

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma

Luonnos 21.9.2022



Vantaan liikennepoliittinen ohjelma

ISBN XXX

2022

Kannen kuva XXX

ESIPUHE

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO tarkentaa ja konkretisoi kaupungin strategiassa 2022-2025, Hiilineutraali Vantaa 2030 -ohjelmassa, Vantaan yleiskaava 2020:ssa ja Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmassa (MAL2019) asetettuja tavoitteita liikenteen osalta. Ohjelma toimii kaupungin työvälineenä ja linjaa suunnittelua kohti sovittuja tavoitteita.

Liikennepoliittinen ohjelma valmistui ensimmäisen kerran vuonna 2016. Hiilineutraaliustavoitteen asettaminen, uusi kaupunkistrategia, uusi yleiskaava ja ratikkalinjauksen suunnittelu ovat muuttaneet liikennesuunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita niin merkittävästi, että liikennepoliittisen ohjelman päivittäminen tuli ajankoh- taiseksi. VALO on tehty samanaikaisesti ja yhteistyössä Vantaan turvallisuussuunnitelman, Resurssiviisauden tiekartan, Vantaan palveluverk- kosuunnitelman ja joukkoliikennekaupunkityön päivityksen kanssa varmistaen näin ohjelmien yh- teensopivuuden.

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman tavoitteena oli laatia ohjelma, joka ohjaa suunnittelijaa työssään, mutta myös antaa lisätietoa päätök- senteon taustaksi. Tavoitteita on pyritty tarken- tamaan niitä konkretisoivien aluekohtaisten suunnitteluperiaatteiden avulla. Lisäksi toimen- piteiksi on nostettu aiheita, joissa tunnistettiin kehittämistarvetta lähitulevaisuudessa. Ohjelma koskee pääsääntöisesti liikennesuunnittelua, mutta liikenteen suunnittelu kytkeytyy tiiviisti

kaupungin maankäytön ja palveluiden suunnitte- luun, minkä takia osa tavoitteista ja toimenpi- teistä koskee myös näitä aiheita.

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma on laadittu avoimena, läpinäkyvänä ja vuorovaikutteisena prosessina. Työhön on osallistunut asiantunti- joita eri yksiköistä työpajojen, kommentoinnin ja kokousten kautta. Lisäksi työn aikana kuultiin asukkaita, monia sidosryhmiä ja päättäjiä.

Liikennepoliittisen ohjelman ihmislähtöinen lä- hestymistapa, tavoitteiden ja toimenpiteiden muodostamisprosessi sekä vuorovaikutusprosessi noudattavat kestävien kaupunkiliikkumisen oh- jelmien (SUMP) lähestymistapaa. SUMPeissa edellytettävän toiminnallisen työssäkäyntialueen näkökulman työhön tuo seudullinen MAL-suunni- telma, joka on toiminut tämän työn lähtökoh- tana. Vantaan liikennepoliittisen ohjelman voi- daankin katsoa toimivan myös Vantaan kestäväen kaupunkiliikkumisen suunnitelmana.

Vantaalla XX.9.2022

SISÄLLYS

1. Johdanto

2. Liikenteen kehitysnäkymät Vantaalla

3. Visio ja tavoitteet

4. Liikkumisalueet ja suunnitteluperiaatteet

Koko kaupunkia koskevat periaatteet

Keskustat

Kestävän liikkumisen alueet

Muut asuinalueet

Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuoliset alueet

Yritysalueet

5. Toimenpiteet

6. Vaikutusten arviointi

7. Ohjelman ja tavoitteiden seuranta

1. JOHDANTO

Lähtökohdat

Työn kahtena merkittävimpanä lähtökohtana on Vantaan sitoutuminen olemaan hiilineutraali vuonna 2030 ja tiivistyvän maankäytön myötä kaupunkimaisilla alueilla syntyvä tarve liikenteen tilanjaon uudistamiselle.

Vantaalla on uusi yleiskaava 2020, joka antaa suuntaviivat maankäytön kehittämiseksi. Yleiskaavan mukaisesti kasvu ohjataan nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä eheyttäen ja uudistaen. Kaupunkirakenteen tiivistäminen tarkoittaa myös liikenteen lisääntymistä kaupunkimaisilla alueilla. Jotta lisääntyvä liikenne saadaan mahtumaan rajalliseen katutilaan ja kaupunkikeskuksesta saadaan viihtyisiä paikkoja asua ja asioida, tulee liikenteen kasvu pystyä ohjaamaan kestäviin liikennemuotoihin. Samalla huolehditaan autoliikenteen toimintaedellytyksistä. Liikenteen aiheuttamien meluhaittojen torjunta on myös tunnistettu tärkeäksi ympäristö- ja terveyskysymykseksi.

Yleiskaavan mukainen maankäytön kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista pääkeskukset Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki vahvistuvat ja laajenevat merkittävästi. Vahva kasvukäytävä on myös Vantaan ratikan varsi, mutta joukkoliikennekaupunki täydentyy myös muilla yhteyksillä ja solmukohdilla. Merkittävä osa kasvusta keskittyy näin joukkoliikennekaupungin kestäväan kasvun

vyöhykkeelle, mikä tukee kestävien kulkumuotojen käyttöä ja resurssiviisasta tilan jakoa.

Vantaa on Resurssiviisauden tiekartassa asettanut hiilineutraaliustavoitteeseen pääsemiseksi liikennesektorin tavoitteeksi vähentää liikenteen päästöjä 70 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Vuonna 2020 liikenteen päästöt olivat noin 40 prosenttia kaikista Vantaan kasvihuonekaasupäästöistä. Tästä merkittävä osa on henkilöautoliikenteen tuottamaa päästöä. Liikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää muutoksia maankäytön suunnitteluun, liikkumisen tapoihin, liikkumiseen käytettäviin käyttövoimiin ja liikkumisen edellyttämän infrastruktuurin rakentamiseen. Kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen on erittäin tärkeässä asemassa Vantaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa.

Vantaan kaupunkistrategian 2022-2025 vision mukaan Vantaa on rohkea, rento ja viihtyisä kestävyden edelläkävijäkaupunki. Visiota täydentää kaupunkistrategian kuusi painopistealuetta, joille jokaiselle on asetettu omat tavoitteet ja seurannan mittarit. Kaupunkistrategian painopistealueet ovat:

- Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki
- Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa
- Hyvät asukaslähtöiset palvelut
- Eriarvoistumisen estäminen
- Kukoistavat kaupunkikeskukset

- Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

Liikkuminen ja erityisesti kestäväan liikkumisen edistäminen on osatekijänä lähes kaikissa kaupunkistrategian painopistealueissa. Liikenteen rooli on nostettu erityisen tärkeään asemaan Kaupunkistrategian resurssiviisauks ja hiilineutraalius -tavoitteiden saavuttamisessa.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 asettaa seudun kaikille kunnille yhteiset tavoitteet kuntakohtaisille ohjelmille ja toimenpiteille. MAL 2019 -suunnitelman tavoitteena on vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva seutu. Ilmastomuutoksen ehkäiseminen ja sen keskeisenä keinona päästöjen vähentäminen on nostettu suunnitelmaa ohjaavaksi määrääväksi tavoitteeksi. Suunnitelman mukaan seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukyisille alueille, raide-liikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset ja tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti.

