



TEKNIikka JA LIIKENNE

Rakennustekniikka

Ympäristörakentaminen

INSINÖÖRITYÖ

**KEHÄRADAN ALUEEN MARKKINASELVITYS INFRARAKENTAMISEN
NÄKÖKULMASTA**

**Työn tekijä: Henri Soinikoski
Työn valvoja: Olli Metsäranta
Työn ohjaaja: Sami Korhonen**

Työ hyväksytty: ____. ____. 2010



ALKULAUSE

Tämä insinööriyö tehtiin Destia Oy:lle. Insinööriyöstä tehtiin kaksi versiota, joista tähän julkiseen levitykseen päätyvästä versiosta on jätetty pois luottamuksellista aineistoa. Haluan kiittää kaikkia projektissa mukana olleita.

Vantaalla 27.10.2010

Henri Soinikoski

TIIVISTELMÄ

Työn tekijä: Henri Soinikoski	
Työn nimi: Kehäradan alueen markkinaselvitys infrarakentamisen näkökulmasta	
Päivämäärä: 27.10.2010	Sivumäärä: 73 s. + 2 liitettä
Koulutusohjelma: Rakennustekniikka	Suuntautumisvaihtoehto: Ympäristörakentaminen
Työn ohjaaja: Sami Korhonen	
Työn valvoja: Olli Metsäranta	
<p>Insinööritö tehtiin Destia Oy:lle. Työssä esitellään Vantaalle rakennettavan Kehäradan ja sen vaikutusalueen tarjoamat mahdollisuudet infrarakentamisen näkökulmasta. Vastavaa selvitystä ei ole aikaisemmin ollut julkisesti saatavilla.</p> <p>Tutkimus toteutettiin etsimällä kaikki julkisesti saatava tieto Kehäradan ja sen alueen urakoista ja tulevista hankkeista sekä suunnitelmista. Merkittävässä osassa työtä oli alueen yksityisten maaomistusten omistustietojen sekä Vantaan kaupungin kaavoituksen ja kaavamuuostosten selvittäminen. Työssä otetaan lisäksi kantaa Destian kilpailukykyyn ja ennen kaikkea sen parantamiseen niin totuttujen toimintamallien muuttamisen kuin yksiköiden välisen yhteistyön parantamisen kautta.</p> <p>Työn tuloksena syntyi markkinaselvitys, joka auttaa infrarakennusyritystä tiedostamaan Kehäradan alueen markkinapotentiaali nyt ja ennen kaikkea tulevaisuudessa.</p>	
Avainsanat: Kehärata, kaavoitus, raideliikenne	

ABSTRACT

Name: Henri Soinikoski	
Title: Market research for Kehärata area from infrastructure constructor's point of view	
Date: 27.10.2010	Number of pages: 73
Department: Metropolia University of Applied Sciences Study Programme: Civil Engineering	
Instructor: Sami Korhonen Supervisor: Olli Metsäranta	
<p>This thesis was made for Destia Ltd. This report presents rail traffic project Kehärata and its constructional potential from infrastructure construction company's point of view. Such as market research has not been available in the public domain before.</p> <p>Research was made by searching all unclassified information about upcoming constructional projects and plans in Kehärata area. Major part of the thesis was to find out particulars of private real estate possessions and city of Vantaa's city planning scenarios. Also improving Destia's competitiveness by changing outdated working methods and strengthen co-operation between different units was important.</p> <p>As a result was completed a market research that helps infrastructure construction company to become aware of Kehärata area's constructional potential now and especially in future.</p>	
Keywords: Kehärata, city planning, railroads	

SISÄLLYS

ALKULAUSE

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuksen taustaa	1
1.2	Tutkimuksen viitekehys	1
1.3	Tutkimuksen toteutus	2
2	KEHÄRATA	3
2.1	Hankkeen kuvaus	3
2.1.1	<i>Kehäradan sijainti ja asemat</i>	3
2.2	Rakentamisen perusteet	4
2.2.1	<i>Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen parantaminen</i>	4
2.2.2	<i>Helsinki-Vantaan kasvavat matkustajamäärät</i>	5
2.2.3	<i>Helsinki-Vantaan yhdistäminen maanlaajuiseen kaukoliikenneverkkoon</i>	5
2.3	Kehäradan alueellisia vaikutuksia	5
3	KAAVOITUS	6
3.1	Kaavoituksen tarkoitus	6
3.2	Kaavatasot	6
3.2.1	<i>Maakuntakaava</i>	6
3.2.2	<i>Yleiskaava</i>	6
3.2.3	<i>Asemakaava</i>	7
3.3	Kaavaprosessien kulku	7
4	KEHÄRATAAN LIITTYVÄT VANTAAN KAUPUNGIN RAKENNUSHANKKEET	8
4.1	Johdanto	8
4.2	Urakat, joita varten on asemakaavamuutoksia vireillä	9
4.2.1	<i>Aviapolis</i>	9
4.2.2	<i>Ruskeasanta</i>	14
4.2.3	<i>Marja-Vantaa</i>	16
4.2.4	<i>Leinelä</i>	21
4.2.5	<i>Viinikkala</i>	22
4.3	Urakat, joista on jo tehty päätöksiä	23
4.3.1	<i>Kivistö</i>	23
4.4	Vantaan kaupungin asemakaavamuutosten aikatauluyhteenveto	24

4.5	Liikennealueet	26
4.5.1	<i>Kivistö</i>	26
4.5.2	<i>Aviapolis</i>	29
4.5.3	<i>Tikkurila</i>	31
4.5.4	<i>Leinelä</i>	33
4.6	Kehärata	34
4.6.1	<i>Yleistä</i>	34
4.6.2	<i>Kehäradan jaksotettu budjetti</i>	35
4.6.3	<i>Kehäradan osittelu Vantaan kunnallistekniikan investoinneissa</i>	35
5	YKSITYINEN SEKTORI	36
5.1	Johdanto	36
5.2	Merkittävät yksityiset maa-alueet ja niiden omistustiedot	37
5.2.1	<i>Lapinkylä</i>	37
5.2.2	<i>Petas</i>	38
5.2.3	<i>Kivistö</i>	40
5.3	Vantaan Akseli	41
5.3.1	<i>Sijainti ja yleiskuvaus</i>	41
5.3.2	<i>Alueen kaavoitustilanne</i>	42
5.4	Ruokakeskon laajennus	43
5.4.1	<i>Kuvaus ja perustiedot</i>	43
5.4.2	<i>Kaavamuutoksen tavoitteet</i>	44
6	KEHÄRADAN URAKAT	45
6.1	Johdanto	45
6.2	Aikataulu	45
6.3	Kustannusarvio	46
6.4	Kehäradan alueen maaperä	46
6.4.1	<i>Vantaankosken asema sekä Vehkalan ja Petaksen asemavaraukset</i>	46
6.4.2	<i>Kivistö ja ratatunnelin läntinen suuaukko</i>	49
6.4.3	<i>Ratatunnelin itäinen suuaukko sekä Leinelä</i>	50
6.4.4	<i>Liittymä päärataan</i>	51
6.5	Massatalous	52
6.6	Kehäradan merkittävimmät urakat	54
6.6.1	<i>Ensimmäisen vaiheen asemat</i>	54
6.6.2	<i>Asemavaraukset</i>	54
6.6.3	<i>Sillat</i>	54
6.6.4	<i>VT 3:n parantaminen</i>	55
6.6.5	<i>Tunnelien sisustusurakat</i>	55
6.6.6	<i>Päällysrakennetyöt sekä maanrakennusurakat</i>	55
6.7	Käynnissä olevat työt	56
7	KEHITYSEHDOTUKSET	57
7.1	Johdanto	57
7.2	Kilpailija-analyysi	57
7.2.1	<i>Suuret yritykset</i>	57
7.2.2	<i>Pienet ja keskisuuret yritykset ja työyhteenliittymät</i>	61

8	ANALYYSIT	67
8.1	Alueen markkinapotentiaali ja sen hyödyntäminen	67
8.2	Pohja-aineiston käyttäminen hyödyksi	67
8.2.1	<i>Vantaan kaupungin urakat</i>	67
8.2.2	<i>Yksityisen sektorin urakat</i>	67
9	LOPPUYHTEENVETO	69
	VIITELUETTELO	70

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen taustaa

Kehärata on täysin uusi rakennettava ratayhteys jo olemassa olevien Vantaankosken-radon ja Pääradan välille. Rata yhdistää seudun asuin- ja työpaikka-alueet sekä toimii merkittävänä liikenneyhteytenä Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Insinööriyössäni *Kehäradan alueen markkinaselvitys infrarakentamisen näkökulmasta* teen markkinaselvityksen Kehäradan alueelle. Työn aihe on tullut alun perin Destia Oy:ltä. Aihe on hyvin ajankohtainen, sillä vuonna 2014 käyttöön otettavan Kehäradan suunnittelu sekä rakentaminen ovat jo käynnissä.

Insinööriyössäni on tarkoitus kartoittaa markkinaselvityksen avulla itse Kehäradan ja sen yhteydessä syntyvien sekä laajennettavien asuin- ja liikerakennusalueiden merkittävät rakennuskohteet sekä nykyiset ja uudet liiketoimintamahdollisuudet infrarakentajan näkökulmasta. Lisäksi työn avulla pyritään parantamaan Destia Oy:n kilpailukykyä, kun tiedetään millaisia urakoita alueelle on nyt ja tulevaisuudessa suunnitteilla. Alueesta ei ole aiemmin tehty vastaavaa julkisesti saatavaa tutkimusta.

1.2 Tutkimuksen viitekehys

Tutkimuksessa selvitetään sekä itse Kehäradan, että sen ympärille muodostuvien ja laajentuvien liike- ja asuinalueiden tarjoamat mahdollisuudet infrarakennusyrityksen näkökulmasta. Käytännössä tutkimus ottaa kantaa ainoastaan infrarakentamiseen, joka on yhteiskunnan toiminnassa tarvittavien teknisten perusrakenteiden, eli infrastruktuurin, rakentamista. Infrarakentamiseen sisältyvät mm. rautateiden, teiden, katujen, siltojen, vesihuollon, energia-alan ja tietoliikenneyhteyksien rakentaminen sekä kallio- teollisuus ja ympäristörakentaminen.

Tutkimuksessa infrarakennushankkeet ja -mahdollisuudet eritellään rataosuuden, asuinrakentamisen ja liikerakentamisen sekä niihin liittyvien katu- ja tieverkon rakentamisen tarjoamiin mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Radanrakentamisen osuus kattaa itse radan käsittäen maanrakennuksen

sekä päällysrakenteet, rataan liittyvät sähköistykset ja turvalaiterakenteet sekä tunnelit ja asemat ympäristöineen.

Asuinrakentamisen kannalta tutkimuksessa selvitetään sekä uudet että laajennettavat asuinalueet ja niihin liittyvä infrarakentaminen. Liikerakentamisesta tutkimus pyrkii selvittämään tulevaisuudessa suoritettavat, merkittävät liikerakennushankkeet ja niihin liittyvän rakentamisen, joihin infrarakennusyritys voi osallistua.

Tärkeässä osassa tutkimusta on selvittää alueen merkittävät maaomistukset, jotka voivat antaa viitteitä myöhemmin toteutettavista asuin- ja liikerakennushankkeista. Merkittävässä roolissa tutkimuksessa on myös Vantaan kaupungin tekemät Kehärataa ja sen ympäristöä koskevat päätökset ja erityisesti kaavamuutokset. Kaavoitustilanne ja ennen kaikkea siitä selviävät tulevaisuuden mahdollisuudet pyritään selvittämään kaikilla kaavatasoilla. Näitä tietoja hyväksikäyttäen voidaan tehdä päätelmiä tulevaisuudessa toteutuvista rakennusurakoista. Lisäksi tutkimuksessa pyritään kartoittamaan sellaiset rakennusurakat ja työvaiheet, joihin Destialla ei vielä ole osaamista tai resursseja. Näihin haasteisiin etsitään ratkaisuja ja pyritään tarjoamaan erilaisia vaihtoehtoja. Insinööriyön teoriaosassa esitellään kaavajärjestelmä ja kaavaprosessin kulku, sekä käsitellään koko Kehärataa hankkeena, sen toteuttamisen syitä ja seurauksia sekä sen vaikutusta pääkaupunkiseudun liikenteeseen.

1.3 Tutkimuksen toteutus

Tutkimus toteutetaan etsimällä kaikki mahdollinen julkisesti saatava tieto Kehäradasta, sen alueesta ja siihen liittyvistä merkittävistä päätöksistä, kaavoituksista, rakennushankkeista ja maaomistuksista, joiden avulla luodaan kattava selvitys alueen tulevaisuudesta infrarakennusyrityksen liiketoiminnan kannalta.

2 KEHÄRATA

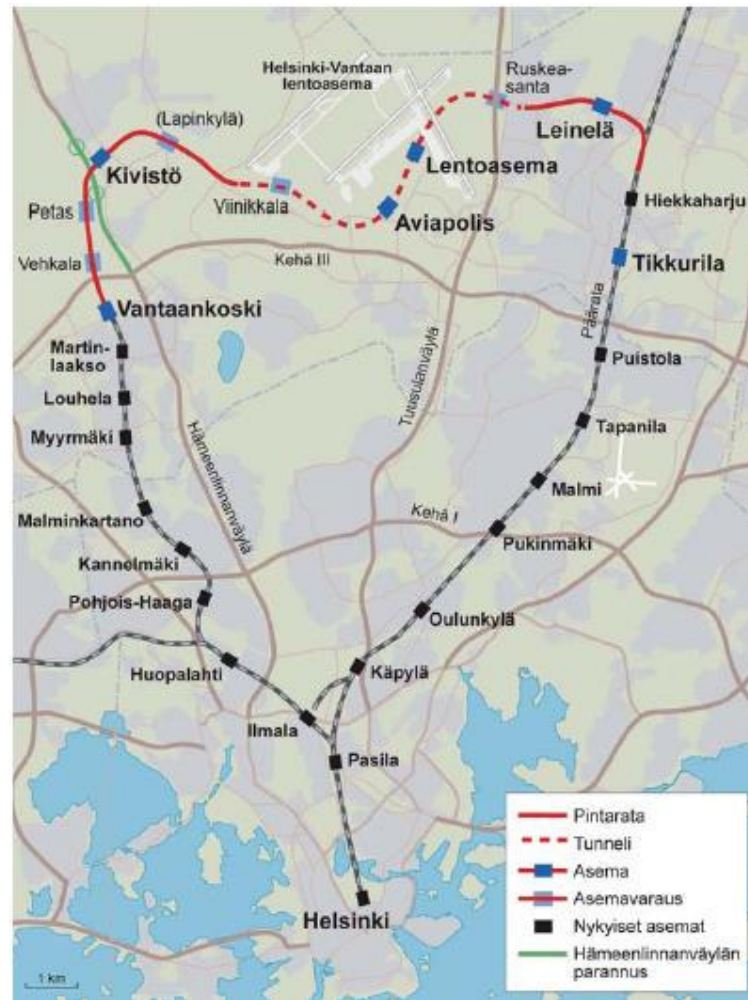
2.1 Hankkeen kuvaus

Kehärata on rakenteilla oleva pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen tärkeä ratayhteys, joka yhdistää Vantaankosken radan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta päärataan Tikkurilassa. Uuden kaksiraiteisen ratayhteyden kokonaispituus on 18 km, josta 8 km kulkee Viinikkalan ja Ruskeasannan välisessä tunnelissa alittaen Helsinki-Vantaan lentoaseman. Kehäradan rakentaminen alkoi vuoden 2009 alussa ja se on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2014.

Kehäradan rakennuttajana toimii Ratahallintokeskus ja sen yhteistyökumppaneita ovat Vantaan kaupunki, Tiehallinto sekä Ilmailulaitos Finavia Oy. Hankkeen kustannusarvio on 590 miljoonaa euroa, joka sisältää Kehärataan olennaisesti liittyvät Hämeenlinnanväylän Kehä III:n ja Keimolan välisen tieosuuden parantamisen sekä Tikkurilan matkakeskuksen ensimmäisen vaiheen. Hankkeen kustannuksista vastaa Suomen valtio 68,5 % sekä Vantaan kaupunki 31,5 % osuuksilla.

2.1.1 Kehäradan sijainti ja asemat

Kehärata toteutetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan Vantaankosken asemalta alkaen Kivistön, Leinelän, Aviapoliksen ja Lentoaseman asemat, joista Kivistö ja Leinelä ovat pinta-asemia ja Aviapolis sekä Lentoasema tunneliasemia. Toiseen vaiheeseen kuuluu lisäksi neljä asemavarausta: Vehkala, Petas, Viinikkala sekä Ruskeasanta. [1.]



Kuva 1 Kehäradan sijainti kartalla. [1]

2.2 Rakentamisen perusteet

2.2.1 Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen parantaminen

Kehäradan valmistumiseen asti pääkaupunkiseudun lentomatrustajat ovat oman auton tai taksi- ja linja-autoliikenteen varassa. Raideliikenne on normaaliolosuhteissa lähiliikenteen täsmällinen ja nopea matkustusmuoto, johon ruuhkapiikeillä on vain vähäisiä vaikutuksia. Sen avulla voidaan kuljettaa suuriakin määriä matkustajia tihein vuoroväleihin.

Kehärata ei palvele ainoastaan lentomatrustajia, sillä se parantaa merkittävästi myös Vantaan poikittaisliikennettä, joka on tällä hetkellä täysin linja-autoliikenteen varassa. Linja-auto- ja raideliikenteen ei silti tarvitse

tässäkään tapauksessa olla toistensa kilpailijoita, vaan toisiaan tukevia liikennemuotoja.

2.2.2 Helsinki-Vantaan kasvavat matkustajamäärät

Monilla Euroopan lentoasemilla on toimiva ja nopea henkilöliikenteen raideyhteys kaupungin keskustaan. Myös Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Helsingin keskustan väliselle raideyhteydelle on tiedostettu olevan tarvetta, sillä Helsinki-Vantaan matkustajamäärät ovat olleet tasaisessa kasvussa viimeisintä talouden taantumaa aiheuttamaa notkahdusta lukuun ottamatta. Vuonna 2009 Helsinki-Vantaalta tai sen kautta kulki 12,6 miljoonaa matkustajaa. Vaikka suuri osa matkustajista onkin jatkomatkustajia, jotka jatkavat Helsinki-Vantaalta lentoteitse matkaansa eteenpäin, on silti pääkaupunkiseudulle tai muualle Suomeen jatkavia matkustajia merkittävä osa.

