiin ja kokoon. Arviointiryhmässä pohditaan, voidaanko hankinnan ympäristövaikutuksia ja riskejä pienentää, esimerkiksi rajoittamalla päästöjä tai haitallisia kemikaaleja, kiertotaloutta tukevilla vaatimuksilla tai kestävämpiin materiaaleihin liittyvillä kriteereillä. Samoin arvioidaan sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden riskejä ja näkökulmia. Markkinavuoropuheluilla vaikutetaan toimittajakenttään ja haetaan tietoa tarkoituksenmukaisesta vaatimustasosta. Kilpailutuksessa asetetaan vähimmäisvaatimuksia ja sopimusehtoja sekä mahdollisesti annetaan lisäpisteitä tarjoajille kestävämmistä ratkaisuista. Sopimusseurannalla varmistetaan vaatimusten täyttyminen ja toimittajayhteistyöllä edistetään tavoitteita yhdessä yritysten kanssa.

Hankinnan palveluyksikkö osallistuu myös kansallisiin verkostoihin ja hankkeisiin, joissa edistetään hankintojen kestävyyttä.

VAUHTI-verkostossa vuonna 2025 yhteistyön teemoja olivat luonnon monimuotoisuus hankinnoissa, kestävät ICT- ja ohjelmistohankinnat sekä tulosperusteisuus ja vaikuttavuus palveluhankinnoissa. Kehittäjäryhmissä tuotettiin oppaita luontovaikutusten tunnistamiseksi ja huomioimiseksihankinnan eri vaiheissa.

Kuva: Alisa Kaukio

Ekokompassi -ympäristöjärjestelmä ohjaa kaupunkiympäristön toimialan ympäristötyötä

Kaupunkiympäristön toimialalla on ollut vuodesta 2022 lähtien käytössään ympäristöjohtamisohjelma Ekokompassi, joka ohjaa organisaation työarjen ympäristöasioiden kehittämiseen. Ekokompassin tavoitteet asetetaan aina kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Edellisellä Ekokompassikaudella panostettiin erityisesti jätteiden lajittelun kehittämiseen. Toimien myötä toimialan jätteiden lajittelu on tehostunut, esimerkiksi muovia kierrätetään aiempaa kattavammin. Seuraavien kolmen vuoden eli vuosien 2026–2028 ajan panostetaan erityisesti työmatka- ja työasiointimatkapäästöjen vähentämiseen ja materiaalikierrätyksen tehostamiseen.

Ekokompassi-sertifikaatin myöntää Suomen luonnonsuojeluliitto aina kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Toimialalle myönnettiin uusi sertifikaatti marraskuussa 2025. Ekotukihenkilöillä on merkittävä rooli Ekokompassityön edistämisessä ja toimenpiteiden jalkauttamisessa.

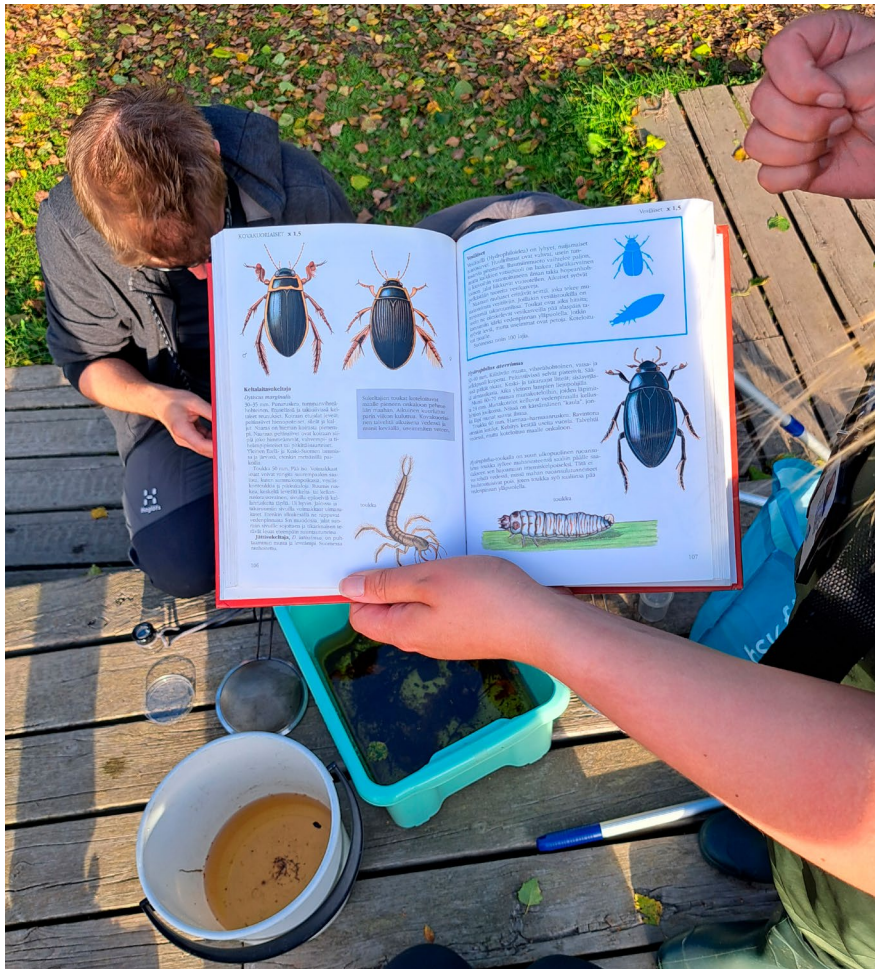
Ympäristöjohtamista on edistetty toimialoilla ja Ekokompassi on laajentunut Vantaan kaupunkiorganisaatiossa. Kaupunkiympäristön toimialan lisäksi Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialalle myönnettiin Ekokompassi-sertifikaatti vuonna 2024. Vuoden 2025 lopussa Ekokompassi-sertifiointia päätettiin laajentaa koko Konsernijohdon ja elinvoiman toimialalle.

Ympäristökasvatuksesta virtaa vesiensuojeluun -hanke

Vantaan ympäristökeskuksen ja Välke-ryhmän yhteistyö, jossa innostettiin Vantaan asukkaita ja yrityksiä pitämään huolta kaupungin pienvesistä tietoisuuden lisäämisen ja vieraslajitalkoiden avulla.

Uudenmaan ympäristökasvatuksen ja -tietoisuuden edistämisryhmä Välkkeen toiminnan tavoitteena on lisätä ympäristökasvatustoimijoiden verkostoitumista ja tiedonvaihtoa sekä ympäristökasvatustyön näkyvyyttä Uudellamaalla. Vantaa toimi ryhmän puheenjohtajana vuosina 2024–2025, jolloin teemana oli vesi.

Välke-yhteistyön kautta vahvistettiin Uudellamaalla toteutettavaa ympäristökasvatusta ja ympäristötietoisuuden lisäämistä vesistöjen suojelun sekä vesiekosysteemien näkökulmasta. Esimerkkeinä toimenpiteistä hankkeen aikana pystytettiin opastauluja Vantaan puroluontokohteisiin, järjestettiin puroretkiä ja vieraslajitalkoita, osallistuttiin Itämeripäivään sekä järjestettiin webinaareja vesi- ja vieraslajiteemasta.



Kuva: Suvi Nuorivaara

Kitkarengaskampanja

Vantaan kaupunki kannustaa vantaalaisia valitsemaan autojen talvirenkaiksi kitkarenkaat. Tätä edistetään osallistumalla Helsingin kaupungin koordinoimaan kitkarengasviestintään yhdessä pääkaupunkiseudun muiden kuntien kanssa. Vuonna 2022 aloitettu viestintä painottuu syksyisin järjestettävään kitkarengaskampanjaan, jolloin uusien talvirenkaiden hankinta on ajankohtaista. Syksyllä 2025 kitkarengaskampanja näkyi ja kuului Vantaan alueella radiossa, sosiaalisessa mediassa, kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomien verkkosivuilla sekä kadunvarsilla ja bussinäytöillä.