MAL-suunnittelua tehdään neljän vuoden sykleissä ja tällä hetkellä käynnissä on MAL 2023 suunnittelu. MAL 2023 täsmentää ja tarkistaa MAL 2019 -suunnitelmaa päivittyvien tavoitteiden ja toimintaympäristön muutosten perusteella. MAL 2023 -suunnittelun ytimessä on kes-

tävä kaupungistuminen. Sen lisäksi suunnittelussa paneudutaan kolmeen ajankohtaiseen kärkeen: yhteiskunnan murrokseen, sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja Helsingin seutuun osana maailmaa.

Työn sisältö ja liittyminen muihin ohjelmiin

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman VALOn tekemistä ovat ohjanneet kaupungin strategiassa 2022-2025, Hiilineutraali Vantaa 2030 -ohjelmassa, Vantaan yleiskaava 2020:ssa ja Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmassa (MAL2019) asetettut tavoitteet. Ohjelman tarkoituksena on luoda Vantaalle yhteinen liikennepoliittinen suunta ja työkalu kaupungin maankäytön, palveluiden ja liikenteen suunnitteluun kokoamalla yhteen liikkumisen eri osa-alueiden tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet. Liikennepoliittinen ohjelma linjaa, minkälaista liikennenympäristöä ja liikkumismahdollisuuksia kaupunkilaisille tarjotaan, sekä tunnistaa merkittävimmät lähitulevaisuuden kehittämis-kohteet. Visiota ja yleisiä tavoitteita on ohjelmassa konkretisoitu aluekohtaisilla suunnitteluperiaatteilla. Kulkumuotokohtaisesti laaditut ohjelmat määrittelevät tarkempaa suunnittelua ja toimenpidetarpeita kulkumuotojen erityispiirteistä lähtien. Seuraavan sivun kuvassa on esitetty ohjelman kokonaisuus ja rakenne.

Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työssä on tunnistettu joukkoliikennekaupungin rakenne ja

vyöhykkeet, joissa liikkuminen voi tukeutua keskeisiin kulkumuotoihin. Työn tarkoituksena on tukea suunnittelua ohjaamaan kasvu keskustoihin ja vahvoille joukkoliikennevyöhykkeille. Joukkoliikennekaupunkityössä määritetyt keskustojen ja vahvojen joukkoliikennevyöhykkeiden rajaukset toimivat lähtökohtina VALOn liikkumisalueiden rajauksille.

Liikennepoliittisen ohjelman toteuttamisen rinnalla kulkee Vantaan turvallisuusohjelman 2021 toimenpiteiden jalkauttaminen. Turvallisuusohjelma päivitetään uuden valtuustokauden alussa, jotta se vastaa valtuustokauden strategiaan tavoitteisiin. Turvallisuussuunnittelun tavoitteena on ennalta ehkäistä ja torjua onnettomuuksia, tapaturmia, rikoksia sekä häiriöitä ja parantaa ihmisten turvallisuuden tunnetta. Turvallisuussuunnitelmassa on oma kokonaisuus liikkumisen turvallisuudesta. Kokonaisuudessa painotetaan liikennenympäristön turvallisuutta, joukkoliikenteen koko matkaketjun turvallisuutta sekä asenteisiin vaikuttamista ja kaupunkilaisten vahvempaa osallistamista turvallisuuden edistämiseen.

Liikennepoliittisen ohjelman laadinnan kanssa yhtä aikaa on laadittu **Vantaan palveluverkon kymmenvuotisohjelmaa**. Ohjelmien tavoitteita ja sisältöjä on yhteensovitettu huomioiden erityisesti palvelujen sijoittuminen ja kestävä liikkumisen edellytykset. Palvelujen sijoittumisella on merkittävä vaikutus kulkutavan valinnan mahdollisuuksiin.

Vuorovaikutus ja työn ohjaus

Työ tehtiin laajassa vuorovaikutuksessa kaupungin eri yksiköiden kanssa. Vuorovaikutteisen prosessin tavoitteena oli muodostaa yhteinen näkemysohjelman tavoitteista ja toimenpiteistä sekä sitouttaa kaupungin yksiköt toimenpiteiden toteuttamiseen. Työssä järjestettiin yhteensä kolme työpajaa, joiden osallistujat olivat kaupungin liikennejärjestelmän ja liikenteen alue-suunnittelun vastuualueilta sekä kaupungin yleis- ja asemakaavoituksesta. Työpajat käsittelivät liikennepoliittisen ohjelman sisältöä, tavoitteita ja toimenpiteitä. Lisäksi työn teemoja käsiteltiin kaksi kertaa liikenteen alue- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun sisäisessä työpajassa. Työtä esiteltiin ja siitä keskusteltiin myös kauppakamarin Vantaan maankäyttöasioiden yhteistyöryhmässä, Vanhus- ja vammaisneuvostossa ja Vantaan yrittäjien tilaisuudessa **MUITA? (täydennetään syksyn vuorovaikutuskierroksen jälkeen)** Asukkaiden liikkumistottumuksia ja näkemyksiä liikkumiseen liittyvistä kehittämistarpeista selvitettiin asukaskyselyn avulla vuoden 2021 lopussa.

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman päivitystyö aloitettiin syyskuussa 2021 ja se valmistui syyskuussa 2022. Työn toteutuksesta vastasi Riikka Kallio ja Laura Poskiparta WSP Finland Oy:stä. Lisäksi työhön ovat osallistuneet Leena Gruzdaitis, Timo Kärkinen, Juhani Bäckström, Aleks Ojanperä ja Aaro Sariola. Työn tekemisessä oli tiiviisti mukana työryhmä, johon kuuluivat Emmi Pasanen ja Joonas Stenroth Vantaan kaupungilta. Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat Markus Holm, Emmi Pasanen, Mari Siivola, Ilkka Laine, Joonas Stenroth ja Susanna Koponen.

VISIO

Liikkuminen Vantaalla on turvallista, toimivaa ja sujuvaa kaikille. Liikenteen suunnittelulla tuetaan toimivan ja eheän yhdyskuntarakenteen toteutumista ja vahvistetaan kaupungin elinvoimaista ja kestävää kasvua.