2.2.3 Helsinki-Vantaan yhdistäminen maanlaajuiseen kaukoliikenneverkkoon

Kehärata liittyy Tikkurilassa päärataan, mikä vahvistaa Tikkurilaa raideliikenteen solmukohtana ja liittää Helsinki-Vantaan myös koko maan kaukoliikenneverkkoon. Pohjoisesta rautateitse päärataa pitkin saapuvat matkustajat voivat Kehäradan valmistuttua vaihtaa kaukojunasta lähijunaan Tikkurilassa ja jatkaa edelleen lentoasemalle tai muille Kehäradan asemille. Tämä vähentää lisäksi Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan aseman kuormitusta ja lyhentää huomattavasti matkustusaikaa.

2.3 Kehäradan alueellisia vaikutuksia

Kehäradan rakentamisella on myös muita kuin liikennettä parantavia vaikutuksia. Sen myötä tulee syntymään uusia asuin- ja liikealueita, jonka lisäksi jo olemassa olevat alueet voivat kasvaa parantuneiden liikenneyhteyksien myötä. Raportin myöhemmissä osioissa esitellään tarkemmin Kehäradan vaikutusalueelle kaavailtuja asuin- ja liikealueiden laajentumisia sekä uusien alueiden suunnitelmia.

3 KAAVOITUS

3.1 Kaavoituksen tarkoitus

Kaavoituksella tarkoitetaan maankäytön vuorovaikutteista suunnittelua, jossa lainvoimaisuus sekä avoimuus ovat keskeisessä roolissa. Kaavoituksen tavoitteena on järjestellä ja ohjalla maankäyttöä niin, että se luo hyvät edellytykset asumis-, liike- ja virkistyskäyttöön sekä liikenneyhteyksien ja muun infrastruktuurin toteuttamiseen. Kaavajärjestelmä on kolmitasoinen, johon kuuluvat maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Kaavajärjestelmässä seuraava taso perustuu edelliseen tasoon ja ohjaa alueen rakentamista tarkemmassa mittakaavassa.

3.2 Kaavatasot

3.2.1 Maakuntakaava

Maakuntakaavassa esitetään yleispiirteinen kuvaus maakunnan yhdyskuntarakenteesta sekä alueiden käytöstä. Maakuntakaava osoittaa maakunnan eri osien maankäytön luonteen ja rajaa yleispiirteisesti rakennettavat ja rakentamatta jäävät alueet. Maakuntakaavoituksen selostuksessa kuvataan myös virkistys- ja suojelualueiden tarpeet ja periaatteet sekä valtakunnallisen alueidenkäytön periaatteet. Pääkaupunkiseudun kaupunkeja koskevan maakuntakaavan laatii Uudenmaan liitto. [2.]

3.2.2 Yleiskaava

Yleiskaava on kunnan yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen, kuten työpaikkojen, palvelujen, asutuksen ja virkistysalueiden sijoittaminen sekä niiden välisten liikenneyhteyksien järjestäminen. Yleiskaavoituksella ohjataan alueen asemakaavojen laatimista. Yleiskaava voi koskea koko kuntaa tai sen tiettyä osa-aluetta, jolloin sitä kutsutaan osayleiskaavaksi. Yleiskaavan laatimisesta vastaa kunta ja kaavan hyväksyy kunnan- tai kaupunginvaltuusto. Mikäli kunnat ovat laatineet yhteisen yleiskaavan, se hyväksytään kuntien yhteisessä toimielimessä ja vahvistetaan ympäristöministeriössä. [3.]

3.2.3 Asemakaava

Asemakaava laaditaan yksityiskohtaisen rakentamisen ja muiden toimintojen järjestämisen ohjaamiseksi. Kaavassa esitellään korttelialueet eri käyttötarkoituksittain, katuverkko sekä virkistys- ja vapaa-alueet. Asemakaava ohjaa rakennusten yksityiskohtaista sijoittumista ja rakennustapaa sekä piha- ja liikennealueiden järjestämistä. Sen avulla voidaan myös suojella arvokkaita ympäristöjä ja rakennuksia. Asemakaavan laatii kunta, mutta ranta-asemakaavan voi laatia myös maanomistaja. Asemakaavan hyväksyy kaupungin- tai kunnanvaltuusto tai erikseen määrätty lautakunta. [4.]

3.3 Kaavaprosessien kulku

Asukkailla on hyvät mahdollisuudet vaikuttaa suunnitteilla oleviin kaavoihin. Kaavaprosesseihin on kuuluttava mm. maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämät kuulemistilaisuudet. Yleis- ja asemakaavaprosessien kulku on esitetty RT 99-10861 -ohjekortissa, jonka asema- ja yleiskaavaa koskevat kaaviot ovat liitteessä 1.

4 KEHÄRATAAN LIITTYVÄT VANTAAN KAUPUNGIN RAKENNUSHANKKEET

4.1 Johdanto

Tässä raportissa esitellään Kehäradan vaikutusalueella alkavat Vantaan kaupungin urakat, sekä Vantaan kaupungin omistamille alueille haetut asemakaavamuutokset, joiden tarkoituksena on mahdollistaa merkittävien rakennushankkeiden ja -alueiden toteuttaminen. Vantaan kaupungin katutekniikka vastaa vesihuollon sekä katujen rakennussuunnittelusta ja rakennuttamisesta sekä jossain määrin vesihuollon, katujen ja viheralueiden omajohtoisesta rakentamisesta.

Kun katuhankkeen rahoitus on varmistunut ja hanke on otettu työohjelmaan, varmistetaan, että rakennusalueelle on tehty tarvittavat suunnitelmat sekä todetaan, että rakennusalue on käytettävissä. Kadun rakentaminen toteutetaan hyväksytyjen suunnitelmien mukaan, ja suunnitteluprosessia ohjaa maankäyttö- ja rakennuslaki ja vastaava asetus. Kohteiden tarkempi toteuttamisaika on määrätty työohjelmassa, jossa on myös nimetty kohteet, jotka kaupungin oma tuotanto toteuttaa. Muut kohteet teetetään urakoitsijoilla normaalin urakkakilpailun pohjalta. Hankkeiden rakennuttajana toimii Vantaan kaupungin Katutekniikka. [5.]

4.2 Urakat, joita varten on asemakaavamuutoksia vireillä

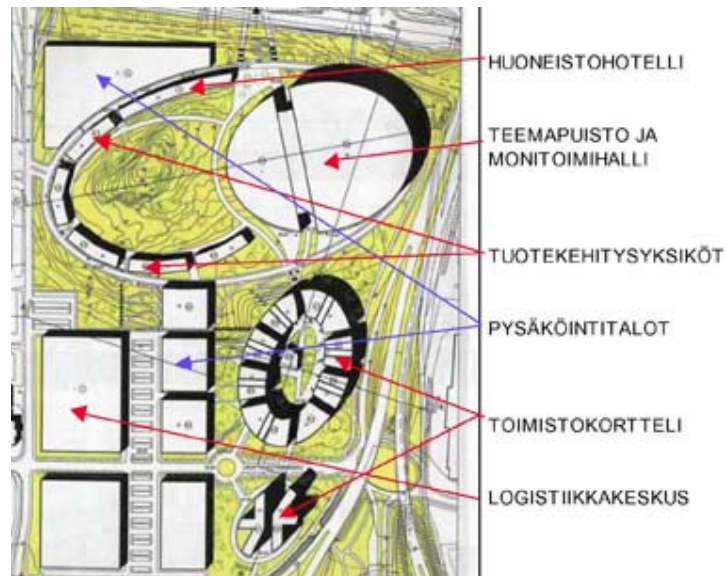
4.2.1 Aviapolis

Asemakaavanmuutos nro 001999, Veromies, kortteli 52104 ja osa kortteliä 520105



Kuva 2 Kaavamuutosalueen sijainti [5]

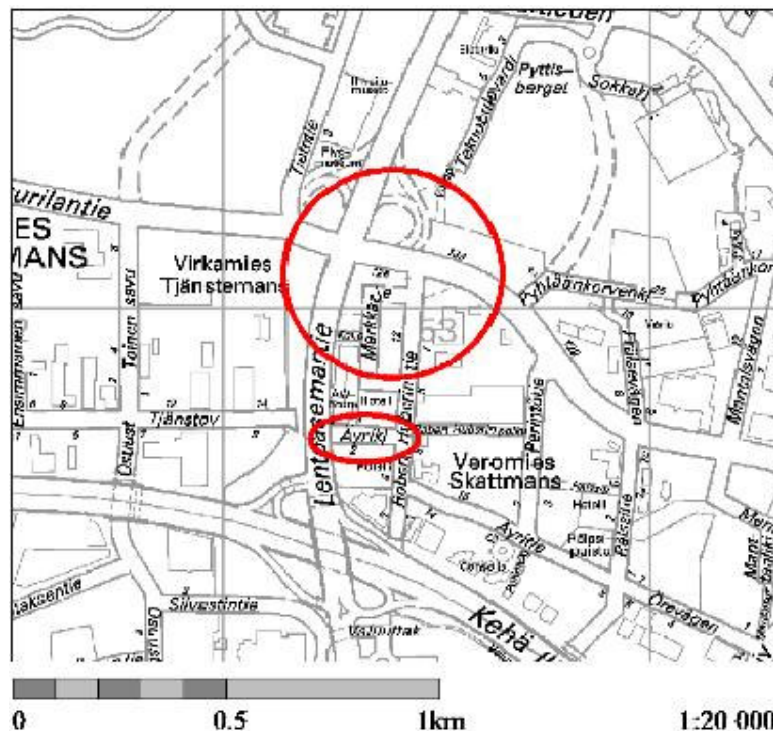
Kaavanmuutosalue kuuluu Veromiehen työpaikka-alueeseen ja sijaitsee Lentoesemantien ja Kehä III:n luoteispuolella. Kaavamuutos on lähtenyt liikkeelle maanomistajan, kiinteistösijoitusyhtiö Spondan aloitteesta. Alue rajoittuu pohjoisessa Tikkurilantiehen ja lännessä Toiseen savuun. Alueelle suunnitellaan liike- ja palvelutiloja, joiden laajuudeksi on kaavailtu 125 000 k-m². Rakennushankkeiden toteuttaminen edellyttää myös uusia liikennejärjestelyjä. Suunnittelu etenee arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik:n laatimasta luonnoksesta.



Kuva 3. Asemapiirros, Harris-Kjistik, luonnos 31.1.2007 [6]

Tikkurilan kehityskuva 2006:ssa alue on määritelty kaupunkikuvaltaan ja -rakenteeltaan keskeneräiseksi ja se sijoittuu Kehä III:n pohjoispuoliselle alueelle, jonka asemaa ja roolia kaupunkirakenteessa tulee erityisesti selvittää. Maisema-arkkitehtitoimisto Studio Terra on tehnyt Vantaan kaupungin toimeksiannosta alueelle maisemanhoitosuunnitelman, jonka pohjaksi on tehty analyysi alueesta. Kehärataan kuuluva Aviapoliksen asema sijaitsee kaavoitusalueen välittömässä läheisyydessä, ja alueelle on mahdollista rakentaa suora yhteys asemalta. Voimassa olevassa asemakaavassa alue on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta sekä toimisto- ja hotellirakennusten korttelialuetta. Asemakaavan muutosehdotus on viety kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn vuonna 2008. [6.]

Asemakaavamuutos nro 001835, Veromies, kortteli 52131 koskien katu-, liikenne- ja suojaviheraluetta



Kuva 4. Kaavamuutosalueen sijainti. [5]

Kaavamuutosalue on osa Veromiehen työpaikka-aluetta ja sijaitsee Lentoasemantien ja Tikkurilantien välittömässä läheisyydessä. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Tikkurilantiehen, idässä Markkatiehen ja Robert Huberin tiehen, etelässä Kolikkopolkuun ja lännessä Lentoasemantiehen. Alue on osittain YIT Oy:n ja osittain Vantaan kaupungin omistuksessa, mutta kaavamuutos on lähtenyt liikkeelle YIT Rakennus Oy:n toimesta.

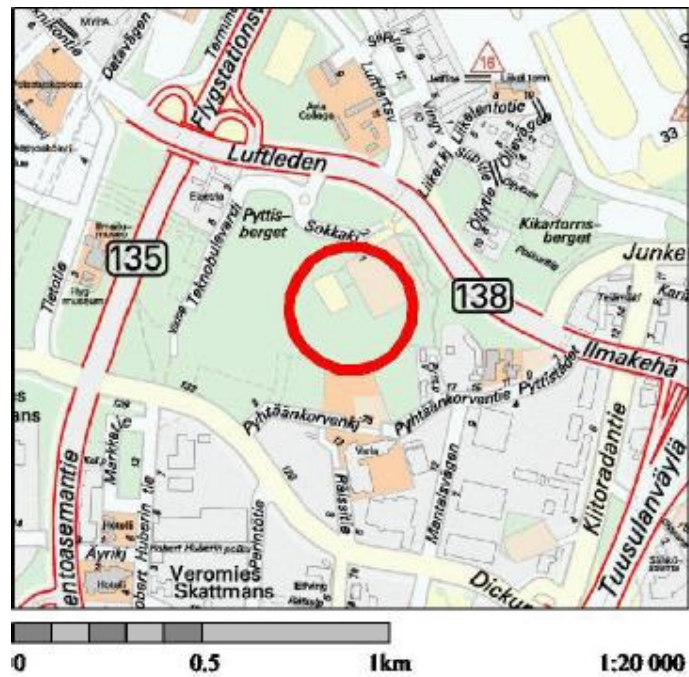
Alueelle on suunnitteilla toimistorakennuksia ja hotelli sekä niiden vaatimia pysäköintilaitoksia. Suunnittelualueen rakennusoikeus kohoaa n. 40 000 kerrosneliometriin ja rakennusten korkeudeksi kaavaillaan korkeimmillaan viittä kerrosta. Toimitiloja suunnittelee Arkkitehtitoimisto Larkas & Laine Oy. Voimassa olevassa asemakaavassa alue on toimistorakennusten korttelialuetta, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta sekä katualuetta. Asemakaavan muutosehdotus on viety kaupunkisuunnittelulautakuntaan vuonna 2009.

Hankkeen toteuttaa YIT Rakennus Oyj ja ensimmäisen, noin 6750 kerrosneliömetrin suuruisen vaiheen rakentamisen arvioidaan kestävän 12 kuukautta. Töitä ei ole vielä aloitettu, mutta YIT Rakennus Oyj mainostaa vapaita toimitiloja kohteessa. [5.]



Kuva 5. Idealuonnos, Arkkitehtitoimisto Larkas & Laine Oy. [5]

Asemakaavamuutos nro 00205, Aerolankalliot, Veromiees



Kuva 6. Kaavamuutosalueen sijainti. [7]

Suunniteltava alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa, Pyhtäänkorventien ja Ilmakehän välisellä alueella. Alueen omistaja, Finavia (entinen Ilmailulaitos) on hakenut asemakaavan muutosta. Kaavamuutoksella pyritään laajentamaan Aerolan asuinalueita pohjoiseen. Alustavien arvioiden mukaan kerrosala olisi noin 12 500 k-m². Samalla katuverkon ja kevyen liikenteen linjauksia tarkistetaan. Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen Oy on laatinut kaavatyön pohjaksi alustavan maankäyttösuunnitelman ja toimii samalla VVO Rakennuttajan konsulttina. Asemakaavamuutos käsitellään tavoiteaikataulun mukaan kaupunkisuunnittelulautakunnassa kesällä 2010 ja on tarkoitus saattaa hyväksyttäväksi kaupunginvaltuustoon loppuvuonna 2010. [7.]

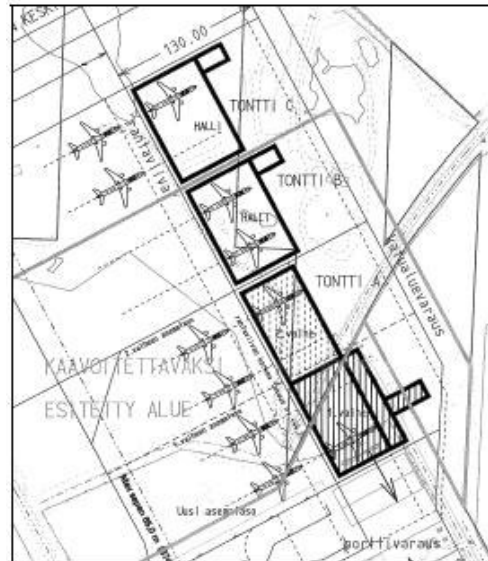
4.2.2 Ruskeasanta

Asemakaavamuutos nro 530600 Lentokoneiden hallialueen laajennus



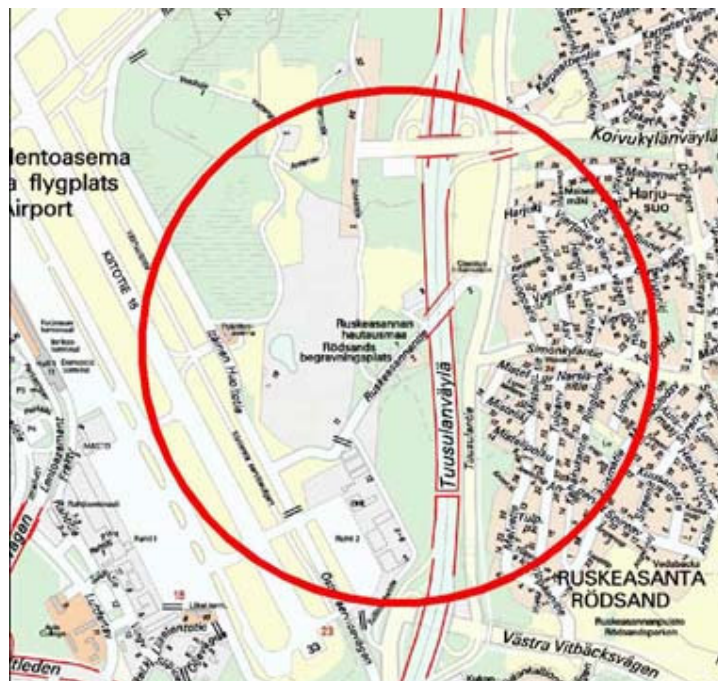
Kuva 7. Kaavamuutosalueen sijainti. [8]

Suunnittelualue sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman sivukiitotien ja Ruskeasantaan hautausmaan välisellä alueella. Finavia on esittänyt asemakaavamuutosta lentokonehallialueen (ns. Rahti 2 -alueen) laajentamiseksi pohjoissuuntaan. Alueella on sijainnut asfaltti- ja betoniasema, joiden lisäksi siellä on harjoitettu kiviainesten läjitystä, mikä on kuluttanut ympäristöä osin voimakkaasti. Harjoitettu liiketoiminta on saattanut aiheuttaa myös maiden pilaantumista. Tuusulantien ja lentokentän sivukiitotien välisellä alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Asemakaavamuutos on viety kaupunkisuunnittelulautakuntaan vuonna 2004. Kaavamuutosalueen nykytilasta ei ole saatavilla tietoa. Heinäkuussa 2010 alueella ei ole myöskään viitteitä rakennustoiminnan aloittamisesta. [8.]