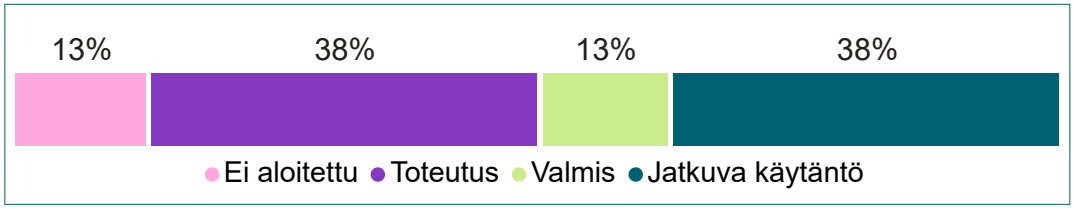
Kitkarenkaiden käyttöosuus Vantaan alueella on kasvanut tasaisesti yhteisen kitkarengaskampanjan käynnistymisen jälkeen. Talvirengaskaudella 2023–2024 kitkarenkaiden osuus oli noin 29 %, kaudella 2024–2025 noin 30 % ja kaudella 2025–2026 32 %. Käyttöosuus arvioitiin laskemalla kitkarenkaiden osuus Jumbon ja Myyrmannin ostoskeskusten pysäköintihalleihin pysäköidyistä autoista.

Kuva: Pekka Turtiainen

Hiilinielut ja kompensaatio

Toimenpiteiden osuus toimialoittain

Toimenpiteiden eteneminen



Esimerkkejä toimenpiteiden etenemisestä raportointijaksolla:

» On käyty vuoropuhelua kompensaatioita välittävien yritysten kanssa. Varsinaisiin päästöjen kompensaatiohankintoihin ei olla ryhtymässä.

» HSY:n hiilinielujen ja -varastojen selvitystyö on viivästynyt ja julkaistaan vuoden 2026 kesään mennessä.

» Kaupungin omien suorien päästöjen kompensaatiomahdollisuuksia selvitetty esimerkiksi lentopäästöjen osalta.

» Kaupungin metsien puusto on varttunutta, vanhoja puita ja metsiä säilytetään. Metsiä kehitetään sekapuustoisina ja jatkuvapeitteisinä, mikä on tärkeää myös ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta. Luontaisia taimia suositaan. Jos metsiin syntyy aukkoja esim. huonokuntoisten puiden poistamisen seurauksena, uusia puita istutetaan tarvittaessa. Metsänhoidossa ei tehdä maanmuokkauksia tai ojituksia.

Yhteenveto

Vantaan resurssiviisauden tiekartta tavoitteineen ja toimenpiteineen on ohjannut kaupungin ilmasto- ja luontotyötä sekä ympäristövastuun edistämistä. Kuluneen vuoden aikana toimenpiteet ja ohjauskeinot ovat suurelta osin systemaattisesti edenneet kohti resurssiviisasta kaupungin kehittämistä, suunnittelua, toteutusta ja kunnossapitoa. Vantaan kaupunkistrategian päivityksen yhteydessä vuosina 2025–2026 valmistellaan Ympäristöohjelmaa, joka jatkaa Resurssiviisauden tiekartan pitkäjänteistä työtä ja kehittää tiekartan linjauksia eteenpäin nostaen uusia painopisteitä työn keskiöön.

Vantaan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt laskivat vuodesta 2024 vuoteen 2025 viisi prosenttia. Päästöt vähenivät kaikilla sektoreilla. Vantaan päästölaskennan tekee vuosittain Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY).

Suurimmat haasteet hiilineutraaliustavoitteeseen pääsemiseksi ovat liikenteen päästöjen vähentämisessä. Toiseksi suurimmalla päästösektorilla, kaukolämmössä, Vantaan Energian osalta kivihiilen käyttö päättyi vuonna 2025, ja fossiilisten polttoaineiden käyttö tavanomaisessa energiantuotannossa loppuu vuoden 2026 aikana. Vantaan Energia on ilmoittanut saavansa kaukolämmöntuotannon päästöt lähes nollaan hiilidioksidin talteenottojärjestelmän käyttöönoton myötä viimeistään vuonna 2035.

Kaupungin omissa kiinteistöissä sähkön kulutus on laskenut ja päiväkoti- ja koulurakennuksissa on luovuttu öljylämmityksestä päälämmönlähteenä. Aurinkosähköjärjestelmiä on asennettu kaikkiin peruskorjauskohteisiin sekä uudiskohteisiin.

Maankäytön ja rakentamisen päästöt

Vantaalla on käytössä ilmastotavoitteita edistävä Ilmastoviisas asemakaava -selvitys (ILVA). Selvityksessä pureudutaan myös ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja tavoitteena on tunnistaa kaavaratkaisut, joilla varaudutaan muuttuviin ilmasto-oloihin. Hiilitase lasketaan tai ilmastovaikutukset selvitetään kaikissa kaavoissa.

Vantaa kehitti vuoden 2025 aikana paikallisia keinoja ohjata rakennushankkeita entistä vähähiilisemmiksi ja kaupunki otti käyttöön lakia tiukemmat raja-arvot. Ohjauksella edistetään Vantaan päästöjen vähentämisen ja kiertotalouden edistämisen tavoitteita.

Kaupunki on tehnyt paljon toimenpiteitä jalankulun ja pyöräilyn sekä liikenteen sähköistämisen edistämiseksi. Liikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää tukea valtakunnalliselta tasolta.

Joukkoliikenteen kehittämisessä merkittävin hanke on Vantaan ratikka, jonka rakentamisen yhteydessä toteutetaan paljon myös jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuria.

Vantaan ratikan hankkeella on tunnistettu ja osin jo toteutettu monia kiertotalousratkaisuja. Hankkeessa hyödynnetään olemassa olevia raaka-aineita, kuten maa- ja kiviaineksia, reuna- ja luonnonkiviä sekä lahopuita mahdollisuuksien mukaan. Myös betonimurskaa voidaan hyödyntää rakentamisessa aiempaa suunniteltua enemmän.

Vantaa liittyi vuonna 2025 kiertotalouden green deal -sitoumukseen, jonka toimet liittyvät merkittäviin päästölähteisiin, kuten maanrakentamiseen, olemassa olevien tilojen käytön tehostamiseen ja ruokaan. Sitoumuksen Rakennetun ympäristön ja Uudistavan ruokatuotannon muutosalueiden toimenpiteissä kaupunki voi saada aikaan merkittäviä positiivisia vaikutuksia. Maamassojen koordinoinnilla saavutetaan päästövähennyksiä korvaamalla neitseellisiä raaka-aineita uudelleenkäytetyillä. Rakennusten käyttöasteita parantamalla päästään parempaan resurssitehokkuuteen. Kasvis- ja kalapainotteisempaan ruokavalioon siirtyminen vähentää merkittävästi ruoan hiilidioksidipäästöjä ja ruoantuotantoon käytettäviä luonnonvaroja.

Luontopositiivisuus

Vantaalla monimuotoisen luonnon ja luontopositiivisuuden edistäminen eteni raportointijaksolla määrätietoisesti osaksi kaupungin strategista ohjausta ja käytännön toimintaa. Luonnon heikentymättömyys ja ekologinen kompensaatio otettiin käyttöön maankäytön suunnittelussa ensimmäisenä kaupunkina Suomessa. Toimintamalli laajenee vuonna 2026 koskemaan lähtökohtaisesti kaikkia uusia asemakaavoja, joissa syntyy luontohaittaa.

Luonnon monimuotoisuutta parannettiin erilaisilla toimilla. Kaupungin ensimmäinen katupuulinjaus valmistui. Luontopositiivisuustyötä tukevia käytännön edellytyksiä vahvistettiin muun muassa laatimalla vieraslajisuunnitelma syksyllä 2025. Vesiluontoa kunnostettiin poistamalla rytöpatoja ja huoltamalla soraikkoja. Lisäksi Vantaalle perustettiin neljä uutta luonnonsuojelualuetta. Lähiluonto-opastoiminta ja ympäristökasvatus tavoittivat suuren joukon asukkaita ja saivat erittäin myönteistä palautetta. Vantaan luontopositiivinen työ tunnustettiin myös valtakunnallisesti Paras luontoteko -kilpailun kunniamaininnalla.