TAVOITTEET

Liikkumisen
sujuvuus

Elinvoimaisuus

Resurssi- ja
ympäristöviisaus

Kaupunkilaisten
terveys ja
yhtenvertaisuus

SUUNNITTELUPERIAATTEET

-  Kaupunkikeskukset
-  Kestävä liikkuminen
-  Muut asuinalueet
-  Yritysalueet
-  Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuoliset alueet

TOIMENPITEET

1. Saavutettavuuden parantaminen
2. Kaupunkikeskusten kehittäminen
3. Kestävän liikkumisen verkostojen kehittäminen
4. Liikennepalveluiden kehittäminen
5. Väylien käytettävyyden sekä liikkumisen turvallisuuden ja terveellisuuden parantaminen
6. Pysäköinnin kehittäminen
7. Liikenteen hallinta ja ohjaus

2. LIIKENTEEN KEHITYSNÄKYMÄT VANTAALLA

Muutostrendit ja asukaluvun kehitys

Vantaa on muiden Suomen kaupunkien kanssa globaalien muutoshaasteiden edessä. Ilmastonmuutos, resurssiniukkuus, kansainvälistyminen, väestön ikääntyminen ja digitalisaatio vaativat kaupunkia tehostamaan ja muuttamaan toimintaansa. Edelliseen liikennepoliittiseen ohjelmaan verrattuna erityisesti ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen liittyvät kiristyneet päästövähennystavoitteet ovat vahva liikennesuunnittelua ohjaava kansainvälinen ja kansallinen ajuri. Tulevaisuuden kaupungin pitää olla kestävä ja tehokas, palveluiltaan älykäs sekä käyttäjille viihtyisä ja monimuotoinen.

Vantaalla oli vuoden 2021 lopussa 239 200 asukasta. Vantaan väestö on kasvanut vuodesta 2012 noin 33 900 asukkaalla. Vuoden 2020 jälkeen kiivain kasvu on hieman loiventunut, mutta edelleen kasvua oli 0,8 % vuonna 2021. Eniten lähitulevaisuudessa kasvavat Kivistön, Myyrmäen, Aviapoliksen ja Tikkurilan suuralueet. Yleiskaava 2020 väestöskenaarion mukaan kasvu jatkuu edelleen ja vuonna 2030 Vantaalla on skenaariorista riippuen yhteensä 250 000-280 000 asukasta. Kestävän kasvun kannalta olennaista on, minkälaiseksi uusien asukkaiden ja työntekijöiden liikkumiskäyttäytyminen muodostuu.

Liikennemäärien viimeaikainen kehitys

Vantaalla kestävien kulkutapojen osuus matkoista vuonna 2018 oli HSL:n liikkumistutkimuksen mukaan 54 % (joukkoliikenne 20 %, pyöräily 7 %, jalankulku 27 %), kun vuonna 2012 vastaava osuus oli 52 %. Kestävien kulkumuotojen käyttö on siis ollut hienoisessa kasvussa. Pyöräliikenteen kulkutapaosuus ei kuitenkaan ole vuosien 2012-2018 välillä kasvanut.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät olivat lievässä kasvussa aina vuoteen 2020 saakka, jolloin koronapandemian myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät romahtivat. Lähiliikenteen junissa matkustajamäärät laskivat 40 % ja busseissa 33 %. Joukkoliikenteen haasteena lähitulevaisuudessa onkin palauttaa matkustajien luottamus joukkoliikenteen käytön turvallisuuteen ja saada mm. lisääntyneestä etätyöstä ja muuttuneesta liikkumiskäyttäytymisestä johtuva joukkoliikenteen matkustajamäärän lasku uudelleen nousuun.

Autoliikenteen määrät valtion tieverkolla ovat nousseet vuodesta 2017 lähtien 2-6 % vuodessa. Vantaalla ajoneuvoliikenteen suoritteesta noin 80 % tapahtuu tieverkolla. Koronapandemian vaikutuksesta nousu taittui 9 %:n laskuun vuonna 2020. Vuonna 2021 liikennemäärät ovat jälleen kasvaneet, mutta eivät ole vielä palautuneet ko-

ronapandemiaa edeltävälle tasolle. Vaikka liikennemäärät ovat kasvaneet, positiivisena kehityksenä voidaan pitää asukasta kohti lasketun liikenteessä olevien henkilöautojen määrä pysymistä samalla tasolla jo lähes kymmenen vuotta. Autoliikennemäärien kehitys ei kuitenkaan ole tähän mennessä tehtyjen toimenpiteiden ansiosta pysähtynyt tai kääntynyt laskuun, vaan jatkossa liikennemäärien ja päästöjen vähentämiseksi on tehtävä vaikuttavampia toimenpiteitä.

Tulevia muutoksia liikenneympäristössä

Uusi yleiskaava ohjaa kasvavan väestömäärän tiiviimmin keskustoihin ja ratikan varrelle, mikä antaa hyvät mahdollisuudet kestävien liikenne-
muotojen palveluntarjonnan parantumiselle. Helsingin Mellunmäestä Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta Lentoasemalle suunnitteilla olevan raitiotien rakentaminen ja bussilinjojen runkolinjauudistus parantaisivat joukkoliikenteen palveluntarjontaa merkittävästi. Pyöräliikenteen tavoitteellinen baanaverkko ja pääverkko on määritelty ja se yhdistää keskustat ja suurimmat asuin- ja työpaikka-alueet toisiinsa. Pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa on lisäksi tunnistettu muita merkittäviä kehittämiskohteita pyöräliikenteen määrän kasvattamiseksi. Vantaan kävelyn edistämishjelmassa tunnistetaan kaupungin

erityyppiset kävely-ympäristöt ja määritetään niiden kehittämisen tavoitteet sekä laatutasokriteerit. Vantaan pysäköinnin kehittämisohjelmassa 2020-2025 on määritelty Vantaan pysäköintilinjaukset.

Liikennemäärien ennustettu kehitys

Vantaan asukas- ja työpaikkamäärien on ennustettu kasvavan huomattavasti seuraavien vuosikymmenten aikana, mikä kasvattaa luonnollisesti myös Vantaalla tehtävien matkojen määriä. Uuden maankäytön sijoittuminen kaupunkirakenteessa määrittää vahvasti, mihin kulkutapoihin matkamäärien kasvu erityisesti kohdistuu. Vantaan yleiskaava 2020:n lähtökohtana on ollut kasvun ohjaaminen olemassa olevaan rakentamiseen ja vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen, mikä luo edellytyksiä autottomaan liikkumiseen. Vantaalle vuonna 2019 laadittujen liikenne-ennusteiden mukaan tämä ohjaa matkamäärien kasvua kestäviin kulkutapoihin, mutta myös henkilöautolla tehtyjen matkojen määrä kasvaa.