Kuva 8. Finavian suunnitelma alueen laajentamisesta. [8]

**Asemakaava nro 670900, Ruskeasanta (67) ja Ilola (71), Sorttiasema
asukkaille ja pienyrityksille**



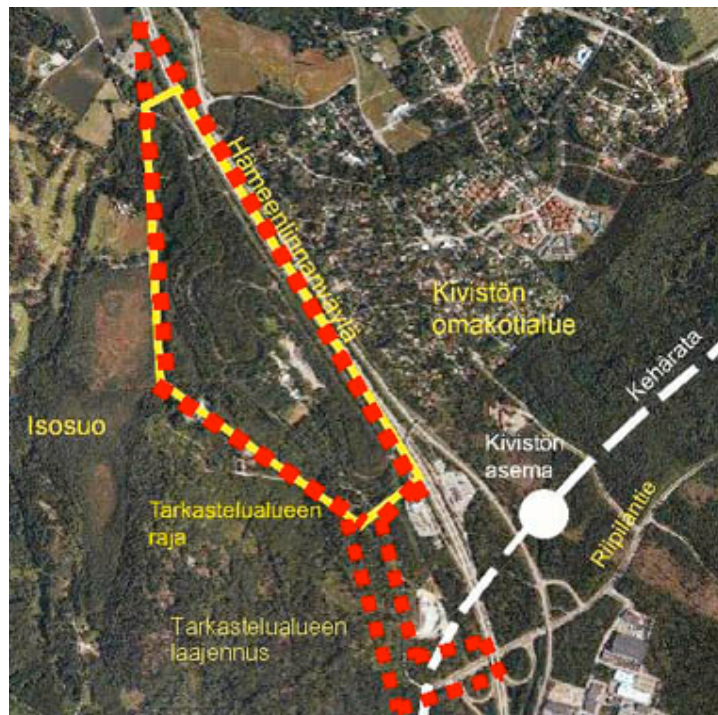
Kuva 9. Kaavamuutosalueen sijainti. [9]

Vantaan kaupungin yrityspalvelut on vuonna 2008 esittänyt asemakaavan laatimista alueelle, joka sijaitsee Tuusulanväylän ja Helsinki-Vantaan

välisellä alueella, Ruskeasannantien etelä- ja pohjoispuolella. Asemakaava on tarkoitus laatia asukkaille ja pienyrityksille tarkoitettua YTV:n miehitettyä sorttiasemaa varten. Ajoyhteys asemalle on mahdollista toteuttaa lentokenttäalueen itäpuolelle kaavailtua Tuusulanväylän länsipuolista rinnakkaiskatua pitkin. Vantaan kaupungin katutekniikan keskus on suunnitellut kyseistä katua. Sorttiaseman suunnittelu on kaavailtu vuodelle 2011 ja rakentaminen vuodelle 2012. [9.]

4.2.3 Marja-Vantaa

Keimolanmäki, asemakaava nro 220200, Keimolan kylä



Kuva 10. Kaavamuutosalueen sijainti. [10]

45 hehtaarin suunnittelualue sijaitsee Hämeenlinnanväylän länsipuolella Keimolan kylässä. Alue rajautuu lännessä Natura-alueeseen kuuluvaan Isosuohon ja Petikon virkistysalueisiin. Kehärataan kuuluvan Kivistön asema tulee sijoittumaan noin kilometrin päähän suunnittelualueesta. Alueella ei vielä ole voimassaolevaa asemakaavaa ja alueen päämaanomistaja, Sanoma-WSOY Oyj, on tehnyt ehdotuksen asemakaavan laatimisesta. Maanomistajan tavoitteena on suunnitella 2000 asukkaan asuinalue, joka käsittäisi n. 108000 k-m². Alueelle on suunnitteilla lisäksi koulu, päiväkoti sekä muita asukkaita palvelevia tiloja n. 6500 k-m². Suunnittelualueen

eteläosasta on kaavailtu tehokasta toimitila- ja työpaikka-alueetta, johon toteutettaisiin liiketilarakentamista n. 25000 k-m²:n edestä. Marja-Vantaan osayleiskaavassa vuodelta 2006 alue on merkitty tehokkaan asumisen alueeksi, matalan ja tiiviin asumisen alueeksi, julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi, työpaikka-alueeksi, liikennealueeksi sekä rautatiealueeksi. Esityksen alueen suunnittelusta on tehnyt Arkkitehtitoimisto Hannu Jaakkola. Asemakaavatyö on käynnistynyt vuonna 2008. [10.]



Kuva 11. Esitys alueen suunnittelusta. [10]

Vantaan kaupungin, Kapiteelin ja Keskon yhteistoiminta-, kaavoitus- ja maanvaihotosopimus

Vantaan kaupunki, silloinen valtion kiinteistösijoitusyhtiö Kapiteeli Oyj (joulukuusta 2006 alkaen kiinteistösijoitusyhtiö Sponda) sekä Kesko Oyj tekivät 28.8.2006 yhteistoiminta-, kaavoitus- ja maanvaihotosopimuksen koskien Marja-Vantaan keskustaa. Sopimus käsittää noin 80 hehtaaria maa-alueita tulevalta Kivistön asemansseudulta. Sopimuksen mukaan Vantaan kaupunki luovuttaa Marja-Vantaan alueelta liikerakennuspaikan Keskolle, ja korvaukseksi Vantaan kaupunki saa asuinrakennusoikeutta alueelta, joka on varattu muun muassa kerrostalorakentamiselle Marja-Vantaan osayleiskaavassa. Tämän lisäksi myyjäyhtiöt sitoutuvat myymään Vantaan kaupungin osoittamalle taholle yhtiöiden omistamista alueista kaiken sen asuinrakennusmaan, joka jää niiden omistukseen alueluovutusten jälkeen. [11.]

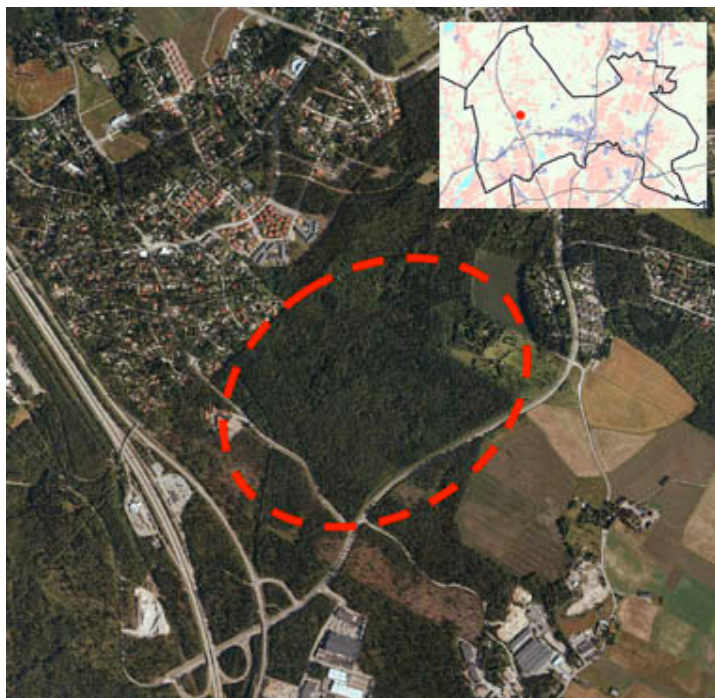
Marja-Vantaalle kaavillaan kolmen Jumbon kokoista kauppakeskusta

Vantaan kaupunginhallituksen kokouksessa 16.6.2008 on käsitelty kehittämis- ja suunnitteluyhteistyötä koskien Keimolaan rakennettavaa uutta kauppakeskusta. Noin 300000 kerrosneliön kokoinen kauppakeskus on tarkoitus rakentaa Hämeenlinnan moottoritien päälle Keimolaan alueelle, jossa nykyisin sijaitsevat Nesteen huoltoasemat Hämeenlinnantien molemmilla puolilla. Kauppakeskuksen kehittäjäksi on valittu amerikkalainen kiinteistösijoitusyhtiö Carlyle Group. Sopimusehdotuksessa lähtökohtana on kauppakeskuksen rakentaminen kahdessa vaiheessa, joista ensimmäisen toteutusvaiheen kerrosala olisi suuruusluokaltaan 100000 k-m² ja toisen vaiheen 200000 k-m². Yhteistyön käynnistämisestä on laadittu puitesopimus, joka käsittää tulevien kauppakeskuksen kiinteistöjen luovutusten perusteita sekä kehittämis- ja suunnitteluyhteistyötä. [12.]

Vantaan kaupunginhallitus jatkoi 15.12.2008 kauppakeskuksen puitesopimuksen voimassaoloaikaa 31.12.2009 saakka. Puitesopimuksen mukaan Carlyle Groupin piti laatia sopimuskohdetta koskeva kaupallinen konsepti ja suunnitelma 31.12.2009 mennessä, jonka jälkeen oli tarkoitus allekirjoittaa yksityiskohtainen yhteistyösopimus, joka korvaisi puitesopimuksen. Puitesopimuksen voimassaoloaikaa jatkettiin vallitsevasta suhdannetilanteesta johtuen.

Vielä vahvistamattoman ja julkaisemattoman tiedon mukaan Carlyle olisi vetäytynyt kauppakeskushankkeesta. Vantaan kaupunki yrittää saada yhteistyökumppania hankkeen loppuunsaattamiseksi. Yhtenä vaihtoehtona on spekuloitu S-Ryhmää. Tieto tästä on tullut välillisesti Vantaan kaupungin kaavoituslautakunnan jäseneltä. [13.]

Marja-Vantaan ydinkeskusta (nro 230600)



Kuva 12. Kaavamuutosalueen sijainti. [14]

Suunnittelualue sijaitsee Riipiläntien pohjoispuolella Kivistössä, tulevan Kehäradan molemmiin puolin. Kivistön tuleva juna-asema lähikortteleineen sisältyy pinta-alaltaan 100 hehtaarin kokoiseen suunnittelualueeseen, joka rajautuu pohjoisessa Kivistön vanhaan omakotialueeseen. Osan maa-alueista omistaa Vantaan kaupunki, joka tekee tarvittavat yhteistoiminta- ja maankäyttösopimukset yksityisten maaomistajien kanssa muista alueista. Alueelle laaditaan asemakaava, joka perustuu Marja-Vantaan osayleiskaavaan. Asemakaavaluonnoksen valmistelu käynnistyi huhtikuussa 2008 ja konsulttityö voittaneen ehdotuksen kanssa valmistui syksyllä 2009. Kaavoituksen lähtökohtana on suunnitella alueelle keskustatoimintojen korttelialuetta, pääosin tehokasta asuntoaluetta, pienemmässä määrin matalaa ja tiivistä asuntoaluetta sekä näihin liittyviä julkisia ja yksityisiä palvelutiloja. Osayleiskaava mahdollistaa suunnittelualueelle n. 6200

asukkaan asuinalueen toteuttamisen lisäksi varaukset kouluille, päiväkodeille, vanhusten palvelutalolle ja sosiaali- ja terveyskeskukselle. Lisäksi suunnittelussa tutkitaan mahdollisen kirjaston sijoittumista Marja-Vantaan keskustaan. Vantaan kaupunki järjesti yhteistyössä Suomen Arkkitehtiiliiton, SAFA:n kanssa kansainvälisen kutsukilpailun kuudelle arkkitehtitoimistolle. Kilpailun tavoitteena oli löytää maankäytöllinen idea keskusta-asumiselle, joka vastaisi uuden vuosituhannen laatuvaatimuksia. Kilpailun voitti arkkitehtitoimisto Harris – Kjsik:n ehdotus ”A Fruit called Wanda”, johon pohjautuvaa suunnittelua palkintolautakunta suositteli yksimielisesti. [14.]



Kuva 13. Keskusta-asumisen ideakilpailun voittanut ehdotus ”A Fruit Called Wanda”. [14]

4.2.4 Leinelä

Leinelä 2 tiivis-matalarakentamisen alueeksi, kaavamuutos nro 721100



Kuva 14. Kaavamuutosalueen sijainti. [15]

Helsingin ja Vantaan seurakuntayhtymien omistama kaavamuutosalue sijoittuu Koivukylän ja Ilolan kaupunginosiin ja rajoittuu idässä Asolan vanhaan omakotitaloalueeseen, etelässä Koivuntaival-nimiseen kevyenliikenteenväylään sekä lännessä ja pohjoisessa metsäalueisiin. Pinta-alaltaan 49,6 hehtaarin suunnittelualueelle on tarkoitus rakentaa asuinalue 500–700 asukkaalle. Yleiskaavaehdotuksen mukaan alueelle sijoittuu matala ja tiivis asuinalue sekä lähivirkistysalueita. Asemakaavan laadinta on käynnistynyt vuonna 2008. [15.]

4.2.5 Viinikkala

Kytökallion puistoalueen muutos lentoliikennealueeksi, nro 002059

Kuva 15. Kaavamuutosalueen sijainti. [16]

Vantaan kaupunki, Ilmailulaitos Finavia sekä Shenker Oy ovat 7.1.2009 hakeneet Kytökallion puistoalueen muuttamista teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi sekä lentoliikennealueeksi osoitteessa Tikkurilantie 143. Shenker Oy esittää laajentumistarpeistaan johtuen logistiikka-alueensa laajentamista itään päin Kytökallion puistoalueelle aina kortteliin 41251 asti. Finavia on suunnitellut rakentavansa alueen pohjoisosaan kentän aurauslumen vastaanottoa paikan sekä lentokoneiden jäänpoistoalueen. Kaavamuutosalueelle on suunniteltu lisäksi lentopolttoaineen varastointisäiliöitä. Maakuntakaavassa alue on taajamatoimintojen aluetta sekä lentotoiminta-alueita. Yleiskaavassa alue on osittain Ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen aluetta sekä osittain Lentoliikenteen aluetta. Finavia toteuttaa jäänpoistoalueen ja aurauslumen läjityspaikan heti kaavamuutoksen saatua lainvoiman.

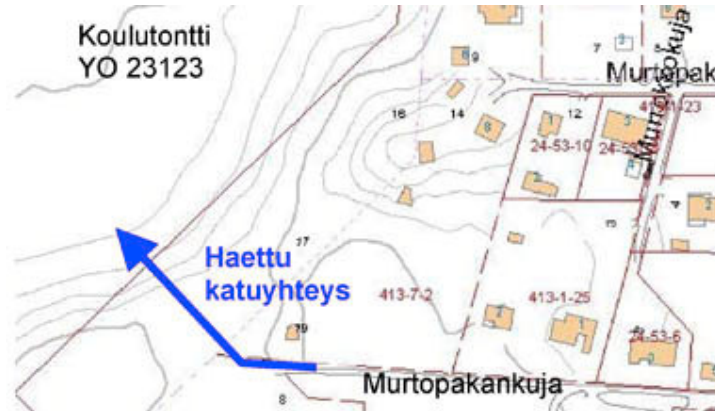
Ensimmäisen vaiheen työt ovat käynnissä. Lumen läjitysalueen ensimmäisen vaiheen maanrakennustöistä vastaa YIT Rakennus Oy ja jäänpoistoalueen rakennustöistä Finavia. Vuonna 2011 on tulossa maanrakennusurakka 2, johon lumen läjitysalueen osalta kuuluvat betonityöt, kantavan kerroksen rakentaminen, asfaltointi sekä

vedenpoistojärjestelmät. Jäänpoistoalueella aloitetaan vuonna 2011 pintarakenteet sekä asfaltoinnit. Kokonaisuudessaan kaikkien töiden pitäisi olla valmiita vuonna 2013. [16.]

4.3 Urakat, joista on jo tehty päätöksiä

4.3.1 Kivistö

Murtopakankujaa jatketaan koulutontille, kaavamuutos nro 001981



Kuva 16. Kaavamuutosalueen sijainti. [17]

Kaupunginvaltuusto on 15.12.2009 hyväksynyt Vantaan kaupungin hakeman asemakaavamuutoksen Murtopakankujan jatkamiseksi koulutontille. Asemakaavamuutoksessa haettiin talousrakennusoikeuden muuttamista asuinrakennusten rakennusoikeudeksi. Muutosalue sijaitsee Riipiläntien ja Kenraalintien risteyksen lounaspuolella, Kenraalintien varrella ja osaksi Murtopakantien sekä Murtopakankuja välissä. Pääosin rakentamattoman kaavamuutosalueen rakennusoikeus on noin 12000 k-m². Kaavamuutosalue sisältää lisäksi opetustoimintaan varatun tontin, jolle voidaan sijoittaa myös päiväkotia, asukas- ja nuorisotilat, hammashoitola sekä ala- ja yläkoulut. [17.]