Luontopositiivisuustyön seurantaa vahvistaa luonnonarvohehtaari, joka toimii strategisena mittarina ja mahdollistaa luontovaikutusten arvioinnin ja vertailun. Vantaa kehittää luonnonarvohehtaarin käyttöönottoa yhteistyössä kymmenen muun Suomen suurimman kaupungin kanssa.

Ympäristövastuullisuuden edistäminen

Kaupungin ympäristövastuullisuuden kehittäminen eteni kasvatuksessa, koulutuksessa, hankinnoissa, johtamisessa ja kaupunkiorganisaation arjessa.

Tapahtumille vuonna 2025 laadittujen vastuullisuusperiaatteiden avulla pyritään varmistamaan, että vastuullisuusasiat huomioidaan kaupungin järjestämissä tapahtumissa yhä paremmin. Eri toimialoilla ympäristöjohtamista kehitettiin järjestelmällisesti Ekokompassin avulla. Kaupungin kaikkien suurten yhtiöiden vastuullisuustavoitteet perustuvat vastuullisuusohjelmiin ja kaupunkistrategian linjauksiin, ja yli puolet kaupungin yhtiöille vuodelle 2025 asetetuista vastuullisuustavoitteista saavutettiin.

Vantaa on sitoutunut Kiertotalouden green dealin kautta kunnianhimoiseen ruokailun ympäristövastuullisuuden kehittämiseen. Työ jatkaa jo pitkään tehtyä kehittämistä, jossa ympäristövaikutusten pienentämisen ohella on vahvistettu oppijoiden osallisuutta ja ruokakasvatusta. Kehittämisen perustana ovat ravitsemussuositukset ja planetaarisen ruokavalioon tähtääminen sekä tavoite saada kaikki oppijat syömään kouluruokaa.

Hiilinieluja selvitetään

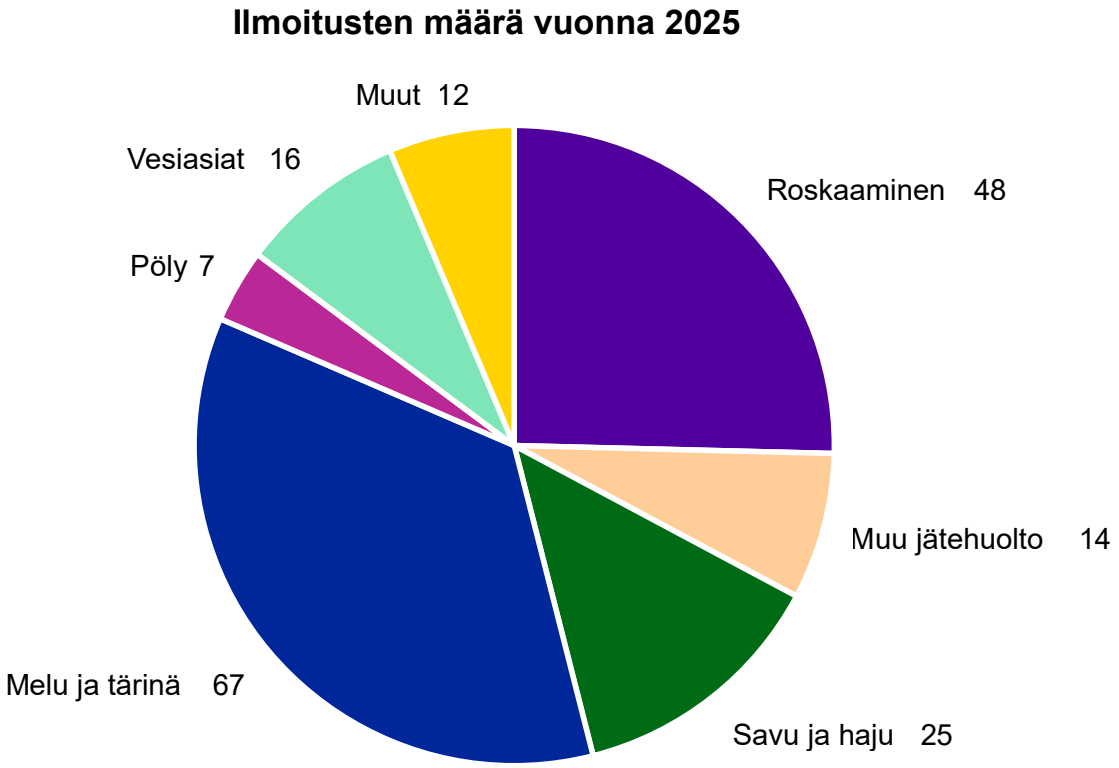
Vantaan hiilinielut selvitettiin vuonna 2020, jolloin kaupunki oli mukana pääkaupunkiseudun yhteisessä hankkeessa. HSY:n hiilinielujen ja -varastojen selvitystyö julkaistaan vuonna 2026 kesään mennessä ja se tukee jatkossa hiilinielujen seurantaa ja kehittämistä.

Liite 1: Ilmoitukset ympäristöhaitoista

Vuonna 2025 kirjattujen ympäristöhaittailmoitusten määrä oli selvästi pienempi kuin edellisenä vuonna. Ilmoituksia kirjattiin yhteensä 189 kappaletta, mikä vastaa keskimäärin muutamaa ilmoitusta viikossa. Määrä sisältää ainoastaan ne ilmoitukset, jotka on tallennettu paikkatietoalusta ArcGisiin jatkuvan valvonnan kohteina.

Osa ilmoituksista, kuten kiinteistöjen jätehuoltoon liittyvät ja usein luonteeltaan vähäisemmät asiat, on käsitelty sähköpostitse eikä niitä ole erikseen kirjattu järjestelmään.

Aikaisempina vuosina suurin osa ilmoituksista on koskenut roskaantumista, mutta vuonna 2025 ilmoituksia tehtiin eniten meluun ja tärinään liittyen. Raitiotien rakentaminen näkyi välittömästi töiden aloitusvuonna Tikkurilan alueen melua koskevien valitusten määrässä.



Liite 2: Ympäristöindikaattorit

Yhdyskuntarakentaminen ja liikkuminen

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Tiiviisti asutut alueet • Osuus YKR-ruuduista, joissa vähintään 20 asukasta/ha (%)		34	34,38	34,79	35,44	34,6	↑	negatiivinen muutos
• Osuus YKR-ruuduista, joissa vähintään 50 asukasta/ha (%)			11,3	11,26	11,41	11,3	↑	negatiivinen muutos
• YKR-ruudut, joissa vähintään 20 asukasta/ha (kpl)		616	633	630	640	643	↑	positiivinen muutos
• YKR-ruudut, joissa vähintään 50 asukasta/ha (kpl)			208	204	206	211	↑	positiivinen muutos
• Asukkaiden määrä yli 20 asukasta/ha olevilla YKR-ruuduilla (kpl)		189 055	194 189	197 494	201 981	202 538	↑	positiivinen muutos
• Asukkaiden määrä yli 20 asukasta/ha olevilla YKR-ruuduilla suhteessa koko kaupungin väkilukuun (%)		81,19	91,95	82,17	82,82	79,6	↑	negatiivinen muutos
Ilmasto-/hiilineutraaliusselvitys tehty merkittävimmissä kaavakohteissa (%)			100	100	100		↑	
Osuus kaupunginvaltuuston hyväksymissä uusista kaavoista, joissa vihertehokkuus on määritelty (%)			100			100	↑	ei muutosta
Osuus rakennuslupapäätöksistä, joissa on noudatettu asemakaavan mukaista vihertehokkuutta. Tavoite 90 prosenttia. (90 %)						90	↑	ei muutosta