Vantaan matkustajamääräennusteet laaditaan HSL:n ylläpitämän Helsingin työssäkäyntialueen henkilöliikenteen ennustemallin (HELMET) avulla. Ennustemalli perustuu Helsingin seudulla tehtyjen liikkumistutkimuksien tuloksiin ja siinä mallinnetaan matkojen määrä, ajankohta, kulkutavan valinta sekä matkojen suuntautuminen. Mallin lähtötietona toimivat ennustevuosien liikenneverkon ja maankäytön kuvaus. Yleiskaavaa varten laadittujen liikenne-ennusteiden jälkeen ennustemalli on päivittynyt ja mallin lähtötiedot ovat päivittyneet mm. tekeillä olevan MAL 2023 -

suunnitelman myötä. Tämän takia Vantaan matkustajamääräennusteet on päivitettävä. Ennusteita käytetään mm. liikenteen toimivuustarkasteluissa sekä meluennusteiden lähtötietona.

Tulevaisuuden haasteita

Selkeäksi kehittämiskohteeksi Vantaan liikennejärjestelmässä on tunnistettu asuinalueiden ja keskustojen liikenneverkkojen kehittäminen kestävää liikkumista suosivaksi sekä keskustojen käytävyyden kehittäminen. Liikennesuunnittelun haasteena on vastata tulevaisuuden kehitykseen, jossa tehokas maankäyttö edellyttää tilatehokkaita liikenneratkaisuja ja samaan aikaan viihtyisää kaupunkitilaa. Liikenteen palveluistuminen ja uudet liikennevälineet muuttavat toimintakenttää välillä hyvin nopeastikin, mikä aiheuttaa muutospaineita myös tilan jaon vaatimuksiin. Menestyneissä kaupungeissa autoliikenne on sujuvaa pääväylillä, kun taas keskustoissa tilaa on annettu enemmän ihmisille. Kansallisten ja seudullisten tavoitteiden mukaan Vantaallakin halutaan varmistaa tiivis ja tehokas maankäyttö siellä, missä sille on parhaat olosuhteet.

3. VISIO JA TAVOITTEET

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman visio kuvastaa liikenteen ja liikkumisen suunnittelun tulevaisuuden tavoitetilaa. Vision mukaan liikkuminen Vantaalla on turvallista, toimivaa ja sujuvaa kaikille. Liikenteen suunnittelulla tuetaan toimivan ja eheän yhdyskuntarakenteen toteutumista ja vahvistetaan kaupungin elinvoimaista ja kestävä kasvua. Visiota on konkretisoitu määrittämällä liikennepoliittiset tavoitteet, jotka on jaoteltu neljään tavoitealueeseen:

- Liikkumisen sujuvuus
- Elinvoimaisuus
- Resurssi- ja ympäristöviisaus
- Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus

Tavoitteet ohjaavat liikenteen ja liikkumisen pitkäjänteistä suunnittelua. Vantaan tavoitteena on tiivistää ja tehostaa maankäyttöä ohjaamalla kasvua olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Liikennesuunnittelun näkökulmasta tiiviys ja tehokkuus edellyttävät kulkumuotojen priorisointia, jotta rajoitetussa tilassa saadaan luotua toimivat liikennejärjestelyt kaikille. Tavoitteita ja kulkumuotojen priorisointia tukevat ja ohjaavat liikkumisalueet sekä niille määritetyt suunnitteluperiaatteet.

VANTAAN LIIKENNEPOLIITTINEN VISIO JA TAVOITTEET

Liikkuminen Vantaalla on turvallista, toimivaa ja sujuvaa kaikille. Liikenteen suunnittelulla tuetaan toimivan ja eheän yhdyskuntarakenteen toteutumista ja vahvistetaan kaupungin elinvoimaista ja kestävä kasvua.

Liikkumisen sujuvuus

- Liikkuminen kestävillä kulkumuodoilla on helppoa ja sujuvaa.
- Arjen peruspalvelut ovat saavutettavissa kävellen tai pyöräillen 15 minuutissa.
- Matka-ajat ovat luotettavasti ennakoitavissa ja matkaketjut sujuvia.
- Erilaiset liikkumisen palvelut lisäävät liikkumisen vaihtoehtoja.
- Joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun solmu-kohtien välillä ovat houkuttelevia.

Elinvoimaisuus

- Kaupunkikeskukset ovat helposti saavutettavia ja kestävät liikennemuodot ovat kilpailukykyisiä autoon nähden.
- Kaupunkikeskusten ydinalueet ovat kävelypainotteisia. Viihtyisät katutilat houkuttelevat viipymään ja kohtaamaan.
- Tavaraliikenteen toimivuus on varmistettu pääväylillä ja jakeluliikenteen edellytykset keskustoissa.
- Lentoaseman hyvä saavutettavuus on varmistettu sujuvilla liikenneyhteyksillä.

Resurssi- ja ympäristöviisaus

- Liikenteen kasvihuonepäästöt ovat vähentyneet 70 % vuodesta 1990 vuoteen 2030 mennessä.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kustannus- tehokkaasti suosien tilatehokkaita kulkumuotoja ja liikennejärjestelyjä.
- Pysäköintiratkaisut ovat tehokkaita, toimivia ja kokonaisvaltaisesti toteutettuja.

Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus

- Liikkuminen omin lihasvoimin on lisääntynyt ja lisännyt terveyttä.
- Liikenteen aiheuttamat terveys- ja ympäristöhaitat ovat vähentyneet.
- Liikkuminen on turvallista ja liikkumisympäristöt koetaan turvallisiksi ja miellyttäviksi.
- Kaikille toimiva liikennejärjestelmä edistää liikkumisen tasa-arvoisuutta.

4. LIIKKUMISALUEET JA SUUNNITTELUPERIAATTEET

Vantaa on jaettu viiteen eri liikkumisalueeseen, jotta erilaisia liikkumisolosuhteita pystytään paremmin kuvaamaan ja suunnittelemaan. Jokaiselle liikkumisalueelle on määritetty aluekohtaiset suunnitteluperiaatteet.

Liikkumisalueiden rajat on tehty nykytilanteen maankäytön, liikenneverkon ja -palveluiden mukaan, mutta tulevaisuuden tilanne tulee suunnittelussa aina ottaa huomioon. Jokaisen suunnittelukohteen osalta tuleekin käyttää tapauskohtaista harkintaa, tarkistaa alueen luonne tulevaisuudessa ja tulkita liikkumisalueiden rajauksia tulevan tilanteen mukaisesti.