Kohde	Kaavamuutoksen tila	Käynnissä olevat työt

4.4 Vantaan kaupungin asemakaavamuutosten aikatauluyhteenveto

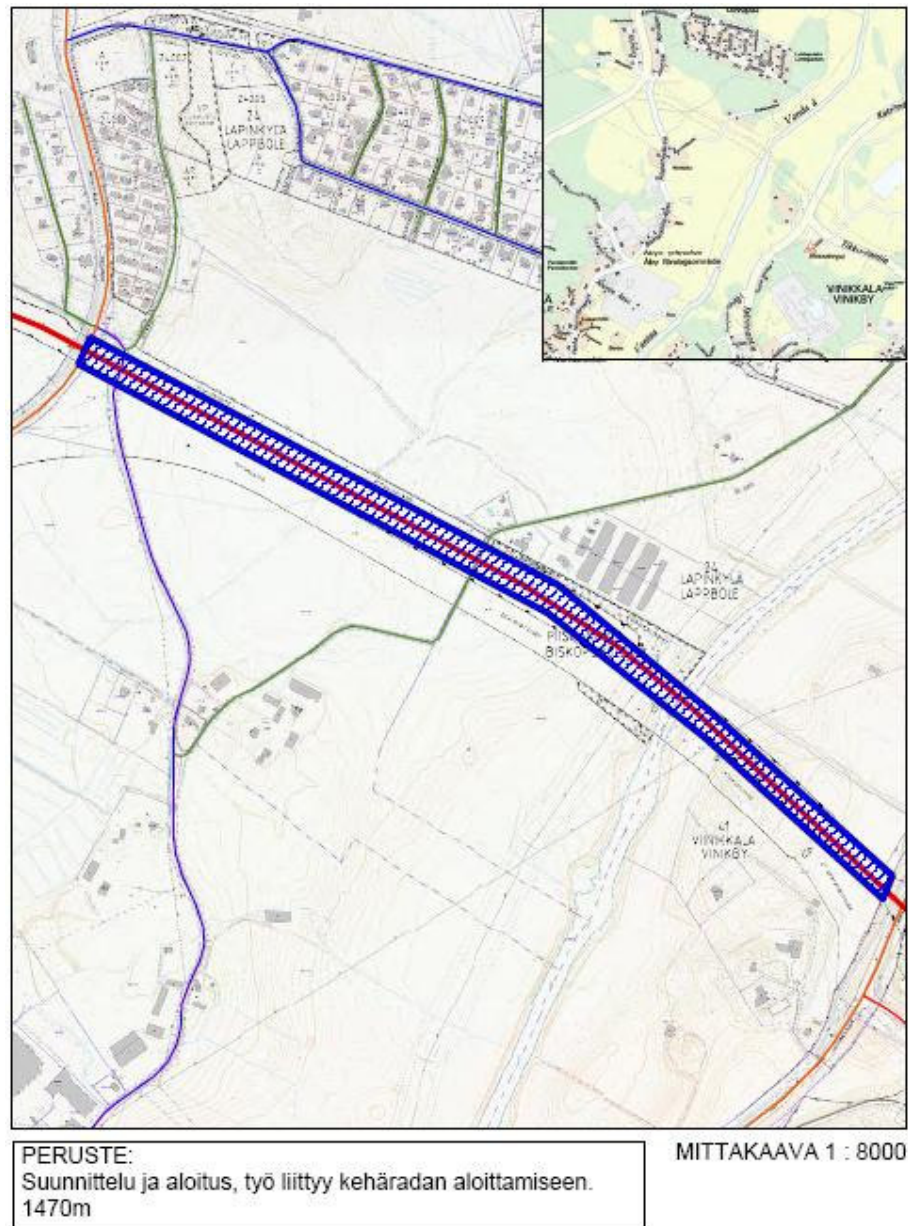
<p>Asemakaavanmuutos nro 001999, Veromies, kortteli 52104 ja osa korttelia 520105</p>	<p>Asemakaavan muutosehdotus on viety kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn vuonna 2008.</p>	
<p>Asemakaavamuutos nro 001835, Veromies, kortteli 52131 sekä katu-liikenne ja suojaviher- aluetta</p>	<p>Asemakaavatyö käynnistyi tammi- kuussa 2009. Asemakaavan muu- tosehdotus viety kaupunkisuunnit- telulautakunnan käsittelyyn kesällä 2009.</p>	<p>Alueella mainoste- taan tulevaa kohdetta. Työt eivät ole vielä alkaneet.</p>
<p>Asemakaavamuutos nro 00205, Aerolankalliot, Veromies</p>	<p>Tavoiteaikataulun mukaan kaava- muutos käsitellään kaupunkisuun- nittelulautakunnassa kesällä 2010.</p>	
<p>Asemakaavamuutos nro 530600 Lentokoneiden hallialueen laajennus</p>	<p>Käsitelty kaupunginvaltuustossa talvella 2004–2005.</p>	
<p>Keimolanmäki, asema- kaava nro 220200, Kei- molan kylä</p>	<p>Asemakaavaehdotus käsitelty kaavoituslautakunnassa syksyllä 2008.</p>	
<p>Marja-Vantaan ydin- keskusta (nro 230600)</p>	<p>Asemakaavaluonnos hallinnollises- sa käsittelyssä arviolta keväällä 2010. Tietoa ei saatu.</p>	<p>Rakentamisaikataulut määräytyvät projekti- suunnitelman kautta.</p>

<p>Leinelä 2 tiivis-matala – rakentamisen alueeksi, kaavamuutos nro 721100</p>	<p>Kaupunginvaltuuston hyväksymiskäsittelyssä loppukeväästä 2009. Tietoa ei saatu.</p>	
<p>Kytökallion puistoalueen muutos lentoliikennealueeksi, nro 002059</p>	<p>Mielipiteitä ja tavoitteita kaavoitukselle voitu esittää 15.1.2010 mennessä</p>	<p>Lumen läjitysalueen (YIT) ja jäänpoistoalueen (Finavia) työt käynnissä</p>
<p>Murtopakankujaa jatketaan koulutontille, kaavamuutos nro 001981</p>	<p>Kaupunginvaltuusto on 15.12.2009 hyväksynyt Vantaan kaupungin hakeman asemakaavamuutoksen</p>	

4.5 Liikennealueet

4.5.1 Kivistö

Liikennealue 312105/1 Tikkurilantie v.Riipiläntie – Katriinantie



Kuva 17. Liikennealueen sijainti. [15]

Liikennealueen jaksotetut menot ovat yhteensä 14 500,000 €, joista vuodelle 2010 on budjetoitu 2 500,000 €, vuodelle 2011 7 000,000 € ja vuodelle 2012 5 000,000 € [16].

Liikennealue Murtopakankuja 312303/21

Marja-Vantaan kunnallistekniikan jaksotetut menot ovat yhteensä 31 600,000 €, joista vuodelle 2010 on budjetoitu 600,000 €, vuodelle 2011 3 000,000 €, vuodelle 2012 4 000,000 €, vuodelle 2013 4 000,000 € sekä vuodelle 2014 4 000,000 € [19].

Männikön vesihuolto

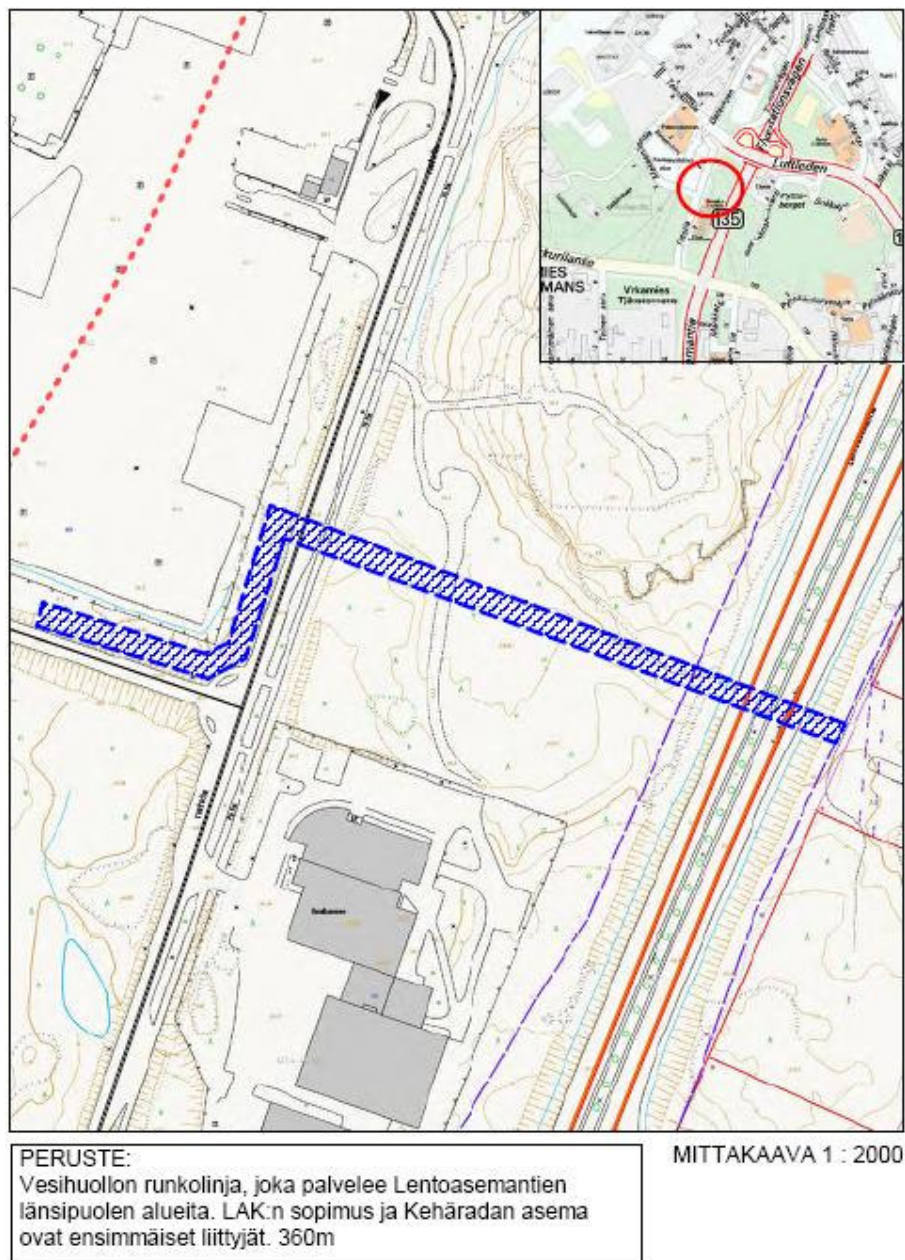
Männikön vesihuollon jaksotetut menot ovat yhteensä 2 600,000 €, joista vuodelle 2010 on budjetoitu 700,000 € ja vuodelle 2011 500,000 € [19].

Keimolanmäen rakentamislohko 312410/11

Asuntotuotantoon liittyvän hankkeen, Keimolanmäen rakentamislohkoon jaksotetut menot ovat yhteensä 5 600,000 €. Vuodelle 2010 on budjetoitu 3 000,000 €, vuodelle 2011 2 000,000 € ja vuodelle 2012 300,000 €. [19.]

4.5.2 Aviapolis

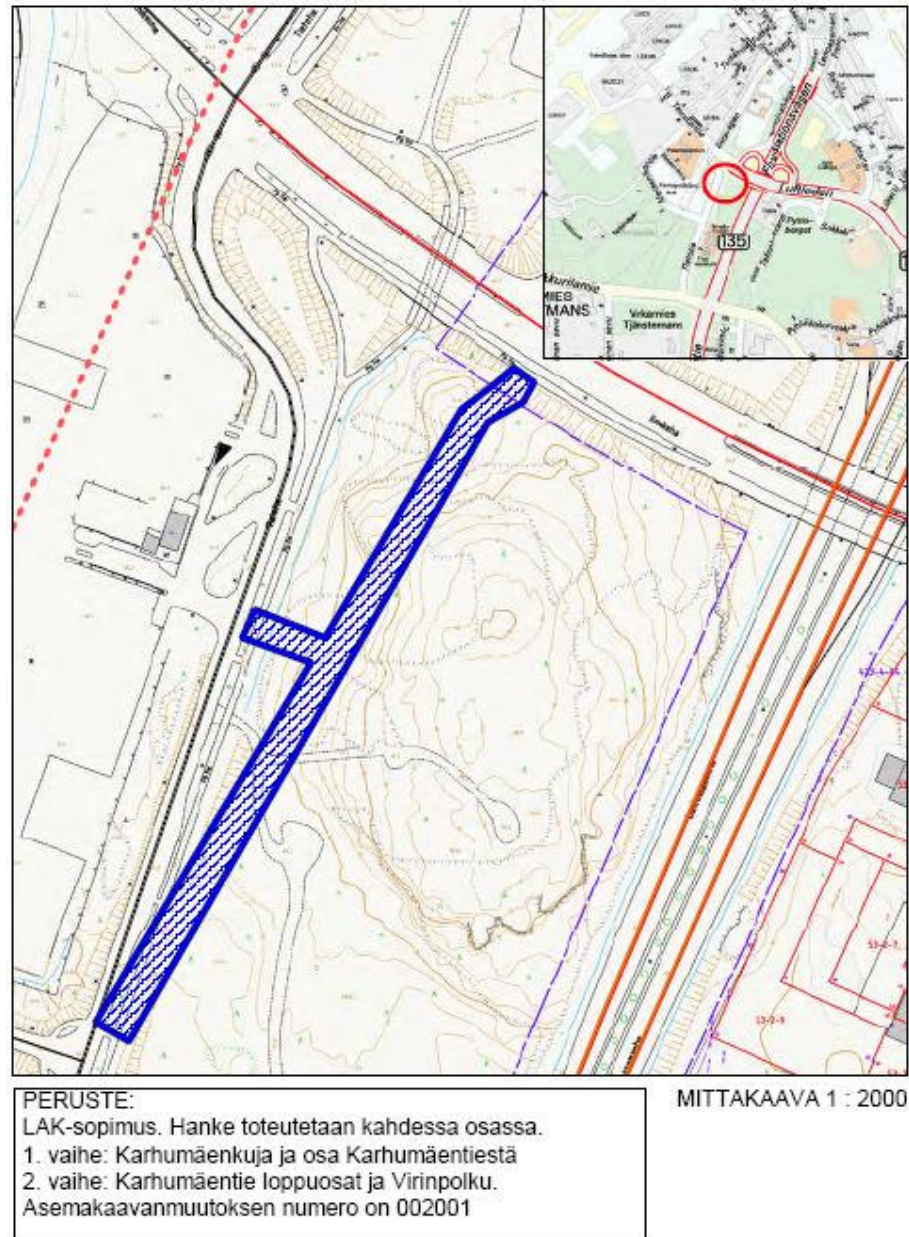
Karhumäenkallion runkolinja 415204/4



Kuva 19. Liikennealueen sijainti. [18]

Karhumäenkallion vesihuollon runkolinjan jaksotetut menot ovat 380,000 €, jotka kaikki on budjetoitu vuodelle 2010 [19].

Karhumäenkuja, Karhumäentie ja Virinpolku 415504/4

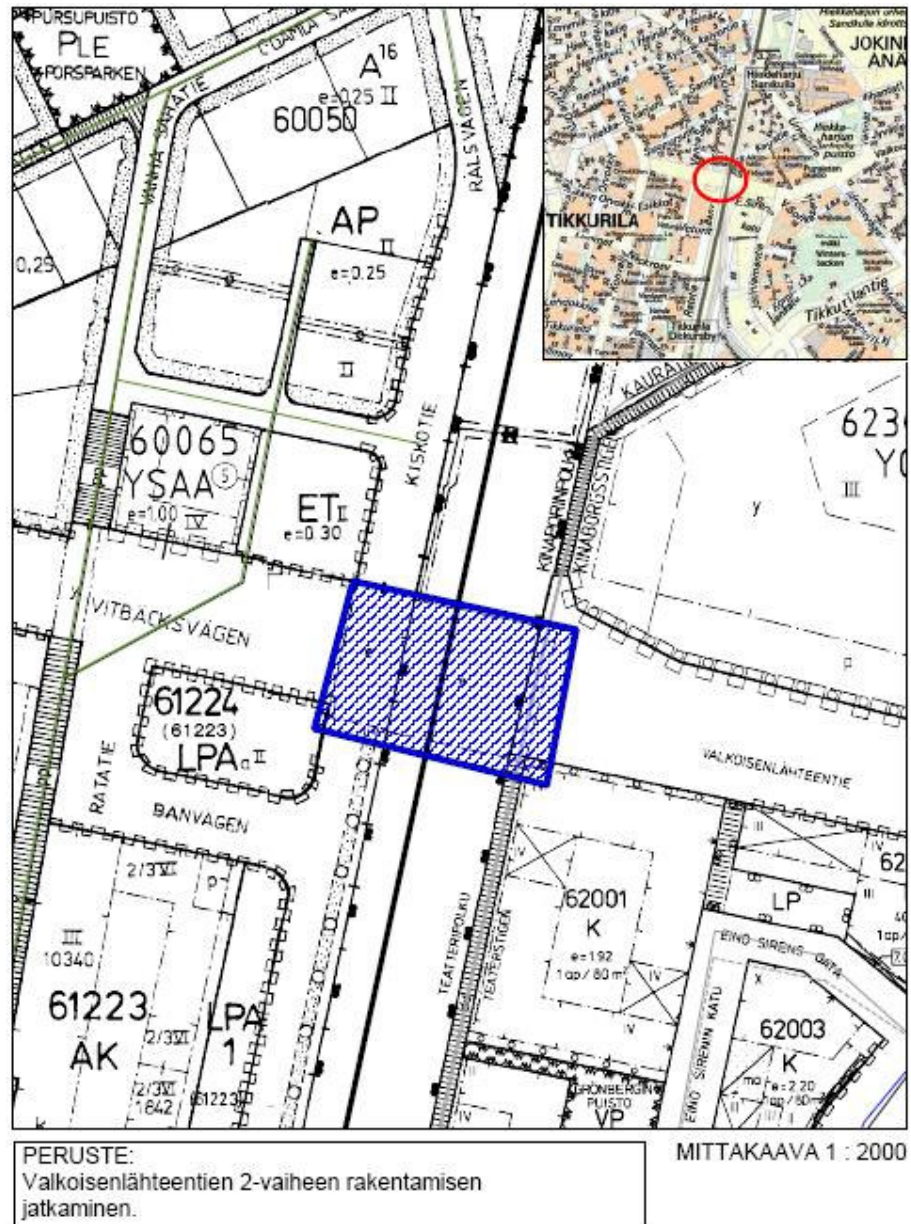


Kuva 20. Liikennealueen sijainti. [18]

Karhumäenkujan, Karhumäentien ja Virinpolun jaksotetut menot yhteensä 2 000,000 €, joista vuodelle 2010 on budjetoitu 500,000 € ja vuodelle 2011 1 500,000 € [19].