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Sään ääri-ilmiöihin (esim. kuivuus, kuumuus, rankkasateet) varautumisen johtamisjärjestelmän kehittäminen (edistyminen)								
Hulevesirakenteiden suunnittelu ja rakentamisen vauhti vuodessa								
• Hulevesisuunnitelmat (kpl)	1	6	0	1	2	0	↑	negatiiviinen muutos
• Rakennetut hulevesikohteet (kpl)	3	5	0	1	3	2	↑	negatiiviinen muutos
Lähivirkistysalueiden ja viheralueiden saavutettavuus								
• Osuus väestöstä, joilla lähivirkistysalue/viheralue on enintään 300 metrin päässä kotoa (%)	91,1	97,1	99,8	98,2	99,8	99,8	↑	ei muutosta
• Osuus väestöstä, joilla lähivirkistysalue/viheralue on enintään 700 metrin päässä kotoa (%)	96,6	97,3	100	100	100	100	↑	ei muutosta
Kulkumuotojakauma								
• Henkilöautoa käyttävien osuus väestöstä (%)					42		↓	
• Joukkoliikennettä käyttävien osuus väestöstä (%)					20		↑	
• Pyörällä kulkevien osuus väestöstä (%)					7		↑	
• Kävellen kulkevien osuus väestöstä (%)					30		↑	

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
• Kulkumuotona muuta käyttävien osuus väestöstä (%)					1		↑	
Pyöräilyn laatukäytävien pituus (km)			14		21,9	21,9	↑	ei muutosta
Joukkoliikenteen pysäkkien saavutettavuus								
Pyöräliikenteen tavoiteverkon kriteerit täyttävien pyöräteiden pituus (m/as)		0,042	0,049	0,065	0,087	0,089	↑	positiivinen muutos
Joukkoliikenteen matkustajat, sisäinen liikenne (kpl nousua)	8 613 000	8 641 000	100 96 000	12 053 000	14 063 000	13 740 000	↑	negatiiviinen muutos
Pyöräilijät (kpl)			702 102			613 790	↑	negatiiviinen muutos
Palvelujen saavutettavuus (asukkaita kpl, % koko väestöstä 700 m ja 300 m etäisyydellä palvelusta)								
• 0-6-vuotiaiden lasten osuus vastaavan ikäluokan väestöstä, joilla päiväkoti on enintään 300 metrin päässä kotoa (%)		59,6	58,68	58,2	57,8	57,6	↑	negatiiviinen muutos
• 0-6-vuotiaiden lasten osuus vastaavan ikäluokan väestöstä, joilla päiväkoti on enintään 700 metrin päässä kotoa (%)		90,5	90,22	89,9	90	89,6	↑	negatiiviinen muutos
• Osuus väestöstä, joilla julkisen liikenteen pysäkki on enintään 300 metrin päässä kotoa	92	88,6	98,6	98,6	98,6	92,8	↑	negatiiviinen muutos
• Osuus väestöstä, joilla julkisen liikenteen pysäkki on enintään 700 metrin päässä kotoa	99,8	96,3	99,9	99,9	99,9	99,8	↑	negatiiviinen muutos

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
• Osuus väestöstä, joilla kaupunkipyöräasema on enintään 300 metrin päässä kotoa (%)	42,1	44,4	42,5	46,1	46,4	47	↑	positiivinen muutos
• Osuus väestöstä, joilla kaupunkipyöräasema on enintään 700 metrin päässä kotoa (%)	60,6	60,6	62,6	63,3	63,5	65	↑	positiivinen muutos
• Osuus väestöstä, joilla lähivirkistysalue/viheralue on enintään 300 metrin päässä kotoa (%)	91,1-	97,1	99,8	98,2	99,8	99,8	↑	ei muutosta
• Osuus väestöstä, joilla lähivirkistysalue/viheralue on enintään 700 metrin päässä kotoa (%)	96,6	97,3	100	100	100	100	↑	ei muutosta
• 7-12-vuotiaiden lasten osuus vastaavan ikäluokan väestöstä, joilla peruskoulu (luokat 1-6) on enintään 300 metrin päässä kotoa (%)	-	11,8	15,61	17,3	17,3	18,5	↑	positiivinen muutos
• 7-12-vuotiaiden lasten osuus vastaavan ikäluokan väestöstä, joilla peruskoulu (luokat 1-6) on enintään 700 metrin päässä kotoa (%)	-	41,9	55,92	59,2	59,4	62,9	↑	positiivinen muutos
• Osuus väestöstä, joilla päivittäistavarakauppa on enintään 300 metrin päässä kotoa (%)	37,7	36,6	36,8	37,1	-	-	↑	
• Osuus väestöstä, joilla päivittäistavarakauppa on enintään 700 metrin päässä kotoa (%)	78,1	76,1	77,3	78,4	-	-	↑	
• Osuus väestöstä, joilla kirjasto tai kirjastoautopysäkki on enintään 300 metrin päässä kotoa (%)	24,2	15,3	25,1	40,1	14	14,8	↑	positiivinen muutos

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
• Osuus väestöstä, joilla kirjasto tai kirjastoautopysäkki on enintään 700 metrin päässä kotoa (%)	69,6	40,1	71,4	88,1	52,8	55,3	↑	positiivinen muutos
Sähköautojen osuus autokannasta (%)		6,64		14,5		21,2	↑	positiivinen muutos
EU:n ilmanlaadun raja-arvojen ylitykset, hengitettävien hiukkasten (PM10) vuorokausiraja-arvon ylitysten määrä (kpl)	0	2	6	10	2	3	↓	negatiiviinen muutos

Hiilineutraali energia

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Vantaan alueen lämmityksen päästöt ja ne verrattuna vuoteen 1990								positiivinen muutos
• Lämmityksen päästöt yhteensä (1000 t CO_2-ekv.)	318	356	393	358	324	314	↓	
• Lämmityksen päästöt verrattuna vuoteen 1990 (%)	-21	-12	-3	-12	-20	-22	↓	positiivinen muutos
Vantaan alueen sähkön käytön päästöt ja ne verrattuna vuoteen 1990								positiivinen muutos
• Sähkön päästöt yhteensä (1000 t CO_2-ekv.)	127	120	114	90	78	71	↓	
• Sähkön päästöt verrattuna vuoteen 1990 (%)	-23	-28	-31	-45	-52	-57	↓	positiivinen muutos
Uusiutuvan energian osuus kaukolämmön tuotannosta (%)	28,6	20	20,4	17,1	17,1	17,4	↑	positiivinen muutos
Aurinkosähkön tuotanto (MWh)	-	-	19 000	28 800	37 000	43 300	↑	positiivinen muutos

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Kaupungin hankkeet, joissa vähähiilisen rakentamisen kriteerit ovat käytössä								
• Kaupungin vähähiilisten hankkeiden lukumäärä (kpl)	-	1	1	3	4	3	↑	positiivinen muutos
• Kaupungin vähähiilisten hankkeiden osuus kaikista kaupungin hankkeista (%)	-	20	30	60	70	25	↑	negatiivinen muutos
Puurakentamisen kehittyminen Vantaalla (kpl, %) Valmistumispäivän mukaan								
• Valmistuneiden puurakenteisten rakennusten määrä (kpl)	383	326	466	391	155	149	↑	positiivinen muutos
• Valmistuneiden puurakenteisten rakennusten osuus kaikista valmistuneista rakennuksista (%)	78	73	78	79	70	75	↑	positiivinen muutos
• Valmistuneiden puujulkisivuisten rakennusten määrä (kpl)	388	312	464	379	150	155	↑	positiivinen muutos
• Valmistuneiden puujulkisivuisten rakennusten osuus kaikista valmistuneista rakennuksista (%)	79	69	78	77	68	79	↑	positiivinen muutos
Tonttivaraukset vähähiiliseen rakentamiseen								
• Vähähiiliseen rakentamiseen osoitettujen tonttivarausten määrä (kpl)			0	0	0	1	↑	positiivinen muutos
• Vähähiiliseen rakentamiseen osoitettujen tonttivarausten osuus kaikista tonttivarauksista (%)			0	0	0	50	↑	positiivinen muutos
Purkukohteiden, joissa on tehty purkukartoitus, osuus kaikista purkukohteista (%)			70	30	100	100	↑	ei muutosta
Purkukohteista kierrätykseen menneet materiaalit (t)			3 615	2 726	2 620	3 349	↑	positiivinen muutos