Alueiden rajaaminen perustui joukkoliikennekaupunkityössä tehtyihin määrittelyihin: kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyyn, asemakaavotukseen, alueiden rakennustehokkuuteen sekä keskeisten työpaikka-alueiden ja toimintojen sijoittumiseen. Liikkumisalueet ovat

- kaupunkikeskukset,
- kestävän liikkumisen alueet,
- muut asuinalueet,
- yritysalueet sekä
- tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuoliset alueet.

Liikkumisalueiden lisäksi määrittelyissä kartalle on nostettu muutamia erityiskohteita, jotka jäävät kestävän liikkumisalueen ulkopuolelle, mutta joiden on tärkeä olla saavutettavissa myös kestä-

villä kulkumuodoilla. Nämä alueet ovat Kuusijärven ulkoilualue, Håkansbölen kartano, Helsingin pitäjän kirkonkylä, Petikon luontovirkistysalue ja Katriinan sairaala.

Kaupunkikeskuksiksi on määritetty kaikki Vantaan aluekeskukset Tikkurila, Myyrmäki, Pakkala, Hakunila, Koivukylä, Korso ja Kivistö sekä näiden lisäksi Martinlaakso. Kaupunkikeskuksista kuusi sijaitsee juna-aseman yhteydessä. Näissä kaupunkikeskuksissa alue on määritetty noin 500 metrin säteelle asemasta. Pakkala ja Hakunila on puolestaan määritetty noin 500 metrin säteellä keskustan keskeisistä pysäkeistä. Lisäksi 500 m säteen avulla muodostettua aluetta on laajennettu, jos alueen läheisen tilastoruudun ja sitä ympäröivien ruutujen väestön, työpaikkojen, vähittäiskaupan työpaikkojen ja joukkoliikenteen vuorojen yhteenlaskettu määrä on merkittävä.

Kestävän liikkumisen alueiden määrittelyn lähtökohtana on, että kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Alueen määrittely perustuu Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työssä tehtyyn analyysiin hyvin vahvoista ja vahvoista joukkoliikennevyöhykkeistä. Hyvin vahvoilla joukkoliikennevyöhykkeillä on lyhyet etäisyydet pysäkeille, tiheä vuoroväli eri vuorokauden aikoina ja hyvä saavutettavuus seudun keskuksiin. Vahvoilla joukkoliikennevyöhykkeillä kestävä liikkuminen on todellinen vaihtoehto autolle. Näin määriteltäviä aluetta rajattiin 3 km säteellä asemasta tai keskeisestä pysäkestä.

Muut asuinalueet ovat kestävän liikkumisen alueiden ulkopuolelle jääviä, luonteeltaan pääosin pientalovaltaisia alueita. Alueiden rajaukset perustuvat olemassa olevaan kaupunkirakentamiseen.

Yritysalueiksi on määritetty alueet, joiden pääkäyttötarkoitus on yritys- ja kuljetusalalla. Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuoliset alueet ovat harvaan asuttuja alueita, virkistysalueita sekä maa- ja metsätalousalueita.

Tikkurila, Myyrmäki, Pakkala, Hakunila,
Koivukylä, Korso, Kivistö ja Martinlaakso
(500 m keskustan asemasta ja
joukkoliikennekaupungin määrittämät
alueet).

Alueet, joissa kestävä liikkuminen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) on todellinen vaihtoehto henkilöautolle (joukkoliikennekaupungin määrittämät alueet 3 km säteellä keskustan asemasta/ keskeisimmistä pysäkeistä).

Kestävän liikuttamisen alueiden
ulkopuolelle jäävät pääosin
pientalovaltaiset asuinalueet.

Alueet, joiden pääkäyttötarkoitus on yritys- ja kuljetusallalla (yleiskaavan mukaiset isot alueet).

Harvaan asutut alueet, virkistysalueet sekä maa- ja metsätalousalueet.

Kestävän liikkumisen alueen
ulkopuolelle jäävät kohteet, jotka on
tärkeä olla hyvin saavutettavissa
kestävillä kulkumuodoilla.

Koko kaupunkia koskevat suunnitteluperiaatteet

Jokaisella liikkumisalueella on omat erityispiirteensä ja tavoiteltavat liikkumISRatkaisut ja niitä tukevat suunnitteluperiaatteet. Kuitenkin on muutamia periaatteita, jotka koskevat koko kaupunkia alueesta riippumatta. Läpileikkaavana tavoitteena Vantaalla on kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattaminen ja autoliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen. Tähän päästään maankäytön suunnittelun, palvelujen sijoittumisen ja liikennesuunnittelun yhteistyöllä luomalla ympäristöä, jossa arjen palvelut ovat lähellä ja turvallisesti saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Lisäksi täytyy huolehtia, että väylät ovat käytettävissä ympäri vuoden varaamalla kaavoituksessa ja suunnittelussa riittävät tilat lumen säilytykselle ja varmistamalla kunnossapidolle riittävät resurssit ja toimivat menetelmät.