4.5.3 Tikkurila

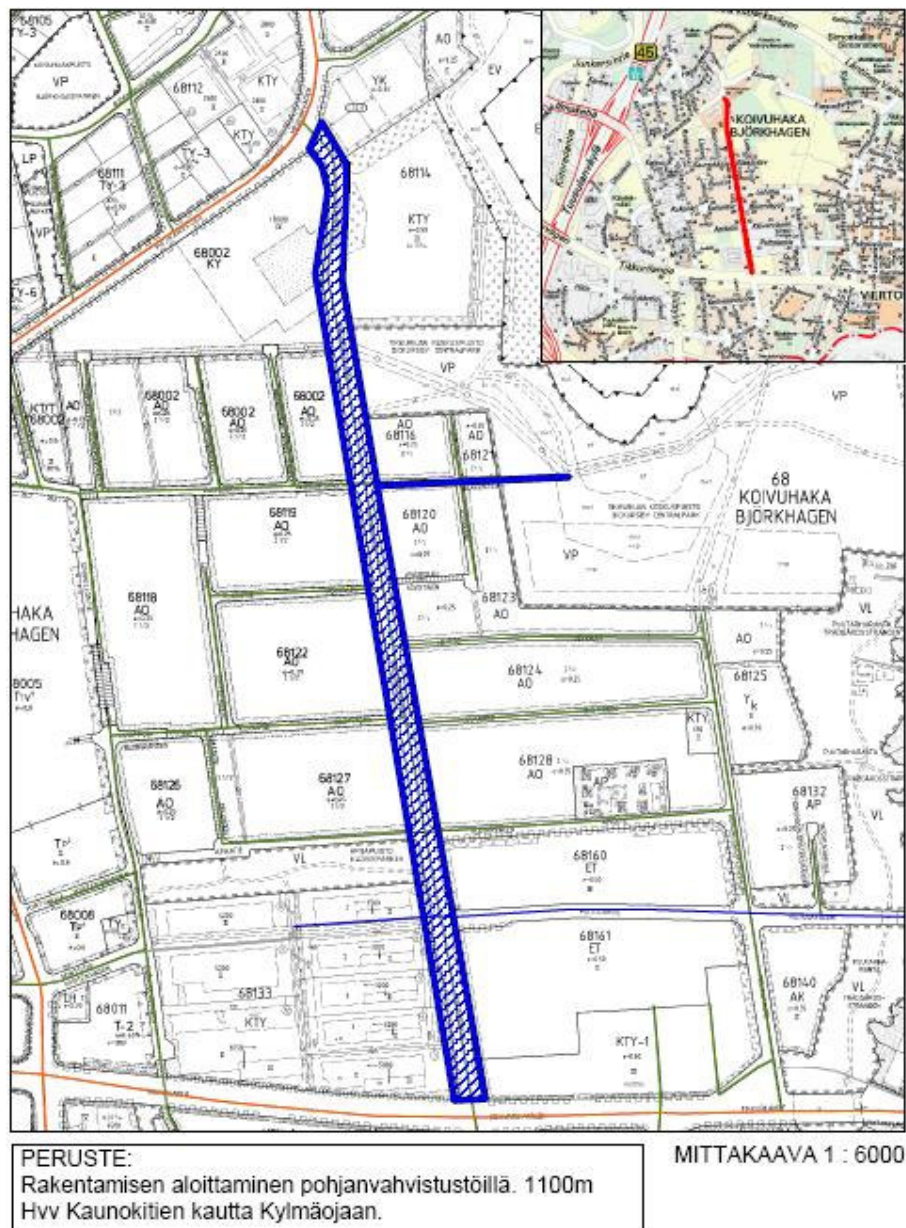
Radan alitukseen liittyvät sillat 516115/3



Kuva 21. Liikennealueen sijainti. [18]

Pääradan alitukseen liittyviin siltoihin on budjetoitu jaksotettuja menoja yhteensä 16 700,000 €, joista 2010 osuus on 2 200,000 €. Kohde on Peab Oy:n urakka ja valmistuu syksyllä 2010 [19].

Puutarhatie 516131

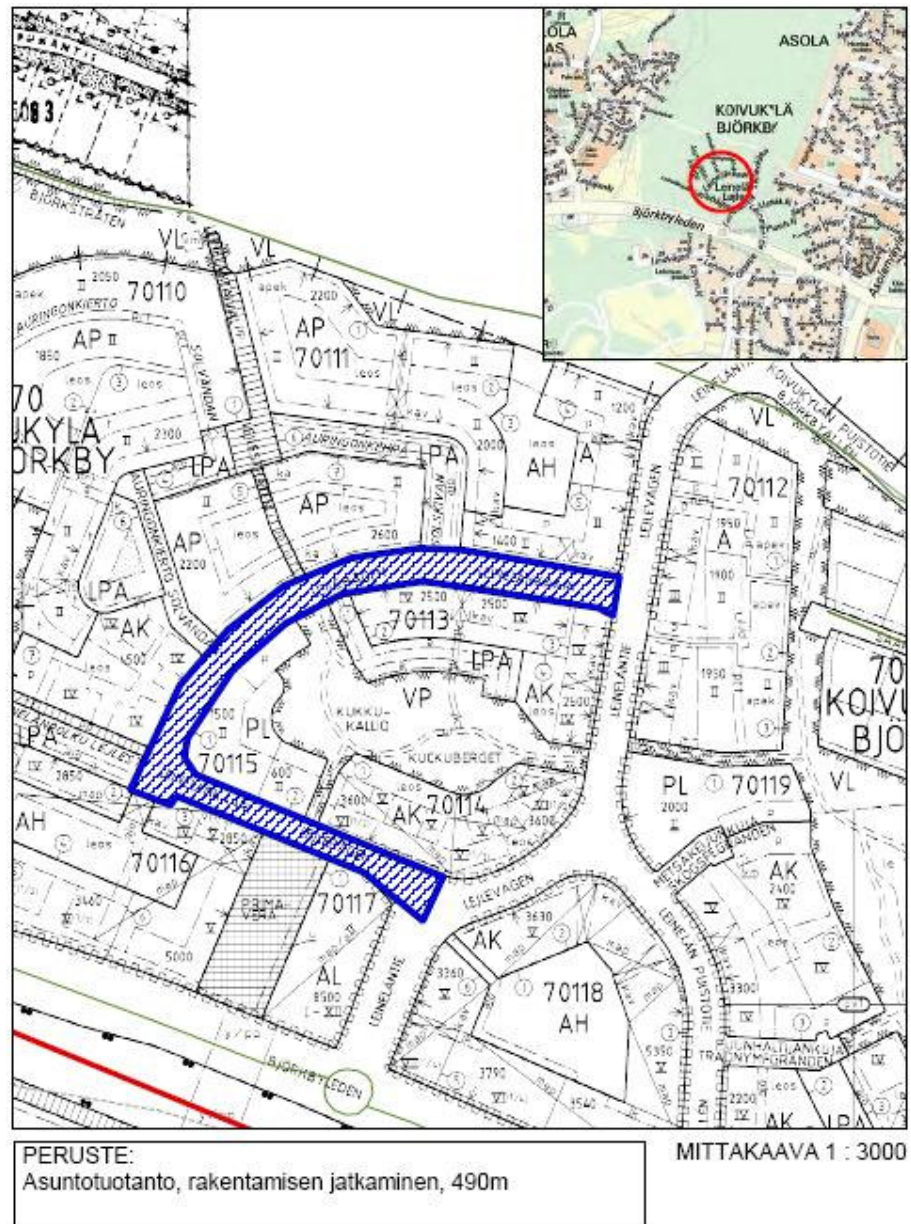


Kuva 22. Liikennealueen sijainti. [18]

Koivuhakaan rakennettavan Puutarhatie jaksotetut menot ovat yhteensä 3 700,000 €, joista vuodelle 2010 on budjetoitu 2 700,000 € [19].

4.5.4 Leinelä

Leinelän kunnallistekniikka 617606



Kuva 23. Liikennealueen sijainti. [18]

Kehäradan myötä rakennettavan Leinelän kaupunginosan kunnallistekniikkaan on budjetoitu jaksotettuja menoja 3 925,000 €, joista vuodelle 2010 on budjetoitu 150,000 € ja vuodelle 2011 850,000 € [19].

4.6 Kehärata

4.6.1 Yleistä

Kehäradan rakennustyöt aloitettiin vuonna 2009 ja se rakennetaan Vantaan kaupungin ja valtion välisten sopimusten mukaisesti. Projektin toteutumista

koordinoi Vantaan kaupungin kuntatekniikan keskus ja Ratahallintokeskus vastaa rakennuttamisesta. Vuonna 2010 rakentamisen painopiste on tunnelien rakentamisessa ja rakennussuunnittelua jatketaan mm. asemien osalta. Kehärataan varatuilla määrärahoilla rahoitetaan kaupungin mukainen osuus, johon kuuluvat lisäksi Hämeenlinnanväylän parantamistoimet sekä Tikkurilan matkakeskus. [20.]

4.6.2 Kehäradan jaksotettu budjetti

Taulukko 1. Kehäradan jaksotetut menot vuosina 2010-2014. [19]

2010	2011	2012	2013	2014
20 000.000 €	50 000.000 €	44 000.000 €	32 000.000 €	

4.6.3 Kehäradan osittelu Vantaan kunnallistekniikan investoinneissa

Taulukko 2. Kehäradan osittelu Vantaan kunnallistekniikan investoinneissa. [20]

TUNNUS	NIMI	HANKETYYPPI
170000	Kehärata Vantaankoski-Hiekkaharju	Uudisrakentaminen
170100	Kehäradan asemakaavoitus	RAIDELIIKENNE
170200	Kehäradan suunnittelu ja tutkimus	RAIDELIIKENNE
170300	Kehäradan rakennussuunnittelu ja rakentaminen	RAIDELIIKENNE
170900	Muut kehäradan projekti ja hanketehtävät	RAIDELIIKENNE

170400	Kehäradan asemat	RAIDELIIKENNE
170300/1	Päijänne-tunnelin vahvistaminen	RAIDELIIKENNE
170300/03	Ratatunnelit, ajotunnelit ja kuilut	RAIDELIIKENNE
170300/04	Avorataosuus	RAIDELIIKENNE
170300/05	Sillat	RAIDELIIKENNE
170300/09	Ratasähkö	RAIDELIIKENNE
170400/01	Pinta-asemat ja asema-alueet	RAIDELIIKENNE
170400/02	Tunneliasemat ja asema-alueet	RAIDELIIKENNE

5 YKSITYINEN SEKTORI

5.1 Johdanto

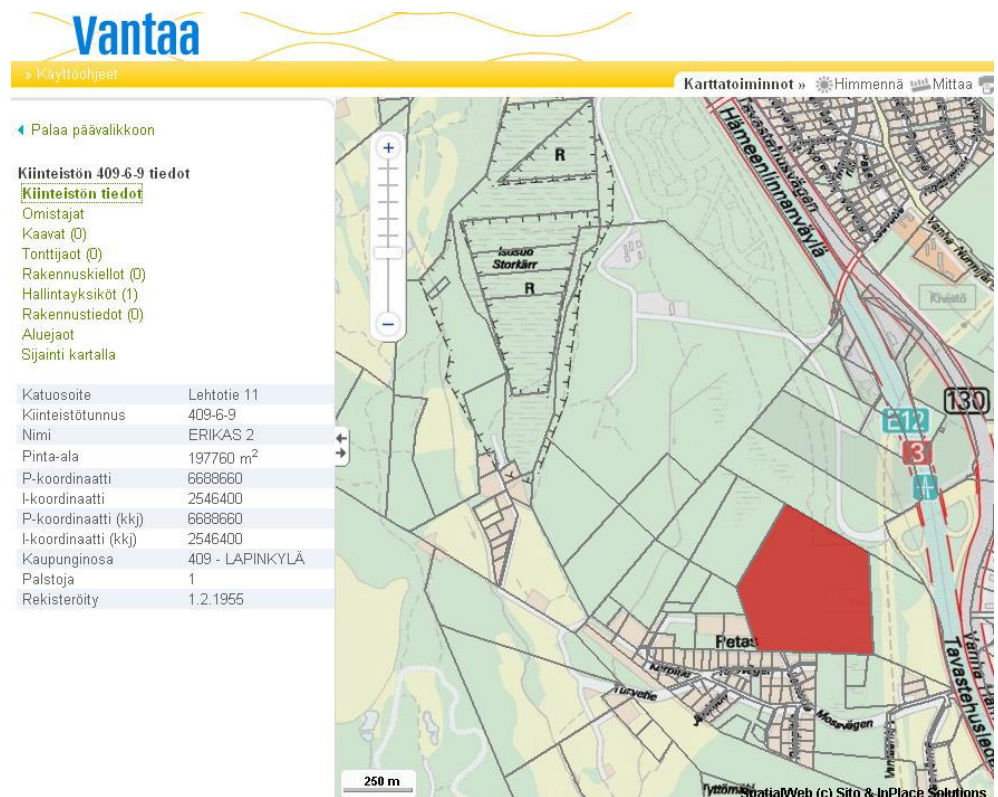
Tässä osiossa esitellään Kehäradan vaikutusalueen merkittävimmät yksityisen sektorin maaomistukset sekä mahdolliset varmistuneet tai suunnitteilla olevat rakennushankkeet, joissa infrarakennusyritys voi olla mukana joko suunnittelussa tai toteutuksessa. Raportissa esitellään pääosin kaavoittamattomia maa-alueita. Raportissa on käytetty apuna Sito Oy:n ja In Place Solutionsin tuottamaa sähköistä Vantaan kaupungin kartta- ja

paikkatietopalvelua SpatialWebiä. Palvelusta on saatavilla maa-alueiden kaavoitus- ja omistustiedot pois lukien yksityishenkilöiden maa-alueiden omistustiedot. Lisäksi raportissa esitellään Vantaan Akseli -niminen teollisuusalue, jolla on vielä runsaasti käyttämätöntä rakennusoikeutta.

5.2 Merkittävät yksityiset maa-alueet ja niiden omistustiedot

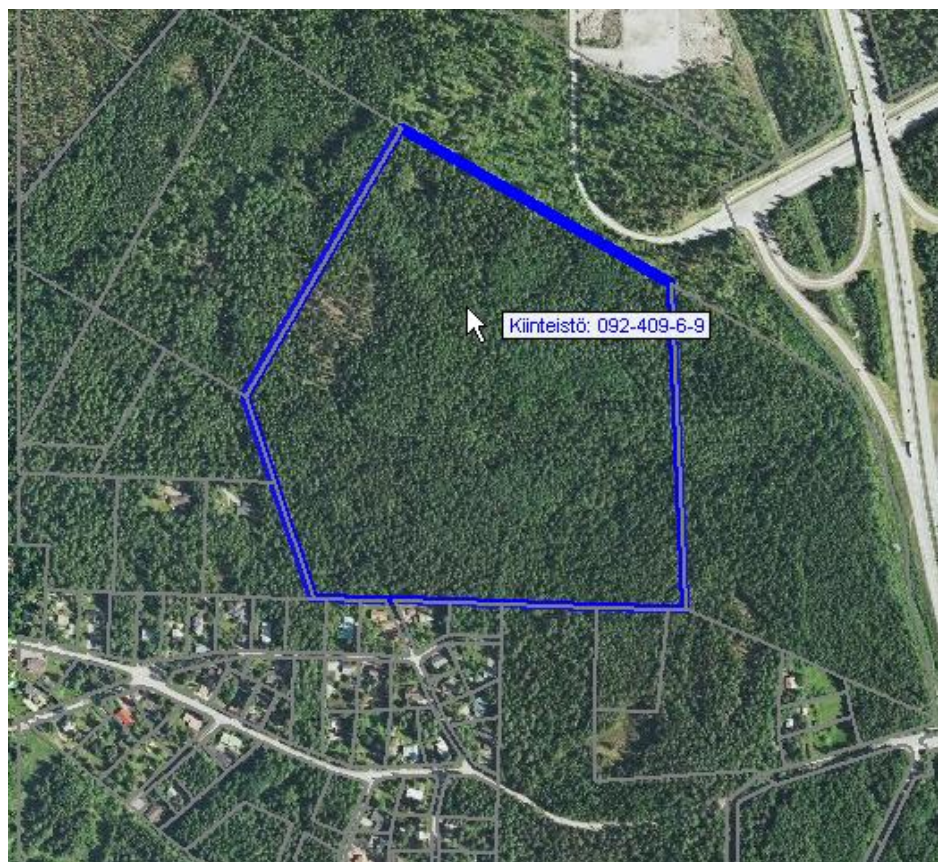
5.2.1 Lapinkylä

Kiinteistö 409-6-9



Kuva 24. Kiinteistön sijainti. [21]

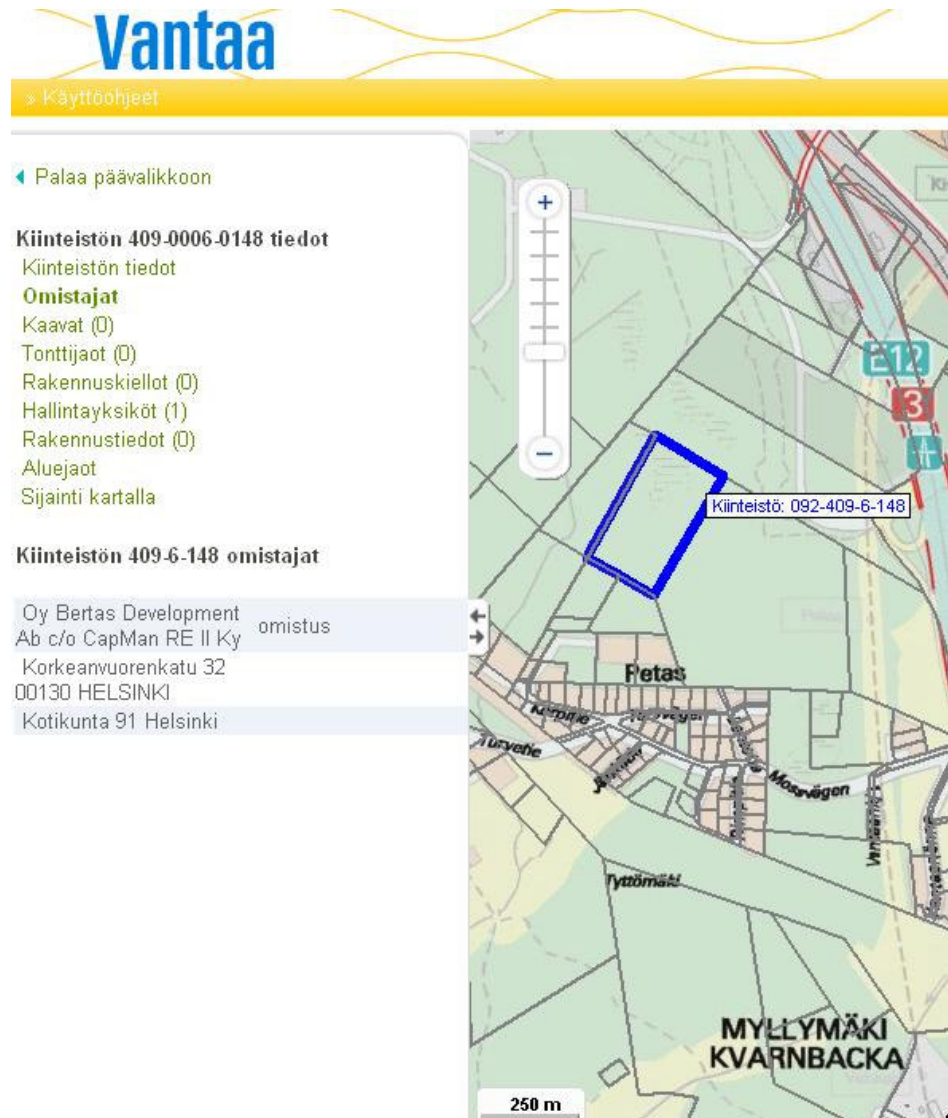
Barker-Littoinen Oy / Ruokakeskon Kiinteistöt Oy sekä Reportec Oy omistavat 19,8 hehtaarin suuruisen maa-alueen Petaksessa. Erikas 2 -nimisen tontin osoite on Lehtotie 11. Maa-alueelle ei ole vielä julkisesti saatavilla olevaa tietoa sen tulevista suunnitelmista tai käytöstä. Kiinteistö on täysin luonnontilassa ja siellä kasvaa havupuuvoittoista talousmetsää. [21.]