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Purettavaksi suunnitellut (design for disassembly) rakennukset								
• Purettavaksi suunniteltujen (design for disassembly) rakennusten määrä (kpl)			2	1	2	1	↑	negatiivinen muutos
• Purettavaksi suunniteltujen (design for disassembly) rakennusten osuus kaikista suunnitelluista rakennuksista (%)							↑	
Muunneltavaksi suunnitellut (design for adaptability) rakennukset								
• Muunneltavaksi suunniteltujen (design for disassembly) rakennusten määrä (kpl)			2	1	2	1	↑	negatiivinen muutos
• Muunneltavaksi suunniteltujen (design for disassembly) rakennusten osuus kaikista suunnitelluista rakennuksista (%)							↑	
Massojen hallinnan kautta kierrätetyt maamassat								
• Maankaatopaikalle viedyt maamassat (t)			1 523 790	616 317	1 019 909	1 036 249	↓	negatiivinen muutos
• Kaupungin omarakentamisen massat (t)			280 000	49 405	149 380	151 773	↓	negatiivinen muutos
Timmi-järjestelmän piirissä olevat tilat (kpl)			1 114	1 142	1 117	1 131	↑	positiivinen muutos
Yhteiskäytössä olevat kaupungin virka-autot (kpl)			3	4	5	7	↑	positiivinen muutos
Täyssähköautot, joissa on yhteiskäyttösovellus (kpl)			3	4	5	5	↑	ei muutosta
Yhdyskuntajätteen kierrätysaste (%)		44,3	43,8	46	47		↑	
Ruokahävikki päiväkodeissa, kouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa (t)					247	261	↓	negatiivinen muutos

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Kokonaisbiojäte ruokailijaa kohden päiväkodit kouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa (g)	50	50,5	50,1	51	41	42,7	↓	negatiivinen muutos
Polttoon toimitetut sekajätteet eli asuinkiinteistöiltä kuljetetut sekajätteet (kg/as)			137,8	129,7	135,1*	133	↓	positiivinen muutos
Asuinkiinteistöiltä kuljetetut biojätteet (kg/as)			22,1	22,2	25,1	25,4	↑	positiivinen muutos
Kierrätetty rakennusjätteen määrä (t)							↑	
Rakennus- ja purkujätteen materiaalihyötykäyttöaste (%)							↑	

Monimuotoinen luonto

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Luonnonsuojelualueiden osuus kaupungin pinta-alasta								
• Luonnonsuojelualueiden osuus kaupungin pinta-alasta (%)	6,5	6,8	6,8	6,8	6,8	7,2	↑	positiivinen muutos
• Luonnonsuojelualueiden osuus kaupungin pinta-alasta, m2/asukas		67,6	66,7	65,4		69,9	↑	positiivinen muutos
Kaupunkitasoiset luontoinventoinnit (kpl)			7	2	1	1	↑	ei muutosta
Metsäiset alueet suhteessa maapinta-alaan (%)		41,65					↑	
Ennallistetut alueet (ha)			56			31	↑	negatiivinen muutos
Pintavesien ekologinen tila (% eri luokissa)							↑	

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Purovesien laadun seurantatulokset (Kylmäojan piilevätulokset eri luokissa)							↑	
Purovesien laadun seurantatulokset (Krakanojan ja Rekolanojan piilevätulokset eri luokissa)							↑	
Hoidossa olevat arvoniityt							↑	
• Hoidossa olevat arvoniityt (kpl)			2	2	2	2	↑	ei muutosta
• Hoidossa olevat arvoniityt (pinta-ala, ha)			32 092	32 092	32 092	32 092	↑	ei muutosta
Kaupungin järjestämien vieraslajitorjuntatalkoot (kpl)			4	5		32	↑	positiivinen muutos
Vieraslajitalkoisiin osallistuneet kuntalaiset (henkilöä)			23	25			↑	
Toteutetut reitit luonnonsuojelualueilla (km)			0		0,16		↑	
Laadittujen suojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmien määrä (kpl)			2	1		2	↑	positiivinen muutos

Vastuullinen Vantaa

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Mediatiedotteet, joissa huomioit hiilineutraalius- ja ympäristönäkökulmat (kpl)			68	23	33	21	↑	negatiivinen muutos
Osallisuustoimenpiteiden määrä (kpl)	1	1	2	1	1	6	↑	positiivinen muutos
Kampanjat ja tavoitettavuus • Kampanjoiden määrä (kpl)							↑	
• Kampanjan tavoittamat henkilöt (kpl)							↑	
Ilmastoinfon tiedotteet, osallisuustoimenpiteet ja kampanjat • Tiedotteiden määrä (kpl)			13			3	↑	negatiivinen muutos
• Osallisuustoimenpiteiden ja kampanjoiden määrä (kpl)					24	24	↑	ei muutosta
Kestävän elämän, ilmasto- ja ympäristövastuukurssien, opintojaksojen ja tutkinnon osien järjestäminen (kpl)			7				↑	
Vantaalaiset Ilmastoinfon verkkokurssialusta Koutsin kurssin suorittaneiden määrä (kpl)					218	111	↑	negatiivinen muutos
Ilmastoinfon energianeuvonnan kursseille osallistuneet vantaalaiset (kpl)			-		143	145	↑	positiivinen muutos
HSY:n ympäristökasvatuksen kautta tilatut oppitunnit (kpl)			443	221,5			↑	
HSY:n vantaalaiset kummikoulut (kpl)			4	4			↑	
Hävikkiterminaalin läpi kulkenut hävikki (kg)	666 026	596 358,9	491 848	750 000	680 000	610 000	↓	positiivinen muutos

Indikaattori	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Toivottu kehityssuunta	Toteutuma
Ruoka-apuverkoston tavoittamat vantaalaiset viikossa (kpl)	5 000	5 000	5 000	5 000	5 500	5 000	↓	positiivinen muutos
Kaupunkiorganisaation ympäristövastuukoulutusten määrä (kpl)	12	18	21	22	20	20	↑	ei muutosta
Ympäristövastuukoulutuksiin osallistuneiden määrä (kpl)	222	322	202	325	343	413	↑	positiivinen muutos
Ekotukihenkilöiden määrä (kpl)	589	625	647	671	700	726	↑	positiivinen muutos
Käytössä olevien ympäristöjärjestelmien määrä (kpl)			2	2	3	3	↑	ei muutosta
Ympäristösertifioitujen oppilaitosten, koulujen ja päiväkotien määrä (kpl)	9	9	10	11	8	6	↑	negatiivinen muutos
Riskianalyyseillä selvitettyjen ympäristövaikutuksiltaan merkittävimpien tuoteryhmien määrä (kpl)							↑	
Tuoteryhmien elinkaaritarkastelu • Tuoteryhmät, joissa elinkaaritarkastelu on otettu käyttöön (kpl)							↑ ↑	
• Niiden tuoteryhmien osuus, jossa elinkaaritarkastelu on otettu käyttöön (%)							↑	
Green deal -sopimusten tavoitteet toteutettu (eteneminen), toteutuneiden mittareiden osuus (%)		59,26	66,67	70,37	88,90	92,60	↑	positiivinen muutos
Käytössä olevat Ekokompassi-sertifikaatit ja muut ympäristöjärjestelmät (kpl)			2	2	3	3	↑	ei muutosta
Ilmastoyhteistyö yritysten kanssa - (Vantaan toimintamallin toteuttaminen. Toteutuneiden ja osittain toteutuneiden tavoitteiden osuus %)			91				↑	

Vantaa

Julkaisija
Vantaan kaupunki
2026
Kaupunkiympäristön toimiala
Ympäristökeskus

26 Vastaus Loviisa Kaartokallion ja 37 muun valtuutetun aloitteeseen laaja-alaisten erityisopettajien täydennyskouluttaminen / KK (kvalt)

VD/1461/00.02.00.03/2026

KK/PK/SR

Loviisa Kaartokallio sekä 37 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Perusopetuslaki muuttui tuen osalta 1.8.2025 ja tällöin luovuttiin kolmiportaisesta tuesta (yleinen, tehostettu ja erityinen tuki). Uuden lain mukaisessa perusopetuksen oppimisen ja koulunkäynnin tuessa pääpaino on oppimista tukevissa opetusjärjestelyissä ja ryhmäkohtaisissa tukimuodoissa. Jos käy ilmi, että nämä eivät vastaa oppilaan tuen tarpeeseen, arvioidaan oppilaan tarve yksilöllisille tuen ratkaisuille. Oppilaskohtaisilla tukitoimilla vastataan oppilaan yksilöllisiin tarpeisiin.