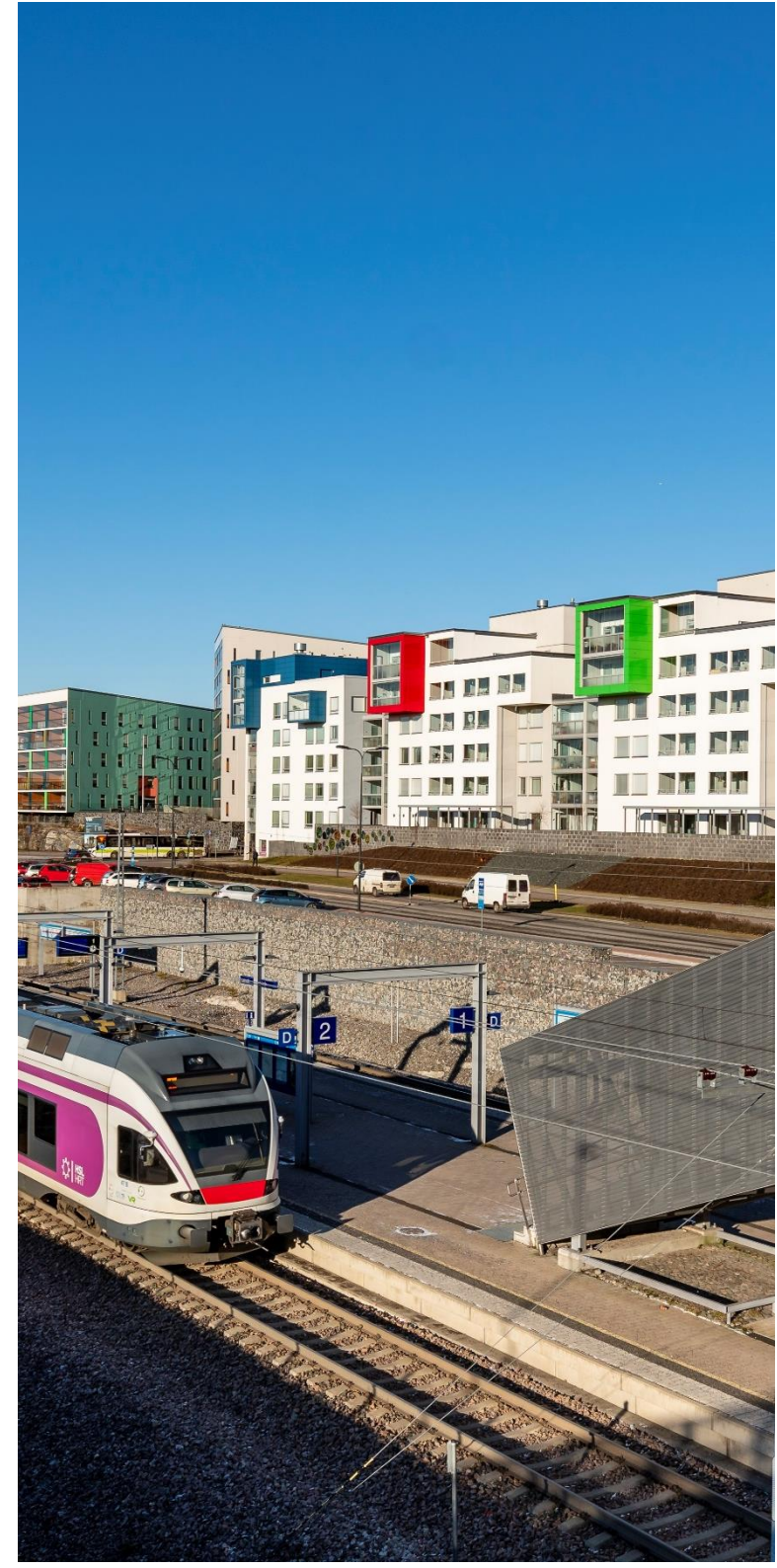
Kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuuteen ja joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja sujuvuuteen on kiinnitettävä huomiota kaikkialla kaupungissa. Joukkoliikenteen hyvän palvelutason tehokkaaksi järjestämiseksi on varmistettava, että maankäyttö antaa siihen edellytykset. Joukkoliikenteen parasta palvelutasoa tarjotaan tiiviillä alueilla, joilla on paljon käyttäjiä, mutta joka paikassa halutaan tarjota vähintään koulu- ja asiointimatkat mahdollistava peruspalvelutaso.

Autoliikenteen verkkoa jäsennetään siten, että pääkaduilla ja läpiajoon tarkoitetuilla kaduilla varmistetaan hyvät yhteydet ja sujuva liikenne

ja asuinalueilla ja kaupunkikeskuksissa autoliikennettä rauhoitetaan. Nopeusrajoitusten tarkoituksenmukainen asettaminen ja nopeusrajoitusta tukeva liikenneympäristö ovat merkittävässä roolissa liikenteen turvallisuuden parantamisessa.

Kaiken julkisen tilan suunnittelun lähtökohtana on esteettömyys. Erityisen hyvää esteetöntä ympäristöä eli esteettömyyden erikoistason ratkaisuja toteutetaan joukkoliikenteen solmukohdissa, kaupunkikeskusten ydinalueilla ja julkisten palvelujen yhteydessä sekä vanhus-, vammais- ja sosiaali- ja terveystalvueluita tarjoavien toimipaikkojen ympäristöissä.

Sekä koko kaupunkia koskevissa suunnitteluperiaatteissa että liikkumisaluekohtaisissa periaatteissa on annettu yleispiirteisiä kaikki liikennemuodot kattavia linjauksia suunnitteluun. Tarkempia kulkumuotokohtaisia suunnitteluperiaatteita on esitetty Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä -ohjeessa ja Vantaan omissa tarkemmissa ohjeissa. Näissä ohjeissa olevat linjaukset tulee ottaa huomioon suunnittelussa tässä ohjelmassa esitettyjen periaatteiden rinnalla.



KOKO KAUPUNGIN ALUEELLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET

Yleiset suunnitteluperiaatteet

- Maankäytön ja liikenteen suunnittelulla tuetaan kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä. Liikkumisympäristö suunnitellaan jalankulkuun ja pyöräilyyn kannustavaksi.
- Autoliikenteelle varmistetaan hyvät yhteydet pääkaduilla ja muilla läpiajoon tarkoitetuilla kaduilla. Muualla liikenneverkolla autoliikennettä rauhoitetaan ja asuinalueiden ja keskustojen läpiajoa pyritään välttämään.
- Kaikkien liikennetarkaisujen yhtenä tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantuminen. Erityistä huomiota kiinnitetään suojattomimpien osapuolten turvallisuuteen.
- Turvalliset reitit kouluun mahdollistavat lasten itsenäisen liikkumisen.
- Huolehditaan, että nopeusrajoitukset ovat tarkoituksenmukaiset ja tukevat turvallista liikkumista. Liikkumisympäristön tulee tukea nopeusrajoituksia.
- Julkisen tilan suunnittelun lähtökohtana on esteettömyys. Joukkoliikenteen solmukohdat, kaupunkikeskusten ydinalueet ja vanhus-, vammais- sekä sosiaali- ja terveyspalveluja tarjoavien toimipaikkojen ympäristöt toteutetaan esteettömyyden erikoistason mukaisina.
- Kaavoituksessa ja väylien suunnittelussa varmistetaan tehokkaan kunnossapidon edellytykset ja riittävät lumitilat.
- Raskaan liikenteen edellytyksiä tuetaan tarjoamalla pysäköintipaikkoja soveltuvissa kohteissa asuinalueiden läheisyydessä ja toteuttamalla valtakunnallisesti tärkeiksi määritellyt raskaan liikenteen pysäköintialueet päätieverkon yhteyteen.

Koko kaupunkia koskevat pysäköinnin suunnitteluperiaatteet

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Kadunvarsipysäköintiä tarjotaan soveltuvissa katu ympäristöissä lyhytaikaiseen pysäköintitarpeeseen.
- Kadunvarsipysäköinti ei ole tarkoitettu pitkäaikaiseen pysäköintiin millään alueilla.

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Myös kaupungin kiinteistöjen alueilla sijaitseva pysäköinti on aikarajoitettua alueilla, joissa on aikarajoitukset kaduilla
- Rakennustyömaiden yhteydessä voidaan tietty kadunvarsi osoittaa väliaikaisesti luvanvaraiseksi pysäköintialueeksi.
- Vuoropysäköinnillä voidaan helpottaa kunnossapitoa.