Kuva 25. Kiinteistön ilmakekuva. [21]

5.2.2 *Petas*

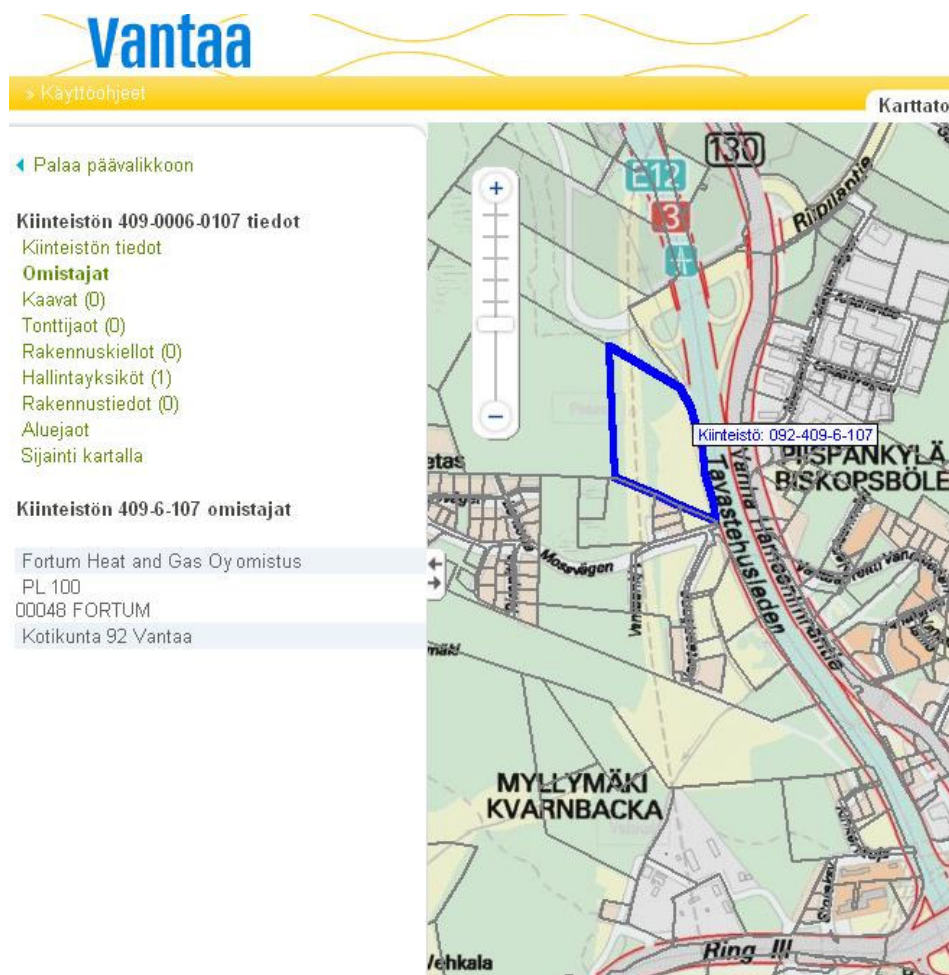
Kiinteistö 409-6-148



Kuva 26. Kiinteistön sijainti. [21]

Oy Bertas Development Ab omistaa 6,8 hehtaarin suuruisen maa-alueen Petaksessa. Kiinteistö kuuluu lisäksi sijoitusyhtiö CapManin CapMan RE II -kiinteistösijoitussalkkuun. CapMan hallinnoi rahastoissaan noin 3,6 miljardin euron pääomaa ja on yksi Pohjoismaiden ja Venäjän johtavia vaihtohtoisen sijoitusluokan toimijoita. CapMan Real Estate sijoittaa pääkaupunkiseudun toimitilakiinteistöihin, kiinteistökehityskohteisiin Suomessa sekä hotelliikiinteistöihin Suomessa ja Ruotsissa. [21], [22.]

Kiinteistö 409-6-107



Kuva 27. Kiinteistön sijainti. [21]

Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuoltoalalla toimiva Fortum Heat and Gas Oy omistaa 8,6 hehtaarin suuruisen maa-alueen Petäksessä [21].

5.2.3 Kivistö

Kiinteistö 409-8-0

Vantaa

> Käyttöohjeet Karttatoiminnot »

◀ Palaa päävalikkoon

Kiinteistön 409-0008-0000 tiedot
 Kiinteistön tiedot
Omistajat
 Kaavat (0)
 Tonttijaot (0)
 Rakennuskiellot (0)
 Hallintayksiköt (1)
 Rakennustiedot (0)
 Aluejaot
 Sijainti kartalla

Kiinteistön 409-8-0 omistajat

Barker-Littoinen Oy /
 Ruokakeskon Kiinteistöt omistus
 Oy
 Satamakatu 3
 00016 KESKO
 Kotikunta 49 Espoo

Kiint Oy Vantaan Erikas/
 Isänn.tsto Maikoski Oy omistus
 Vernissakatu 6
 01300 VANTAA
 Kotikunta 92 Vantaa

Kuva 28. Kiinteistön sijainti. [21]

Barker-Littoinen Oy ja Ruokakeskon kiinteistöt omistavat maa-alueen myös Vantaan Kivistössä. 48,2 hehtaarin Kaukola-niminen kiinteistö sijaitsee Vanhan Nurmijärventien varrella, Kehärataan kuuluvan Kivistön aseman lähellä. Kiinteistö kuuluu vireillä olevan Marja-Vantaan ydinkeskustan (nro 230600) kaavamuutosalueeseen. Toteutuessaan osayleiskaavan mukainen mitoitus mahdollistaa kaikkiaan n. 6000 asukkaan asuinalueen toteutumisen, jonka lisäksi se sisältää varaukset kouluille, päiväkodeille, vanhusten palvelutalolle sekä sosiaali- ja terveyskeskukselle. [21], [23.]

5.3 Vantaan Akseli

5.3.1 Sijainti ja yleiskuvaus

Vantaan Akseli on alueen merkittävien yritysten, maanomistajien sekä Vantaan kaupungin sopimus pohjaiseen yhteistyöhön perustuva yhtenäinen teollisuusalue, joka sijaitsee Lahden moottoritien ja Kehä III:n risteyksessä.

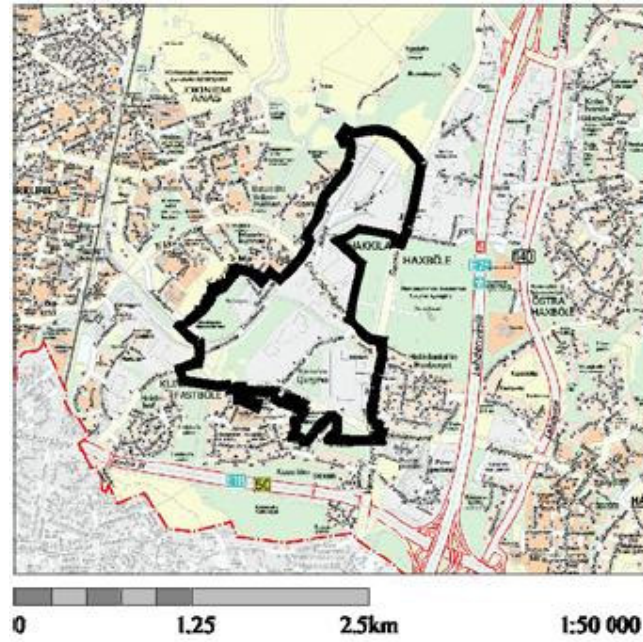
Alueella on hyvät rakentamismahdollisuudet sekä runsaasti käyttämätöntä rakennusoikeutta jäljellä. Sitä pidetään myös ensimmäisenä potentiaalisena työpaikka-alueena Vuosaaren sataman tuntumassa. [24.]



Kuva 29. Alueen sijainti. [24]

5.3.2 Alueen kaavoitustilanne

Alueen kaavarunkotyö on käynnistynyt 12.4.2010. Kaavarungon tavoitteena on selvittää alueen käyttämätön rakennusoikeus ja varmistaa liikenne- ja yhdyskuntaverkoston, sekä viher- ja liikunta-alueiden laatu, toimivuus ja niiden tarvitsemat tilavaraukset. [25.]

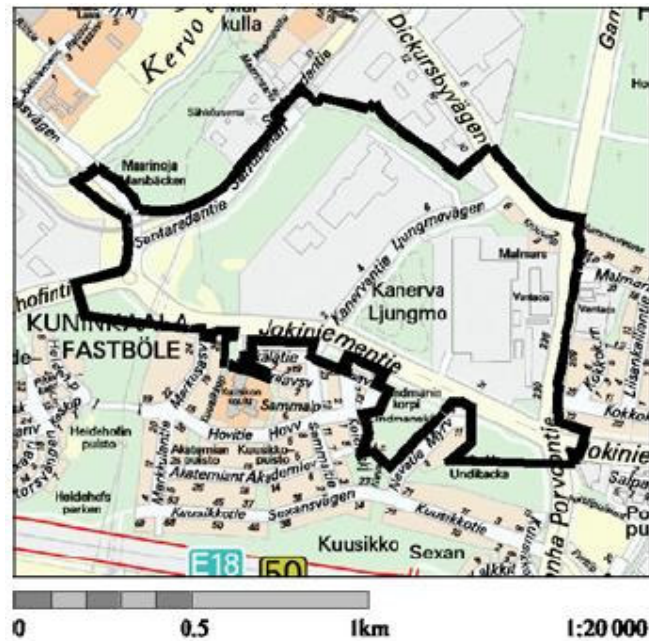


Kuva 30. Kaavamuutosalueen sijainti. [25]

5.4 Ruokakeskon laajennus

5.4.1 Kuvaus ja perustiedot

Suunnittelualue sijaitsee Kuninkaalan ja Hakkilan kaupunginosissa, Ruokakesko Oy:n keskusvarasto 2:n ympäristössä Kanervan alueella. Ruokakesko Oy haluaa laajentaa keskusvarasto 2:n tiloja ja toimintoja sekä tonttia Kanervannummen puistoon. Tontin rakennusoikeuden määrä lisääntyisi 20 000 kerrosneliömetrillä. Asemakaavamuutoksen hakijoina ovat Kiinteistö Oyj Vantaa Jokiniementie 31, Kesko Oyj sekä Vantaan kaupunki. [26.]



Kuva 31. Kaavamuutosalueen sijainti. [26]

5.4.2 Kaavamuutoksen tavoitteet

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on varmistaa Ruokakeskon toimintaedellytykset Vantaan Hakkilassa. Lisäksi Kanervanpuistoon osoitetun viher- ja ulkoilureittiyhteyden tarvitsema tilavaraus varmistetaan, jonka lisäksi sen laatua ja merkitystä alueelle parannetaan. Ruokakeskon laajeneminen edellyttää lisäksi liikenneverkon ja tilavarausten varmistamista Jokinieantiellä sekä Hakkilan etelä- ja itäosissa, jonne on yleiskaavassa osoitettu myös pikaraitiotie. [26.]

6.3 Kustannusarvio

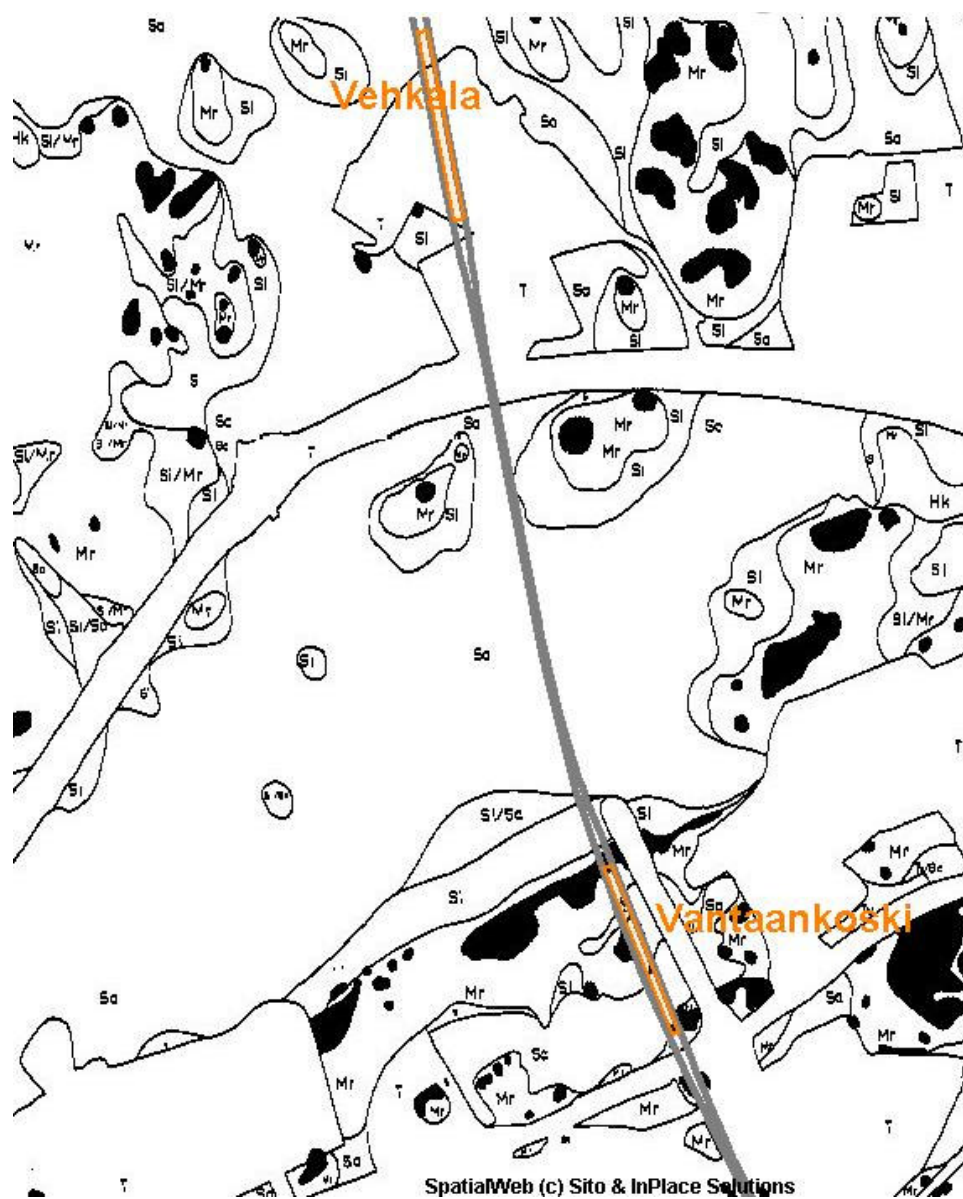
Rata	297 530 000
Avorata (sis. sillat S21, S33)	106 060 000
Ratatunneli	175 560 000
Tunnelin LVIS	15 910 000
Asemat	169 650 000
Vantaankoski	4 150 000
Kivistö	7 520 000
Aviapolis	58 370 000
Lentoasema	56 640 000
Ruskeasanta	17 900 000
Leinelä	5 330 000
Tikkurilan matkakeskus 1. vaihe	19 740 000
Asema-alueet siltajärjestelyineen	28 570 000
Vantaankoski	2 810 000
Vehkala	2 690 000
Petas	3 330 000
Kivistö	11 240 000
Aviapolis	2 230 000
Lentoasema	320 000
Leinelä	5 950 000
Muut tie-, katu- ja siltajärjestelyt	88 350 000
Yleiset tiet	80 850 000
Katu- ja kevytliikennejärjestelyt	7 500 000
Päijänne - tunneli	1 300 000
Lunastukset ja korvaukset	4 600 000
YHTEENSÄ	590 000 000