Vahvaa oppilaskohtaista tukea voi antaa erityisopettaja ja erityisluokanopettaja, ei laaja-alainen erityisopettaja. Laaja- alainen erityisopettaja voi antaa oppilaskohtaista tukea pienryhmässä vain alle 50 prosenttia yksittäisen oppiaineen tunneista. Erityisopettajan tai erityisluokanopettajan antama opetus pienryhmässä tarkoittaa, että yhden tai useamman oppiaineen oppitunneista enemmän kuin puolet toteutetaan erityisopettajan/erityisluokanopettajan pienryhmässä. Erityisopettajan/erityisluokanopettajan opetus pienryhmässä on säännöllistä ja pitkäkestoista, yleensä lukukauden tai lukuvuoden ajan kestävää.

Tukea tarvitsevien oppilaiden määrä on Vantaalla kasvussa, eivätkä väestöennusteet kerro tuen arpeen vähentymisestä tulevaisuudessa.

Vantaalla on laaja-alaisia erityisopettajia, joilta puuttuvat perusopetuksessa opetettavien aineiden ja aihekokonaisuuksien monialaiset opinnot. Monialaisten opintojen puuttuminen rajaa laaja-alaisen opettajan toimintakenttää pääsääntöisesti ryhmäkohtaisen tuen antamiseen. He eivät nykytilanteessa voi antaa vahvaa oppilaskohtaista tukea oppilaille. Tämä vaikeuttaa koulun oppimisen ja koulunkäynnin tuen kehittämistä, resurssien tarveperäistä lukuvuosittain muuttuvaa kohdentamista ja inkluusion haasteeseen vastaamista.

Perusopetuksessa opetettavien aineiden monialaisten opintojen suorittaminen mahdollistaa pätevöitymisen antamaan vahvaa oppilaskohtaista tukea sekä arvioimaan oppimista ja osaamista oppiainekohtaisesti. Opintojen suorittaminen vahvistaa myös laaja-alaisten erityisopettajien työn merkityksellisyyttä ja mahdollistaa urapolkuja.

Esitän yhdessä aloitteen allekirjoittaneiden valtuutettujen kanssa, että kasvatuksen ja oppimisen toimiala selvittää mahdollisuuden tarjota, esimerkiksi yhteistyössä Jyväskylän yliopiston tai Åbo Akademin kanssa, perusopetuksessa opetettavien aineiden ja aihekokonaisuuksien monialaiset opinnot vantaalaisille laaja-alaisille erityisopettajille, jotka eivät ole kyseisiä opintoja vielä suorittaneet.”

Kaupunginvaltuusto 23.2.2026 § 28

Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:

- allekirjoitettu Loviisa Kaartokallion ja 37 muun valtuutetun aloite laaja-alaisten erityisopettajien täydennyskouluttaminen

_____

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Aloitteessa esitetty tavoite laaja-alaisten erityisopettajien osaamisen vahvistamisesta on perusteltu ja tärkeä. Aloitteessa on tunnistettu uuden oppimisen tuen lainsäädännön keskeisiä haasteita sekä se, että kelpoisuuksiin ja opetuksen järjestämisen reunaehtoihin liittyvät muutokset vaikuttavat kuntien mahdollisuuksiin järjestää tukea joustavasti ja tarkoituksenmukaisesti.

Vantaalla oppimisen ja koulunkäynnin tuen uudistukseen on valmistauduttu laajasti. Opetushenkilöstölle on järjestetty koulutusta ja tukea lain toimeenpanoon, ja kouluissa on vahvistettu yhteistä ymmärrystä ryhmäkohtaisista tukimuodoista, oppilaskohtaisista tukitoimista sekä tuen järjestämisen pedagogisista ratkaisuista. Oppilaat saavat edelleen tarvitsemansa tuen voimassa olevan lainsäädännön, opetussuunnitelman ja käytettävissä olevien resurssien mukaisesti.

Kaupunki pitää tärkeänä, että opetushenkilöstön osaamista kehitetään ja että tuen järjestämisen edellytyksiä arvioidaan myös jatkossa. Samalla on todettava, että kunnat eivät voi omalla rahoituksellaan pysyvästi paikata valtion ja opetus- ja kulttuuriministeriön asettamien kelpoisuusvaatimusten, lainsäädännön reunaehtojen tai niihin liittyvien kustannusvaikutusten aiheuttamia tarpeita. Mahdolliset valtakunnalliset kelpoisuuksiin liittyvät ratkaisut ja niiden rahoitus tulee ensisijaisesti arvioida ja turvata valtion tasolla.

Aloitteessa esitettyä mahdollisuutta tarjota monialaisia opintoja Vantaan laaja-alaisille erityisopettajille on jo aiemmin kartoitettu. Selvityksen perusteella koulutuksen järjestäminen edellyttäisi kaupungilta merkittäviä kustannuksia. Koulutuksen arvioitu kustannus 20 opettajalle on noin 400 000 euroa. Vantaan tämänhetkinen taloudellinen tilanne on heikko, ja toimialalla on velvollisuus kohdentaa käytettävissä olevat resurssit ensisijaisesti lakisääteisten palvelujen järjestämiseen ja oppilaiden välittömään tukeen.

Edellä esitetyillä perusteilla kaupunki ei tässä taloudellisessa tilanteessa voi sitoutua aloitteessa esitetyn laajuisen koulutuskokonaisuuden rahoittamiseen tai järjestämiseen kaupungin omana toimenpiteenä. Kaupunki seuraa kuitenkin valtakunnallisia ratkaisuja, koulutustarjontaa ja rahoitusmahdollisuuksia sekä jatkaa opetushenkilöstön osaamisen tukemista käytettävissä olevien resurssien puitteissa.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa Loviisa Kaartokalliolle ja 37 muulle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus ja

b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liite:

- allekirjoitettu Loviisa Kaartokallion ja 37 muun valtuutetun aloite laaja-alaisten erityisopettajien täydennyskouluttaminen

Täytäntöönpano: Lakiasiat- ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
opetuspäällikkö Pepita Kaskentaus, puh. 040 720 2962
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Laaja-alaisten erityisopettajien täydennyskouluttaminen	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Perusopetuslaki muuttui tuen osalta 1.8.2025 ja tällöin luovuttiin kolmiportaisesta tuesta (yleinen, tehostettu ja erityinen tuki). Uuden lain mukaisessa perusopetuksen oppimisen ja koulunkäynnin tuessa pääpaino on oppimista tukevissa opetusjärjestelyissä ja ryhmäkohtaisissa tukimuodoissa. Jos käy ilmi, että nämä eivät vastaa oppilaan tuen tarpeeseen, arvioidaan oppilaan tarve yksilöllisille tuen ratkaisuille. Oppilaskohtaisilla tukitoimilla vastataan oppilaan yksilöllisiin tarpeisiin. Vahvaa oppilaskohtaista tukea voi antaa erityisopettaja ja erityisluokanopettaja, ei laaja-alainen erityisopettaja. Laaja-alainen erityisopettaja voi antaa oppilaskohtaista tukea pienryhmässä vain alle 50% prosenttia yksittäisen oppiaineen tunneista. Erityisopettajan tai erityisluokanopettajan antama opetus pienryhmässä tarkoittaa, että yhden tai useamman oppiaineen oppitunneista enemmän kuin puolet toteutetaan erityisopettajan/erityisluokanopettajan pienryhmässä. Erityisopettajan/erityisluokanopettajan opetus pienryhmässä on säännöllistä ja pitkäkestoista, yleensä lukukauden tai lukuvuoden ajan kestävää Tukea tarvitsevien oppilaiden määrä on Vantaalla kasvussa, eivätkä väestöennusteet kerro tuen tarpeen vähentymisestä tulevaisuudessa. Vantaalla on laaja-alaisia erityisopettajia, joilta puuttuvat perusopetuksessa opetettavien aineiden ja aihekokonaisuuksien monialaiset opinnot. Monialaisten opintojen puuttuminen rajaa laaja-alaisen opettajan toimintakenttää pääsääntöisesti ryhmäkohtaisen tuen antamiseen. He eivät nykytilanteessa voi antaa vahvaa oppilaskohtaista tukea oppilaille. Tämä vaikeuttaa koulun oppimisen ja koulunkäynnin tuen kehittämistä, resurssien tarveperäistä lukuvuosittain muuttuvaa kohdentamista ja inkluusion haasteeseen vastaamista. Perusopetuksessa opetettavien aineiden monialaisten opintojen suorittaminen mahdollistaa pätevöitymisen antamaan vahvaa oppilaskohtaista tukea sekä arvioimaan oppimista ja osaamista oppiainekohtaisesti. Opintojen	Aloitteen tekijät Loviisa Kaartokallio Aloitteen Allekirjoitukset 1. Tuomas Vanhanen 2. Jenni Alasuutari 3. Sirpa Siru Kauppinen 4. Vaula Norrena 5. Elina Nykyri 6. Gashaw Bibani 7. Tiina Tuomela 8. Patrik Karlsson 9. Tia Seppänen 10. Marjo Vacker 11. Kai-Ari Lundell 12. Nina Nummela 13. Victor Snellman 14. Tomi Puikkonen 15. Emily Strohm 16. Marja Ahava 17. Anu Hall 18. Mari Hynninen 19. Antero Eerola 20. Reija Friman 21. Otso Kivimäki