Kaupunkikeskuksia koskevat suunnitteluperiaatteet

Kaupunkikeskukset ovat intensiivisen ja monipuolisen maankäytön alueita, joissa kestävien liikkumismuotojen palvelutaso ja kilpailukyky henkilöautoon verrattuna ovat hyviä. Vyöhykkeellä on selkeästi Vantaan keskiarvoa enemmän asukkaita, työpaikkoja sekä kaupallisia palveluita. Kaupunkikeskuksissa palvelut ovat lähellä ja etäisyydet lyhyitä, mikä suosii kävelymatkoja. Kaupunkikeskuksia ovat kaikki Vantaan aluekeskukset Tikkurila, Myyrmäki, Pakkala, Hakunila, Koivukylä, Korso ja Kivistö sekä näiden lisäksi Martinlaakso.

Tavoitteena on, että kaupunkikeskuksissa kävely on houkuttelevaa, ympäristö viihtyisä ja palvelutarjonta kattava. Keskuksiin luodaan viihtyisät puitteet oleskelulle ja ajanvietolle. Ne eroavat ympäristöstään myös liikkumiskäyttäytymisen osalta: kävely, pyöräily ja joukkoliikenteen käyttö on kaupunkikeskuksissa merkittävästi muita alueita tyypillisempää.

Joukkoliikenteen palvelutarjonta on erinomainen. Joukkoliikenteen osalta keskeisintä ovat esteettömät, laadukkaat ja hyvin opastetut pysäkit ja asemat sekä yhteydet niille. Kaupunkikeskuksissa on huolehdittu laadukkaasta pyöräpysäköinnistä ja sen hyvästä sijoittumisesta eri toimintoihin nähden. Pyöräliikenne on ohjattu sille määrätetyille pääreiteille ja kävelyalueet on rauhoitettu nopealta pyöräilyltä. Yhteydet pyöräliikenteen baanoille ja muille pääreiteille ovat sujuvia ja ne on opastettu laadukkaasti.

Kaupunkikeskusten ydinalueet ovat viihtyisiä ja toimivat jalankulkijoiden ehdoilla, mutta samalla varmistetaan myös välttämättömän huolto-, jakelu- ja ajoneuvoliikenteen toimivuus. Lisäksi varataan riittävät tilat liikkumisen palveluille kuten kaupunkipyörille, sähköpotkulaudoille ja yhteiskäyttöautoille.

Kaupunkikeskuksen tulee olla hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Henkilöauto ei ole ensisijainen vaihtoehto liikkumiselle, mikä perustuu niukkaan katutilaan ja viihtyisien keskusta-alueiden luomiseen. Henkilöautoilun osalta keskusta-alueiden liikennettä tulee rauhoittaa ja sen nopeutta laskea liikenneverkon jäsentelyn, liikenteen ohjauksen ja rakenteellisten ratkaisujen avulla.

Kaupunkikeskuksissa pysäköintiä tehostetaan ja keskitetään ja pysäköinnin olosuhteita kehitetään. Pysäköinnin periaatteena on laadukas, keskitetty pysäköinti, josta on hyvät kävely-yhteydet keskusta-alueeseen. Lyhytaikainen kadunvarsi-pysäköinti kivijalkaliikkeiden läheisyydessä täydentää keskitettyä pysäköintiä. Kadunvarsi-pysäköinnin sijoittelussa otetaan huomioon lisäksi kunnossapidon edellytysten säilyminen ja resurssit sekä joukkoliikennereittien liikenteen sujuvuuden turvaaminen.



KAUPUNKIKESKUKSISSA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kulkumuotojen priorisointi kaupunkikeskuksissa:



Yleiset suunnitteluperiaatteet

- Kaupunkikeskukseen pääsee sujuvasti kaikilla kulkumuodoilla. Kestävät kulkumuodot ovat kilpailukykyisiä autoon nähden.
- Kävely on ensisijainen kulkumuoto kaupunkikeskuksessa: rauhoitetaan alueita kävelylle ja oleskelulle ja varataan riittävästi tilaa kävelyyn. Keskukset toteutetaan viihtyisinä ja vehreinä.
- Jakeluliikenteen toimintaedellytykset turvataan ja järjestelyt kävelyalueilla suunnitellaan kokonaisuutena.
- Autojen pysäköinnin periaatteena on keskitetty pysäköinti, josta on hyvät kävely-yhteydet keskustaan. Kaupungin pysäköintiyhtiö on yksi työkalu tämän mahdollistamiseksi. Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti kivijalkaliikkeiden läheisyydessä täydentää keskitettyä pysäköintiä. Ratkaisuissa suositetaan vuorottaispysäköintiä ja muita tehokkaita ratkaisuja.
- Pyöräpysäköinnille varataan laadukkaat ja riittävät tilat palvelujen ja joukkoliikenteen asemien ja merkittävimpien pysäkkien yhteyteen. Asiointipysäköintiä sijoitetaan lisäksi kadunvarsille, torialueille ja kävelyalueiden yhteyteen. Korkeimman kysynnän kohteissa pyritään toteuttamaan erityisen laadukkaita ratkaisuja, kuten valvottua sisätilaa.
- Liikkumisen palveluille, kuten kaupunkipyörille, sähköpotkulaudoille ja yhteiskäyttöautoille, varataan riittävät tilat.

Pysäköinnin suunnitteluperiaatteet

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla vain poikkeustapauksissa liiketilojen ja palveluiden yhteydessä
- Kokoojakaduilla tarpeen mukaan täydentämään vieraspysäköintiä
- Tonttikaduilla toteutetaan

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Lähtökohtaisesti lyhytaikaista aikarajoitettua ja maksullista

Kestävän liikkumisen alueiden suunnittelu-periaatteet

Kestävän liikkumisen alueet koostuvat joukkoliikennekaupunkityössä määritellyistä vahvoista joukkoliikennevyöhykkeistä, jotka ovat 3 kilometrin säteellä joukkoliikennekaupunkityössä määritettyjen kaupunkikeskusten ytimien ympärillä. Vahvan joukkoliikennevyöhykkeen perustana ovat lyhyet joukkoliikenteen vuorovälit eri vuorokauden aikoina ja viikonpäivinä, lyhyet etäisyydet pysäkeille sekä seudun keskuksien hyvä saavutettavuus. Aukkaiden päivittäiset matkat ovat sujuvia ja luotettavia: Päivittäiset palvelut ovat saavutettavissa kävellen ja pyörällä ja lähimpään keskusta on lyhyt ja helppo matka kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Kestävän liikkumisen alueilla tavoitteena on, että kävely, pyöräily ja joukkoliikenne tarjoavat todellisen vaihtoehdon henkilöautolle kaikkina vuorokaudina. Alueella tarjotaan sujuvat, laadukkaat ja kilpailukykyiset yhteydet joukkoliikenteen runkoyhteyksien ja pyöräilyn baanojen ja muiden pääreittien pohjalta. Joukkoliikenteen vuoroväli on tiheä ja pysäkkien palvelutaso korkea. Pyöräliikenteen baanat ja pääreitit ovat laadukkaita. Laatutekijöinä ovat reittien suuruus, jatkuvuus ja mukavuus. Nämä syntyvät oikeanlaisesta mitoituksista, suorista ajolinjoista, hyvästä opastuksesta ja erottelusta. Runkoyhteyksien lisäksi huolehditaan niiden hyvästä saavutettavuudesta muulta verkolta.