Kuva 33. Kehäradan kustannusarvio. [27]

6.4 Kehäradan alueen maaperä

6.4.1 Vantaankosken asema sekä Vehkalan ja Petaksen asemavaraukset

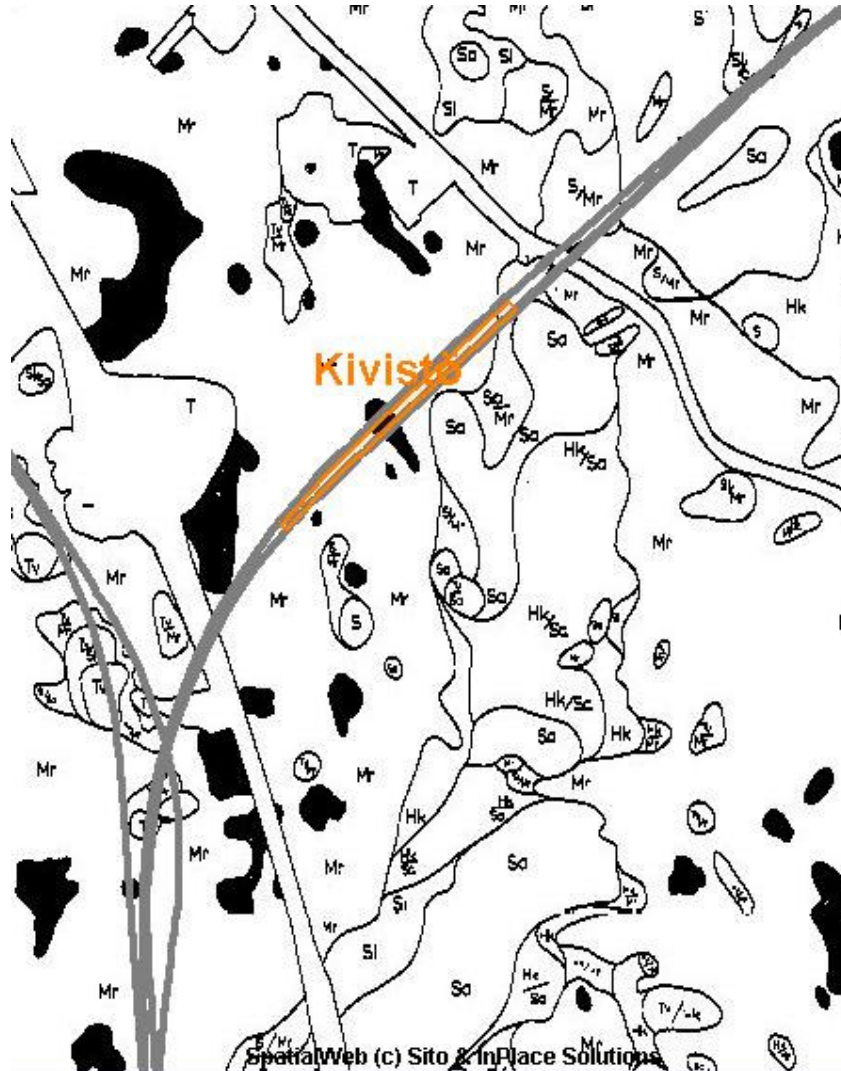
Liikennekäytössä oleva Vantaankosken asema sijaitsee moreenipeitteisellä kallioselänteellä. Asemasta Kehä III:n pohjoispuolelle ulottuu savipohjainen alue, jonka savikerroksen kokonaispaksuus on enimmillään 10 metriä. Samankaltainen savilaakso sijaitsee myös Vehkalan asemavarauksen pohjoispuolella, myös paksuudeltaan noin 10 metriä. Edellä mainittujen lisäksi radan pohjamaa on Petaksen asemavarauksen pohjoispuolelle asti kantavaa moreenialuetta.



Kuva 34. Vantaankosken ja Vehkalan asemien maalajikartta. [21]

6.4.2 Kivistö ja ratatunnelin läntinen suuaukko

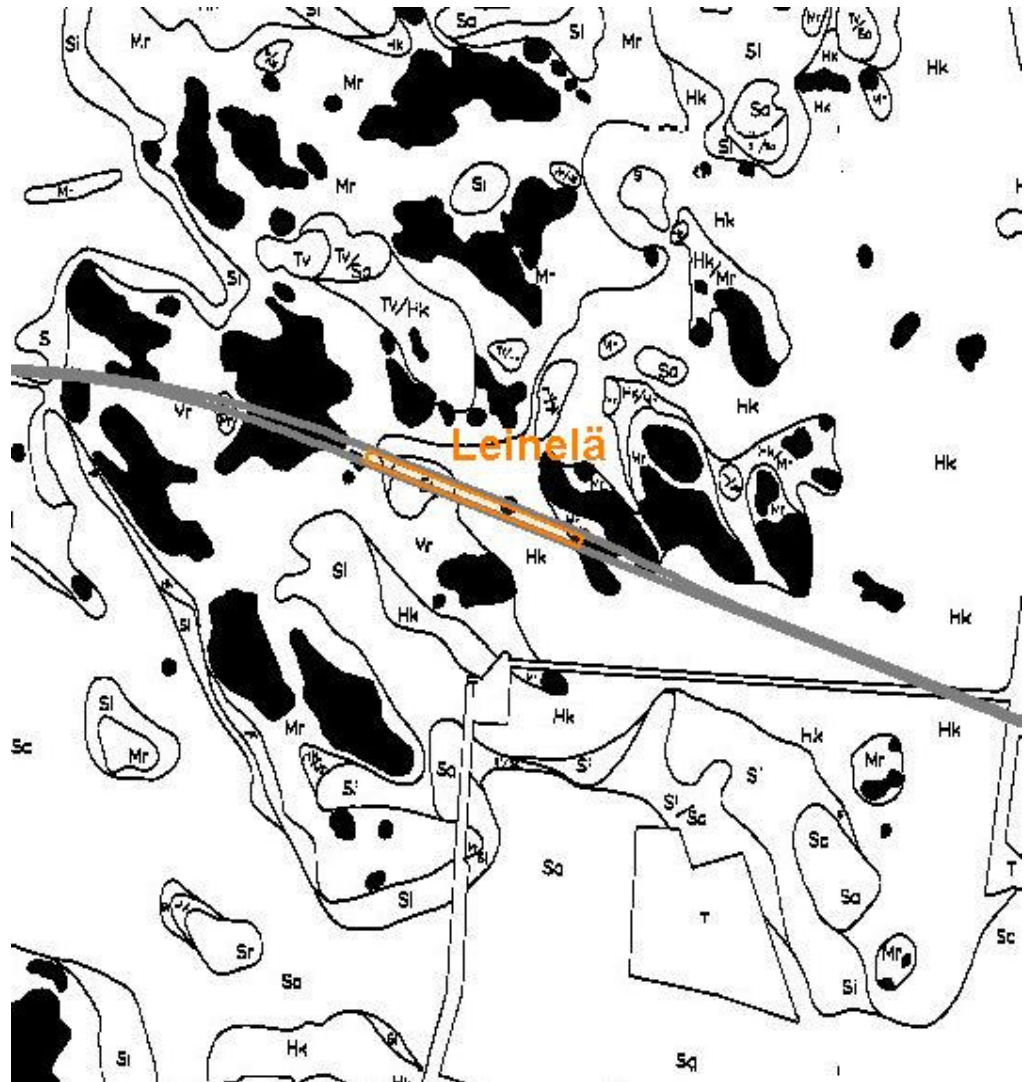
Kivistön tuleva asema-alueen ja VT 3:n risteysalue sijaitsee moreenipeitteisellä kallioalueella. Aseman itäpuolella pohjamaa koostuu silttisestä hiekasta sekä hiekasta. Aseman itäpuolelta alkaa enimmillään 15 metrin vahvuinen savipohjainen laaksoalue, joka ulottuu aina Vantaanjoen itäpuolelle saakka. Vantaanjoelta ratatunnelin läntiselle suuaukolle pohjamaa koostuu moreenikerroksen peittämästä kallioalueesta.



Kuva 36. Kivistön aseman maalajikartta. [21]

6.4.3 Ratatunnelin itäinen suuaukko sekä Leinelä

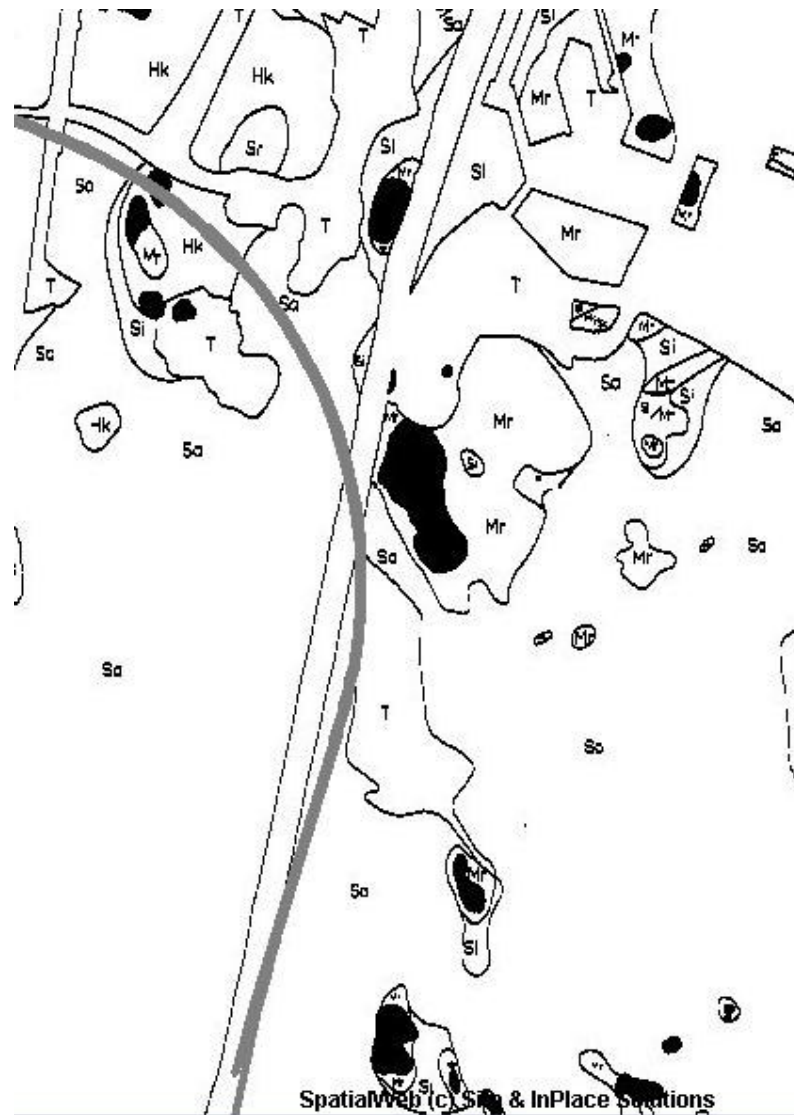
Tunnelin itäisen suuaukon tienoilta alkaa jälleen savikerrosten peittämä laaksoalue. Savikerroksen vahvuus on enimmillään noin 15 metriä. Leinelän aseman ympäristö on moreenikerroksen peittämää kallioaluetta.



Kuva 37. Leinelän aseman maalajikartta. [21]

6.4.4 Liittymä pääradan

Kehäradan pohjamaan suurin pehmeikkö sijaitsee Kehäradan ja pääradan liittymäkohdan alueella. Tällä alueella kallion pinta sijaitsee noin 35 metrin syvyydessä.



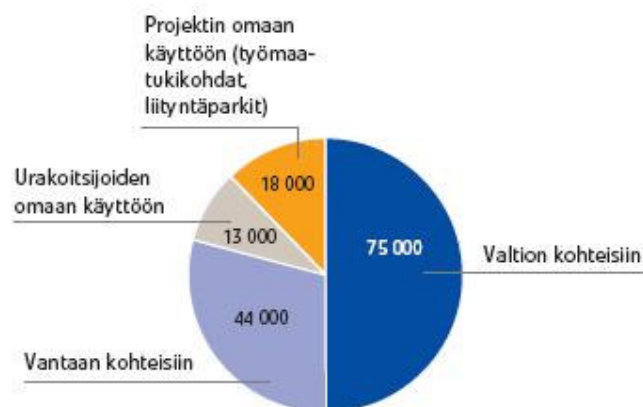
Kuva 38. Kehäradan ja pääradan liittymän alueen maalajikartta. [21]

6.5 Massatalous

	Vantaankoski - tunnelin läntinen suuaukko	Tunneliosuus	Tunnelin itäinen suuaukko - päärata	Yhteensä
	m3 ktr/rtr	m3 ktr/rtr	m3 ktr/rtr	m3 ktr/rtr
Rata				
Maaleikkaus	560 500	-	105 525	666 025
josta ylijäämämassoja	499 500	-	84 000	583 500
Kalliroleikkaus	630 450	1 296 600	91 530	2 018 580
josta ylijäämämassoja	342 850	1 296 600	35 350	1 674 800
Ratapenger	188 650	-	37 780	226 430
Radan alusrakenne	162 450	94 000	61 120	317 570
Katu- ja tiejärjestelyt				
Maaleikkaus	238 970	6 600	1 750	247 320
josta ylijäämämassoja	238 970	6 600	1 750	247 320
Kalliroleikkaus	41 350	18 700	950	61 000
josta ylijäämämassoja	38 000	18 700	-	56 700
Katu-/tiepenger	61 350	-	8 500	69 850

Kuva 39. Kehäradan massatalous. [27]

Louheen käyttö 2009 (m³-ktr)



Louheen käyttösuunnitelma 2010-2014 (m³-ktr)



Kuva 40. Kehäradan louheen käyttö. [27]

6.6 Kehäradan merkittävimmät urakat

6.6.1 Ensimmäisen vaiheen asemat

- Kivistö
- Aviapolis
- Lentoasema
- Leinelä

6.6.2 Asemavaraukset

- Vehkala
- Petas
- Viinikkala
- Ruskeasanta

6.6.3 Sillat

- S2 Monsaksenpolun ylikäytäväsilta
- S3A Sanomatien alikulkusilta
- S3B Kehä III:n alikulkusilta
- S5 Vehkalan aseman alikulkusilta
- S9 Petaksen aseman alikulkusilta
- S11 Riipiläntien jatkeen alikulkusilta
- S12 Hämeenlinnanväylän ylikulkusilta
- S13 Vanhan Hämeenlinnantien ylikulkusilta
- S14 Kivistön ylikulkusilta
- S15 Vanhan Nurmijärventien ylikulkusilta
- S21 Vantaanjoen ratasilta

- S34 Kiitotie 3:n jatkeen ylikulkusilta
- S27 Kylmäojan läntinen alikulkukäytävä
- S28 Kylmäojan itäinen alikulkukäytävä
- S30 Leinelän aseman ylikäytäväsilta
- S31 Leinelän puistotien ylikulkusilta
- S32 Talvikkitien alikulkusilta
- S33 Koivukylän rautatieristeysilta

6.6.4 VT 3:n parantaminen

Kehärata-projektiin kuuluu olennaisena osana muista liikennehankkeista VT 3:n eli Hämeenlinnanväylän parantaminen. Urakan on arvioitu alkavan vuoden 2012 alussa ja kestävän 2013 loppuun. Kustannusarvioltaan se on noin 45 miljoonan euron luokkaa.

6.6.5 Tunnelien sisustusurakat

Käynnissä olevia tunnelien louhintatöitä seuraa tunnelien sisustusurakat. Sisustusurakat sisältävät tavallisesti radan alusrakenteita, ratavarusteiden kiinnityspulttien asennuksia, eristerakenteita sekä merkittäviä betonirakenteita pystykuiluissa, ajotunneleissa sekä suuakoissa.

6.6.6 Päällysrakennetyöt sekä maanrakennusurakat

Olennainen ja näkyvin osa Kehärata-projektia on päällysrakenne- ja maanrakennusurakat. Avorataosuudet on jaettu kolmeen osaan: MRU1, MRU2 ja MRU3. Niiden arvioidut aikataulut ja kustannusarviot selviävät aikataululuonnoksesta. [27.]

6.7 Käynnissä olevat työt

- Viinikkalan tunneliosuus ja läntinen suuaukko
- Itäinen suuaukkotyömaa
- Vantaanjoen siltatyömaa
- Ruskeasannan ratatunneliosuus
- Aviapoliksen ratatunneliosuus
- Lentoaseman ratatunneliosuus [27].

7 KEHITYSEHDOTUKSET

7.1 Johdanto

Tässä osiossa esitetään kehitysehdotuksia Kehärata-projektiin sekä yleisellä tasolla muihinkin rakennusprojekteihin. Lisäksi osiossa annetaan ideoita ja vaihtoehtoisia toimintatapoja Destian kilpailukyvyyn ylläpitämiseksi ja ennen kaikkea sen parantamiseksi. Ehdotusten pohja-aineistona on käytetty Metropolia Ammattikorkeakoulussa saamaani koulutusta, omaa työkokemusta niin radanrakennustyömailta kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalta sekä Pekka Kotron ja Minna Heinosen haastatteluja. Ehdotukset voivat olla liian korkealentoisia suoraan sovellettavaksi käytäntöön, mutta niiden tarkoitus on herättää keskustelua ja ajatuksia, joita jatkojalostamalla voidaan saada kehitettyä käytännön ratkaisumalleja.

Kilpailija-analysissä esitellään merkittävät kotimaiset infrarakennussektorilla toimivat suuret sekä pienet ja keskisuuret yritykset ja niiden heikkoudet, vahvuudet sekä tärkeimmät taloudelliset tunnusluvut.

7.2 Kilpailija-analyysi

7.2.1 Suuret yritykset

Suuret maanrakennusalan toimijat ovat selvinneet talouden laskusuhdanteesta vaihtelevalla menestyksellä. Maanrakennusalalla työttömien määrä ei ole kasvanut yhtä rajusti kuin talotuotannossa, mutta irtisanomisilta ja lomautuksilta ei silti ole välttytty. Nyt talouden suhdanteiden parantuessa käydään kovaa kilpailua suurista rakennusurakoista. Tarjouskilpailut voitetaan tai hävitään huomattavan pienillä marginaaleilla, usein jopa prosentin kymmenyksillä.