suorittaminen vahvistaa myös laaja-alaisten erityisopettajien työn merkityksellisyyttä ja mahdollistaa urapolkuja. Esitän yhdessä aloitteen allekirjoittaneiden valtuutettujen kanssa, että kasvatuksen ja oppimisen toimiala selvittää mahdollisuuden tarjota, esimerkiksi yhteistyössä Jyväskylän yliopiston tai Åbo Akademin kanssa, perusopetuksessa opetettavien aineiden ja aihekokonaisuuksien monialaiset opinnot vantaalaisille laaja-alaisille erityisopettajille, jotka eivät ole kyseisiä opintoja vielä suorittaneet.	22. Mika Kasonen 23. Chau Nguyen 24. Paula Lehmuskallio 25. Jorma Hentilä 26. Suvi Karhu 27. Jussi Vähäkangas 28. Juha Suoniemi 29. Ulla-Maija Kopra 30. Matti Kotiranta 31. Juha Järä 32. Kati Tyystjärvi 33. Jari Sainio 34. Tuire Kaimio 35. Shekhar Acharya 36. Karita Snellman 37. Mika Niikko

27 Vastaus Antero Eerolan ja 25 muun valtuutetun aloitteeseen tilat eläkeläisjärjestöjen toiminnalle on turvattava /RÅ (kvalt)

VD/3251/00.02.00.03/2026

RÅ/HH/TH

Antero Eerola sekä 25 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaalaisissa eläkeläisjärjestöissä on syntynyt vakava huoli järjestöjen kokoontumistiloista. Erityisesti Myyrmäessä ja Hakunilassa järjestöillä on ollut vaikeuksia saada käyttöönsä kokoontumistiloja.

Varsinkin Hakunilassa tilanne on kriittinen. Vantaa on antanut Hakunilan vanhan ostoskeskuksen rapistua jo vuosien, jopa ja vuosikymmenten aikana. Tämä on vähentänyt suuren lähiökeskuksen viihtyisyyttä sekä vienyt alueelta paitsi terveyskeskuksen, myös nuorisotilan, jota eläkeläisjärjestöt ovat käyttäneet kokousten ja tapahtumisen järjestämiseen. Asiasta ei edes etukäteen informoitu kyseisiä järjestöjä.

Tilanne on korjattava. Eläkeläisjärjestöillä on merkittävä yhteiskunnallinen tehtävä ikäihmisten harrastustoiminnan, yhteiskunnallisen vaikuttamisen, sosiaalisten suhteiden, elämän laadun ja toimintakyvyn kannalta. Siksi kaupungille on edullista ja järkevää tukea eläkeläisjärjestöjä ja olla niiden kanssa yhteistyössä.

Eläkeläiset ovat myös hyviä ja vakaita veronmaksajia, jotka tuovat kokemuksensa yhteiskuntaan ja tukevat omiaan perheitään ja omaisiaan.

Kaupunki on aiemmin turvannut eläkeläisjärjestöjen toimintaedellytykset, myös toimitilojen osalta. Näin pitää jatkaa myös tulevaisuudessa. Samoissa tiloissa voidaan järjestää myös nuorisotoimen palveluita ja kulttuuritilaisuuksia. Tämä pitäisi ottaa huomioon myös Hakunilan alueen kehittämissuunnitelmissa.

Edellä olevan perusteella, me allekirjoittaneet valtuutetut teemme seuraavan valtuustoaloitteen:

* Vantaan kaupunki etsii yhteistyössä eläkeläisjärjestöjen kanssa niille sopivia ratkaisuja toimitiloista kaikilla suuralueilla, erityisesti Myyrmäessä Länsi- Vantaalla ja Hakunilassa Itä-Vantaalla. Nuorison, kulttuurin ja eläkeläisten yhteiset toimintatilat pitää ottaa huomioon mainittujen alueiden kehittämissuunnitelmissa.”

Kaupunginvaltuusto 27.4.2026 § 24

Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

_____

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala toteaa vastauksessaan seuraavaa:

Vantaa tunnustaa uudessa strategiassaan ikäihmiset voimavarana ja pyrkii sen myötä jatkossa paremmin tukemaan ikäihmisiä ja heidän aktiivisuuttaan. Vantaalla on laadittu ikääntyvän väestön

hyvinvointisuunnitelma, johon on kerätty tavoitteita ja toimenpiteitä ikäihmisten hyvinvoinnin tukemiseksi. Suunnitelmassa on sitouduttu tarjoamaan avoimia maksuttomia tai edullisia monikäyttötiloja toimintaan kaikille kuntalaisille. Vantaan kaupungille on erittäin tärkeää tukea eri-ikäisten järjestö- ja harrastustoimintaa alueellaan. Järjestöt, urheiluseurat, muut harrastajat ja asukkaat rakentavat omalla säännöllisellä toiminnallaan koko kaupungin elinvoimaa ja viihtyisyyttä.

On myös taloudellisesti kestävämpää, että kaupungin eri tilat ovat kuntalaisten tehokkaassa käytössä. Tämä mahdollistaa tilojen käyttäjille kohtuulliset toimintakustannukset sekä vähentää tyhjistä tai vajaakäyttöisistä tiloista kaupungille aiheutuvia kustannuksia. Yhteistyö yhdistysten ja eri toimijoiden kanssa hyödyttää kaikkia vantaalaisia yhteisöllisyyden vahvistumisen ja yhteistyössä syntyvien kustannustehokkaiden palveluiden myötä. Aloitteessa ollaan aiheellisesti huolissaan Vantaalla vallitsevasta vapaiden toimitilojen puutteesta koskien järjestöjen kokoontumiseen tarkoitettuja tiloja. Erityisesti huoli koskee Hakunilan ja Myyrmäen alueita, joissa kummassakin on jouduttu sulkemaan myös järjestöjen käytössä olleet nuorisotilat sisäilmaongelmien vuoksi.

Hakunilassa ostarilla sijainnut nuorisotila on jouduttu yllättäen sulkemaan alkuvuodesta, ja nuorisotila on ollut monelle järjestölle keskeinen kokoontumispaikka. Nuorisotilan sulkemispäätös tuli valitettavasti kaikille toimijoille yllättäen, koska terveysviranomaiset eivät enää suositelleet tilan käytön jatkamista. Tilan käyttöä oli pyritty pitkittämään tiedostaen, että kyseinen rakennus oli tullut käyttöikänsä loppuun. Nuorisotilan sulkemisen myötä myös useampi järjestötoimija jäi vaille toimitiloja, joissa voisi järjestää omaehtoista toimintaa. Korvaavien tilojen löytyminen on ollut erityisesti Hakunilassa haastavaa, koska toimitilojen vuokraamista ulkopuoliselta toimijalta on taloudellisista syistä harkittava erityisen tarkkaan. Kaupungin omistuksessa ei Hakunilassa ole sellaisia kiinteistöjä, jotka sopisivat tähän käyttötarkoitukseen.