Seuraavassa on esitelty suuret kotimaiset ja osin kansainvälisessä omistuksessa olevat rakennusliikkeet, jotka kilpailevat samoista urakoista Destia Oy:n kanssa.

Lemminkäinen Infra Oy

Liikevaihto	443,1 milj. €
Liikevoitto	9,7 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	1529
Markkinaosuus	Merkittävä
Myyntivaltit	"Itämeren alueen merkittävin infrarakentaja", projektiosaaminen
Vahvuudet	Kansainvälinen liiketoiminta (v.2008 kv-liikevaihto 420 milj. €),
Heikkoudet	Maine kärsinyt asfalttikartellissa ja vaalirahoituskohussa.
Kasvuvauhti	Hyvä ja tasainen kasvu niin liikevaihdossa kuin liikevoitossakin.

Peab Infra Oy

Liikevaihto	900 milj. € (koko Skandinavia)
Työntekijöiden lukumäärä	17 Suomessa
Markkinaosuus	Toistaiseksi melko vähäinen
Myyntivaltit	Kansainvälisyys, laaja osaaminen
Vahvuudet	Betonirakentaminen sekä muu talonrakennuspuolelta tuleva osaaminen. Ruotsin organisaation tuoma vah-

	vuus, mm. päällystys- ja stabilointikalusto.
Heikkoudet	Melko vähäistä toimintaa Suomessa

Skanska Oy

Liikevaihto	805,9 milj. €
Liikevoitto	16,6 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	2467
Markkinaosuus	Merkittävä
Myyntivaltit	Pohjoismainen hankintayksikkö, elinkaarihankkeet.
Vahvuudet	Laaja-alainen toimija rakennusalalla, kv-toiminta, Oppiva-opiskelijaohjelma
Heikkoudet	Organisaatio elää voimakkaasti.
Kasvuvauhti	Liikevaihto heikkeni, mutta liikevoitto kasvoi vuodesta 2008 (liikevaihto - 200 milj. €, liikevoitto +17 milj. €)

VR-Rata Oy

Liikevaihto	342,2 milj. €
Liikevoitto	26,4 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	2439
Markkinaosuus	Merkittävä tekijä radanrakennus- ja kunnossapitotöissä.
Myyntivaltit	Suuri määrä raskastakin ratalakustoa, pitkä kokemus alalta.
Vahvuudet	Valmius kaikkeen ratatyöhön, mittaus- ja tarkastuspalvelut.
Heikkoudet	Menettänyt useita kunnossapitourakoita, raskas organisaatio huono tarjouskilpailuissa.
Kasvuvauhti	Pienenevä markkinaosuus.

YIT Rakennus Oy Infra

Liikevaihto	221,9 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	703
Markkinaosuus	Merkittävä
Myyntivaltit	Kansainvälinen suuryritys, osaamista monilla sektoreilla.
Vahvuudet	Laaja-alainen toimija, suuria hankkei-

	ta
Heikkoudet	V. 2009 tulos jäi odotetusta.
Kasvuvauhti	Liikevaihto ollut taantumaa asti kasvavaa.

7.2.2 Pienet ja keskisuuret yritykset ja työyhteisliittymät

Pienistä ja keskisuurista yrityksistä on tullut työyhteisliittymien kautta päteviä toimijoita ja merkittäviä kilpailijoita aiemmin suuryritysten hallinnoimille rakennusmarkkinoille. Viimeisimpänä ja hyvänä esimerkkinä toimii Kehäradan Viinikkalan tunneliosuuden ja läntisen suuaukon urakan voittanut työyhteisliittymä Kehärata, johon kuuluvat Maanrakennusliike E.M. Pekkinen Oy, Konevuori Oy sekä Kalliorakennus-yhtiöt Oy. Samoin Kesälahden maansiirto Oy on ollut viime vuosina voimakkaasti esillä väylähankkeiden eri rakennusvaiheissa. Tästä kertoo myös kyseisen yrityksen liikevaihdon kehitys vuoden 2006 25,3 miljoonasta eurosta vuoden 2009 53,8 miljoonaan euroon. Kesälahden maansiirto on selvinnyt suhteellisen hyvin myös taantumaa yli. Liikevaihdon kasvu toki hidastui, mutta mikä tärkeintä, liikevaihto ei pienentynyt. Samoin työntekijöiden lukumäärä jopa kasvoi taantumaa aikana, mikä on poikkeuksellista millä alalla tahansa.

Keuyestä rakenteestaan johtuen pienet ja keskisuuret toimijat tulee ottaa vakavasti. Ne pystyvät helposti muuttamaan kurssiaan ja sopeutumaan uusiin markkinatilanteisiin. Talouden laskusuhdanteen aikana ne eivät joudu vetämään laaja-alaisia toimintoja kivirekenä perässään, vaan voivat keskittyä ydinliiketoimintansa tehostamiseen ja ennen kaikkea sen pelastamiseen. Näin ollen yrityksen johdolla ei ole liikaa lankoja käsissään ja toiminta pysyy yksinkertaisena ja parhaimmassa tapauksessa tehokkaana. Suuryrityksillä taas tietyt toimialat voivat muuttua rasitteeksi taloustilanteen muuttuessa epäedulliseen suuntaan. Jonkin heikosti kannattavan yksikön toiminta saattaa heijastua koko yritykseen, ja talouden korjausliikkeiden tulee olla määrätietoisia, jolloin saatetaan sortua jopa ylilyönteihin.

Leväperäinen rahankäyttö saattaa säästökuurin myötä muuttua toimistotarvikkeiden laskemiseksi.

Seuraavassa on esitelty merkittävimmät pienet ja keskisuuret maanrakennusalan toimijat, jotka ovat työyhteisöliittymien kautta varteenotettavia kilpailijoita Destia Oy:lle.

Kalliorakennus-yhtiöt

Liikevaihto	25,1 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	60
Markkinaosuus	Mahdollisuus suuriinkin urakoihin työyhteisöliittymien kautta.
Myyntivaltit	Merkittävät referenssit kalliorakennuksessa.
Vahvuudet	Kevyt organisaatio
Heikkoudet	Yksin ei mahdollisuuksia suururakoihin, erikoistuminen ”vain” pohja- ja kalliorakentamiseen.
Kasvuvauhti	

Kesälahden Maansiirto Oy

Liikevaihto	53,79 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	138
Markkinaosuus	Kasvava. Merkittävä toimija työyhteisöliittymien kautta.

Myyntivaltit	Työyhteenliittymät, avaimet käteen -periaate
Vahvuudet	Pitkä kokemus alalta, tasainen kasvu, laaja-alainen rakennustoiminta.
Heikkoudet	Voimakkaan kasvun hallinta?
Kasvuvauhti	Kasvu on ollut voimakasta. Liikevaihto sekä liikevoitto kaksinkertaistuivat vuodesta 2006 vuoteen 2008.

Konevuori Oy

Liikevaihto	14,3 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	63
Markkinaosuus	Kasvava. Merkittävä toimija työyhteenliittymien kautta.
Myyntivaltit	Konevuokraus ja kiviainesmyynti
Vahvuudet	Monipuolinen kalusto
Heikkoudet	Pieni koko, ei suuria urakoita yksin.
Kasvuvauhti	Kasvu ollut tervettä.

Maanrakennusliike E. M. Pekkinen Oy

Liikevaihto	31,8 milj. €
-------------	--------------

Työntekijöiden lukumäärä	97
Markkinaosuus	Kasvava. Merkittävä toimija työyhteisöliittymien kautta.
Myyntivaltit	Pitkä kokemus,
Vahvuudet	Paalutusosaaminen, aikaisempia urakoita ratatyömailla
Heikkoudet	Pieni koko, suhteellisen vähän kalustoa.
Kasvuvauhti	Kasvu ollut tervettä.

Sorasat

Liikevaihto	52 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	150
Markkinaosuus	Toistaiseksi melko vähäinen
Myyntivaltit	Niska & Nyssösen osto
Vahvuudet	Kevyt organisaatio, tie- ja pohjarakentaminen
Heikkoudet	Henkilökato Niska & Nyssönen -kauppojen jälkimainingeissa.
Kasvuvauhti	Tuskin kasvaa suunniteltua vauhtia ilman Niska & Nyssösen toimihenkilöitä.

	löitä.
--	--------

Graniittirakennus Kallio

Liikevaihto	5 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	n. 45
Markkinaosuus	Toistaiseksi melko vähäinen
Myyntivaltit	Osaajia Niska & Nyyssöseltä
Vahvuudet	Maanrakennus
Heikkoudet	Kasvaneelle henkilöstölle pitää saada töitä
Kasvuvauhti	Kesä-heinäkuun aikana Niska & Nyyssöseltä siirtyi n. 30 toimihenkilöä osakkaiksi yhtiöön. Kuukaudessa tulisi saada 150 t € liikevaihtoa työmaatoimihenkilöä kohden, joten kilpailustrategia tulee olemaan aggressiivinen.

Finseula Oy

Liikevaihto	15,5 milj. €
Työntekijöiden lukumäärä	47
Markkinaosuus	Kohtalainen
Myyntivaltit	Kiviainespalvelut, pohjarakentaminen
Vahvuudet	Vankka osaaminen
Kasvuvauhti	Kasvu on ollut tervettä

8 ANALYYSIT

8.1 Alueen markkinapotentiaali ja sen hyödyntäminen

Alueella uskotaan olevan todella paljon markkinapotentiaalia, mikä näkyy Vantaan kaupungin voimakkaina panostuksina alueen kaavoitukseen ja ympäristösuunnitteluun. Näin lähellä pääkaupunkiseudun ydinaluetta ei ole ollut vastaavan kokoluokan hankkeita vuosikausiin. Kehärata-hanke ei ole ainoastaan suuri kooltaan, vaan se on laaja-alainen myös osapuoliltaan. Sen suunnitteluun ja toteutukseen osallistuvat yritysten lisäksi mm. Vantaan kaupunki, Ilmailulaitos Finavia Oyj ja VR-Yhtymä Oy. Voidaankin perustellusti sanoa, että Kehärata palvelee pääkaupunkiseudun kaikkia liikennemuotoja lentoliikenne mukaan lukien. Kehäradan ohella pääkaupunkiseudulle on kaavailtu lisäksi muita ratayhteyksiä, joita esitellään Helsingin seudun liikenteen "[Raideverkon kehittäminen Helsingin seudulla](#)" verkkodokumentissa.

8.2 Pohja-aineiston käyttäminen hyödyksi

8.2.1 Vantaan kaupungin urakat

Vantaan kaupunki soveltaa kaikkiin yli 100 000 euron arvoisiin rakennusurakoihin hankintalakia. Kansallisen kynnyksarvon ylittävissä rakennusurakoissa Vantaan kaupunki käyttää sekä avointa että rajoitettua menettelyä. Avoimessa menettelyssä hankintayksikkö julkaisee hankintailmoituksen, jonka perusteella kaikki halukkaat voivat osallistua tarjouskilpailuun ja pyytää tarjouspyynnön. Rajoitettu menettely on kaksivaiheinen hankintamenettely, jossa ilmoitus julkaistaan ensin julkisten hankintojen sähköisessä ilmoitusjärjestelmässä eli HILMAssa. Ilmoituksen perusteella urakasta kiinnostuneet yritykset voivat jättää osallistumishakemuksensa. Osallistuneiden yritysten joukosta valitaan ehdokkaat, joille tarjouspyyntö lähetetään. [28.]

8.2.2 Yksityisen sektorin urakat

Suurin osa pohja-aineistossa esitetyistä yksityisen sektorin suunnitelmista ja visioista konkretisoituu vasta vuosien päästä. Pohja-aineistoa tuleekin käyttää suuntaa antavana sekä ennakoivana tietolähteenä suunnitelmien edetessä kohti rakennusvaihetta. Esimerkiksi Vantaan Akselin yhteyteen

kaavaillusta Ruokakesko Oy:n kiinteistölaajennuksesta voidaan päätellä Ruokakeskon halun panostaa itäisen pääkaupunkiseudun sekä valtatie neljää pohjoiseen suuntautuvan myynnin kasvuun. Ruokakeskon omistama valtatie kolmen tuntumassa sijaitseva luonnontilainen maa-alue taas palvelee sijaintinsa puolesta enemmän läntistä pääkaupunkiseutua sekä valtatie kolmea pohjoiseen suuntautuvaa myyntiä, joten otollisten kasvuolosuhteiden vallitessa uuden varasto- tai tuotantotilan rakentaminen Kivistön alueelle ei ole lainkaan mahdotonta. Yhtälailla Ruokakesko voi tehdä maa-alueella kauppaa, jolloin hyvällä paikalla sijaitsevan tontin tai sen osan ostajalla on todennäköisesti suunnitelmia käyttää hyvien liikenneyhteyksien varrella sijaitsevan alueen markkinapotentiaali hyväkseen tuotantoa tai logistiikkaa palvelevan kiinteistön muodossa.

9 LOPPUYHTEENVETO

Kehäradassa ja sen vaikutusalueella on erittäin paljon rakennettavaa usealle suurelle infrarakennussektorin toimijalle. Se, mitkä yritykset hyötyvät Kehäradasta eniten, riippuu suurimmaksi osaksi kilpailukyvystä. Jotta Destia Oy voisi olla täysipainoisesti ja monella osa-alueella tässä suuressa rakennusprojektissa mukana, tulee sen saada kilpailukykyä muita paremmaksi. Tavallisella urakkalaskennalla ei tunnu enää tiukassa urakkakilpailussa pärjäävän, joten konsernin sisällä tulee tapahtua sellaisia muutoksia, jotka mahdollistavat urakoiden jäämisen haaviin. Ja tämän kaiken tulee tapahtua lisäksi niin, että urakasta myös saadaan voittoa.

Tämän insinööriyö ei tuo ratkaisuja kaikkiin ongelmiin, mutta toivottavasti se herättää ajatuksia ja keskustelua, joiden kautta syvälle juurtuneita epätoivottuja tottumuksia ja toimintatapoja saadaan ravisteltua ja yksiköiden välistä yhteistyötä saataisiin parannettua. Konsernin kilpailukyky paranee ainoastaan sen kaikkien yksiköiden pelatessa yhteen.

VIITELUETTELO

- [1] Kehärata Yleisesite 9/2009 [verkkodokumentti] [viitattu 14.10.2010]. Saatavissa: http://www.keharata.fi/UserFiles/keharata/File/pdf/esitteet/esite_fin_0909.pdf
- [2] Uudenmaan liitto metropolimaakunnan kehittäjä Sarja: Sarja Esitteet Sivuja: 12 Julkaisuvuosi: 2009 ISBN: 978-952-448-275-2
- [3] Opas 13 Yleiskaavan sisältö ja esitystavat Ritva-Liisa Salmi, 2006 Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 13. 72 s. Ympäristöministeriö. (ISBN 952-11-2351-6).
- [4] Opas 12 Asemakaavamerkinnot ja -määräykset Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 12. s. 236. (ISBN 951-37-3978-3).
- [5] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 31.3.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;221;222;2394;2829;2872;88456;88463
- [6] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 31.3.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;222;2394;2829;2872;63194;63197
- [7] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 31.3.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;222;2394;2829;2872;92877;92879
- [8] Rakennuttamisen valmistelu ja toteuttaminen [verkkodokumentti] [viitattu 9.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_perusdokumentti.asp?path=1;221;1761;1826;7114;23294

- [9] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 31.3.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;222;2394;2829;2857;81551;81552
- [10] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 4.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;54585;63371;66504;66506;73670
- [11] Matti Huhta, Helsingin Sanomat – Kaupunki 29.8.2006
- [12] Marja-Vantaan kaupallisen keskuksen puitesopimus [verkkodokumentti] [viitattu 7.4.2010]. Saatavissa: <http://www.vantaa.fi/binary.asp?path=1;135;137;221;54585;63371;73028;73029;74562&field=FileAttachment&version=1>
- [13] Amerikkalainen sijoitusyhtiö kehittämään Marja-Vantaan kaupallista keskustaa [verkkodokumentti] [viitattu 7.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_perusdokumentti.asp?path=1;135;136;6294;74406
- [14] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 7.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;54585;63371;73028;73029;102310
- [15] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 7.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;222;2394;2966;2977;52533;57090
- [16] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 9.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;222;2394;2697;2698;98131;98150
- [17] Asemakaavan muutoksen selostus [verkkodokumentti] [viitattu 8.4.2010]. Saatavissa:

- http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;222;2394;2697;2708;60158;74030
- [18] Katu- ja vesihuoltotyöt (kartat) [verkkodokumentti] [viitattu 9.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;1761;1826;52392;65045;99171
- [19] Vantaan kaupungin taloussuunnitelma 2010-2014 [verkkodokumentti] [viitattu 9.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;1761;1826;52392;65045;99164
- [20] Vantaan kaupungin kunnallistekniikan investoinnit [verkkodokumentti] [viitattu 12.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;1761;1826;52392;65045;99173
- [21] Vantaan kaupungin kartta- ja paikkatietopalvelu SpatialWeb
- [22] CapMan – Etusivu [verkkodokumentti] [viitattu 27.4.2010]. Saatavissa: <http://www.capman.com/Fi/frontpage.htm>
- [23] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 7.4.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;54585;63371;73028;73029;102310
- [24] Vantaan Akseli [verkkodokumentti] [viitattu 14.5.2010]. Saatavissa: <http://www.vantaanakseli.fi/index.php/alue.html>
- [25] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 14.5.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;222;2394;2966;2858;105459;105460;105463
- [26] MRL §63:n mukainen Osallistumis- ja arviointisuunnitelma [verkkodokumentti] [viitattu 14.5.2010]. Saatavissa:

http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;135;137;221;222;2394;2966;2858;105459;105460;105462

- [27] Kehäradan vuosiraportti 2009 [verkkodokumentti] [viitattu 1.6.2010]. Saatavissa: http://www.keharata.fi/UserFiles/keharata/File/pdf/julkaisut/Keharata_vuosiraportti09.pdf
- [28] Vantaan kaupungin yleiset hankintaohjeet [verkkodokumentti] [viitattu 1.6.2010]. Saatavissa: http://www.vantaa.fi/i_liitetiedosto.asp?path=1;304;25350;25352;74004

Yleiskaavaprosessin kulku