Uudet tilat on kuitenkin löydetty ja remontoitu nyt nuorisotilaksi. Hakunilan nuorisotila avautuu käyttäjille elokuun aikana. Tila sijaitsee osoitteessa Hiirakkokuja 6 ja nuorisotilan vierestä on voitu vuokrata lisätoimitilaa, joka soveltuu hyvin myös järjestöjen käyttöön. Nuorisotilat ovat jatkossakin kaikkien kuntalaisten käytössä ja varattavissa Timmi -järjestelmän kautta syksyn aikana. Järjestöjä on luvatut tiedottaa heti, kun tilojen käyttövuorot voidaan uudelleen laittaa hakuun. Lisäksi Hakunilassa on järjestöjen käytössä asukastila Skåmarsin -torppa, kirjaston kokoontumistilat sekä kouluilta varattavat luokkatilat. Hakunilan alueelle suunnitellaan myös suurempaa ESR –hanketta, jossa yhtenä tavoitteena on vahvistaa järjestöjen toimintaedellytyksiä Hakunilassa käynnistämällä siellä lähiökeskustoimintaa. Lähiökeskuksen ideana on koordinoida ja tukea erilaisten julkisten tilojen käyttöä ja tuottaa niihin monipuolista toimintaa kuntalaisille.

Myyrmäessä nuorisotila suljettiin vuosi sitten sisäilmaongelmien vuoksi ja nuorisotila siirtyi toimimaan koulun aulaan. Järjestöt saivat kuitenkin jäädä edelleen toimimaan nuorisotilaan kesään 2026 saakka. Kesän aikana nuorisotila on muuttanut uuteen Virtataloon ja sinne on myös myönnetty käyttövuorot järjestöille syksyksi 2026. Tila on aiempaan nuorisotilaan nähden erilainen ja usean erillisen huoneen sijasta sisältää suurempaa yhtenäistä ja avointa tilaa. Tämä edellyttää kaikilta käyttäjiltä toiminnan sopeuttamista. Uusissa tiloissa on kuitenkin pyritty huomioimaan myös järjestökäyttäjien tarpeita. Lisäksi eläkejärjestöille on tarjottu mahdollisuutta siirtää osa toiminnasta Martinlaakson yhteisötilaan, josta on järjestelty heille vapaata käyttövuoroa toiveiden mukaisesti.

Myyrmäessä tilanne on väliaikainen ja alueella odotetaan uuden Oivallusten talon valmistumista. Oivallusten talossa tulee olemaan erilaisia monikäyttöisiä tiloja, joita järjestöt voivat varata käyttöönsä käyttövuoroperiaatteella. Lisäksi Oivallusten taloon tulee myös asukastila ja nuorisotila, joiden käyttöaste pyritään saamaan jatkossa mahdollisimman korkeaksi. Kaikki tulevat ja nykyisetkin tilat, joita nuoriso- ja

yhteisötyölle rakennetaan tai hankitaan, on tarkoitettu kaikkien kuntalaisten käyttöön. Kaikki vapaat käyttövuorot on varattavissa Timmi -järjestelmän kautta. Lisäksi nuoriso- ja yhteisöpalveluissa pyritään tulevana strategiakautena erityisesti panostamaan yhdistysten saamaan tukeen ja neuvontaan sekä kohdistamaan mm. tiedottamista vastaamaan paremmin eläkejärjestöjen tarpeita.

Yleisenä periaatteena Vantaalla on, että Kaupunkiympäristön toimiala hankkii ja järjestää toimitiloja ainoastaan kaupungin omiin palvelutarpeisiin. Tiloja ei rakennuteta tai vuokrata, jollei niille ole kaupungin omaa toimialakäyttäjää ja siten sisäisen vuokran maksajaa. Kaupungin omistamia tai ulkopuolisilta toimijoilta vuokraamia tiloja voidaan vuokrata ulkopuolisille tahoille, mikäli niillä ei ole kaupungin järjestämisvastuulla olevien palveluiden käyttöä. Käytännössä tällaisia vuokrauskohteita ovat erityisesti ulkopuolisille tahoille vuokratut liiketilat, toimialojen palvelukäytöstä poistuneet tilat sekä erilaiset järjestöille vuokrattavat toimitilat. Pysyvämpään käyttöön vuokrattavissa olevia tiloja voi tiedustella kiinteistöt ja tilat palvelualueen tilahallinnasta. Ulosvuokrauksessa käytetään aina käypää vuokraa, josta vastaa tilan käyttäjä. Järjestöjä voidaan myös tukea muiden vuokrattavissa olevien tilojen etsimisessä. Vapailla markkinoilla on myös paljon tiloja, joita järjestöt voivat vuokrata omalla kustannuksellaan.

Kaupunginhallitus 24.8.2026

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Antero Eerolalle ja 25 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liite:
- allekirjoitettu Antero Eerolan ja 25 muun valtuutetun aloite tilat eläkeläisjärjestöjen toiminnalle on turvattava

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Hanna Hänninen, 040 779 5648
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Tilat eläkeläisjärjestöjen toiminnalle on turvattava	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Vantaalaisissa eläkeläisjärjestöissä on syntynyt vakava huoli järjestöjen kokoontumistiloista. Erityisesti Myyrmäessä ja Hakunilassa järjestöillä on ollut vaikeuksia saada käyttöönsä kokoontumistiloja. Varsinkin Hakunilassa tilanne on kriittinen. Vantaa on antanut Hakunilan vanhan ostoskeskuksen rapistua jo vuosien, jopa ja vuosikymmenten aikana. Tämä on vähentänyt suuren lähiökeskuksen viihtyisyyttä sekä vienyt alueelta paitsi terveyskeskuksen, myös nuorisotilan, jota eläkeläisjärjestöt ovat käyttäneet kokousten ja tapahtumisen järjestämiseen. Asiasta ei edes etukäteen informoitu kyseisiä järjestöjä. Tilanne on korjattava. Eläkeläisjärjestöillä on merkittävä yhteiskunnallinen tehtävä ikäihmisten harrastustoiminnan, yhteiskunnallisen vaikuttamisen, sosiaalisten suhteiden, elämän laadun ja toimintakyvyn kannalta. Siksi kaupungille on edullista ja järkevää tukea eläkeläisjärjestöjä ja olla niiden kanssa yhteistyössä. Eläkeläiset ovat myös hyviä ja vakaita veronmaksajia, jotka tuovat kokemuksensa yhteiskuntaan ja tukevat omiaan perheitään ja omaisiaan. Kaupunki on aiemmin turvannut eläkeläisjärjestöjen toimintaedellytykset, myös toimitilojen osalta. Näin pitää jatkaa myös tulevaisuudessa. Samoissa tiloissa voidaan järjestää myös nuorisotoimen palveluita ja kulttuuritilaisuuksia. Tämä pitäisi ottaa huomioon myös Hakunilan alueen kehittämissuunnitelmissa. Edellä olevan perusteella, me allekirjoittaneet valtuutetut teemme seuraavan valtuustoaloitteen: * Vantaan kaupunki etsii yhteistyössä eläkeläisjärjestöjen kanssa niille sopivia ratkaisuja toimitiloista kaikilla suuralueilla, erityisesti Myyrmäessä Länsi-Vantaalla ja Hakunilassa Itä-Vantaalla. Nuorison, kulttuurin ja eläkeläisten yhteiset toimintatilat pitää ottaa huomioon mainittujen alueiden kehittämissuunnitelmissa. Vantaalla 27.4.2026 Antero Eerola kaupunginvaltuutettu (vas.)	Antero Eerola (vas.) 1. Vaula Norrena 2. Elina Nykyri 3. Tomi Puikkonen 4. Sirpa Siru Kauppinen 5. Gashaw Bibani 6. Chau Nguyen 7. Mari Hynninen 8. Loviisa Kaartokallio 9. Tiina Tuomela 10. Topi Liutu 11. Anu Hall 12. Jari Jääskeläinen 13. Tuomas Vanhanen 14. Karita Snellman 15. Kati Tyystjärvi 16. Reija Friman 17. Marjo Vacker 18. Marja Ahava 19. Jenni Alasuutari 20. Heidi Blomberg 21. Patrik Karlsson 22. Funda Demiri 23.Tia Seppänen 24. Nina Nummela 25. Petri Roininen