Kävely on olennainen osa kaikkia matkoja. Esteettömillä kävely-yhteyksillä ja reiteillä on suuri merkitys matkaketjun sujuvuuteen. Palveluiden ja eri toimintojen äärellä kaduilla on liikenteellisen roolin lisäksi myös merkittävä toiminnallinen sekä sosiaalinen rooli, mikä korostaa vaatimuksia reittien mielenkiintoisuudelle ja miellyttävyydelle. Kestävän liikkumisen alueen alakeskukset luovat paikkoja oleskeluun.

Autoliikenteelle varmistetaan hyvät yhteydet pääkaduilla ja muilla läpiajoon tarkoitetuilla kaduilla. Muulla liikenneverkolla autoliikennettä rahoitetaan rajoittamalla läpiajoa ja varmistamalla että liikkumisympäristö tukee nopeusrajoituksia. Uusilla alueilla henkilöautojen pysäköintiä keskitetään ja vanhoilla alueilla tehostetaan jo olemassa olevien pysäköintipaikkojen käyttöä. Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti mahdollistaa vieras- ja asiointipysäköinnin.



KESTÄVÄN LIIKKUMISEN ALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kulkumuotojen priorisointi kestävän liikkumisen alueilla:



Yleiset suunnitteluperiaatteet

- Kestävä liikkuminen alueilla on todellinen vaihtoehto.
- Lähipalveluihin ja -virkistysalueille pääsee helposti ja turvallisesti kävellen ja pyörällä. Ympäristö ja reitit ovat viihtyisiä.
- Joukkoliikenteen pysäkeille on esteettömät, turvalliset ja suorat kävely-yhteydet ja pysäkeillä on hyvät olosuhteet odottamiselle.
- Pyöräliikenteen baanat ja pääreitit tarjoavat sujuvat, turvalliset ja helposti hahmotettavat yhteydet keskustoihin, alueiden väleille sekä tärkeimpiin joukkoliikenteen solmukohtiin. Pääreittien laadukkaalla talvihoidolla varmistetaan mahdollisuus ympärivuotiseen pyöräilyyn.
- Pysäköintiä keskitetään uusilla alueilla ja vanhoilla hyödynnetään jo olemassa olevia paikkoja. Pysäköintiä tehostetaan mm. yhteiskäytöllä, vuorottaiskäytöllä ja nimeämättömillä paikoilla. Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti mahdollistaa vieras- ja asiointipysäköinnin.
- Pyöräpysäköinnille varataan laadukkaat ja riittävät tilat palvelujen ja joukkoliikenteen asemien sekä merkittävimpien pysäkkien yhteyteen.
- Liikkumisen palveluille, kuten kaupunkipyörille, sähköpotkulaudoille ja yhteiskäyttöautoille, varataan riittävät tilat.

Pysäköinnin suunnitteluperiaatteet

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla vain poikkeustapauksissa liiketilojen ja palvelujen yhteydessä
- Kokoojakaduilla tarpeen mukaan täydentämään vieraspysäköintiä
- Tonttikaduilla toteutetaan (Työpaikka-alueilla harkinnan mukaan)

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Kadunvarsipysäköinti lyhytkaisesti aikarajoitettua, pysäköintialueilla vuorokauden aikarajoitus
- Lähtökohtaisesti ei maksullisuutta

Muiden asuinalueiden suunnitteluperiaatteet

Muut asuinalueet sijoittuvat keskustojen ja kestävän liikkumisen alueiden ulkopuolelle. Alueet ovat suhteellisen tiiviisti rakennettuja kerrostalo- tai pientaloalueita. Alueen sisällä arjen liikkuminen onnistuu ilman autoa, sillä reitit päivittäistavarakauppaan, päiväkotiin, kouluun, joukkoliikenteen pysäkeille ja lähivirkistysalueille ovat lyhyitä ja turvallisia kävellä ja pyöräillä. Lähin keskusta on joukkoliikenne- tai pyörämatkan päässä. Joukkoliikenteellä pääsee alueelta joko suoraan keskustaan tai joukkoliikenteen solmupisteeseen ja sieltä keskustaan joukkoliikenteen runkolinjalla.

Muilla asuinalueilla turvallinen liikkuminen varmistetaan sopeuttamalla autojen ajonopeudet ympäristöön. Auton rooli liikkumisessa on näillä alueilla suurempi kuin keskustoissa tai kestävän liikkumisen alueilla välimatkojen pituuden ja joukkoliikenteen heikomman palvelutason takia. Autojen pysäköinti toteutetaan tonttikohtaisesti. Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti ja julkisten palvelujen kuten koulujen ja päiväkotien pysäköintialueiden hyödyntäminen toimintojen aukioloaikojen ulkopuolella mahdollistaa vieras- ja asiointipysäköinnin.



MUILLA ASUINALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kulkumuotojen priorisointi muilla asuinalueilla:



Yleiset suunnitteluperiaatteet

- Reitit päivittäistavarakauppaan, kouluun, päiväkotiin, lähivirkistysalueille ja joukkoliikenteen pysäkeille ovat turvallisia kävellä ja pyöräillä. Alueen sisällä arjen liikkuminen onnistuu hyvin ilman autoa.
- Pysäköinti on toteutettu tonttikohtaisesti. Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti ja julkisten palvelujen pysäköintialueiden hyödyntäminen toimintojen aukioloaikojen ulkopuolella mahdollistaa vieras- ja asiointipysäköinnin.
- Merkittävimmillä joukkoliikenteen pysäkeillä on mahdollisuus pyörien pysäköintiin.

Pysäköinnin suunnitteluperiaatteet

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla lähtökohtaisesti ei
- Kokoojakaduilla ei yleensä tarvetta, mutta voidaan tarjota tarvittaessa
- Tonttikaduilla harkinnan mukaan ajoratapysäköintinä

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Aikarajoituksia tarvittaessa ja tapauskohtaisesti
- Ei maksullisuutta

Yritysalueiden suunnittelu- periaatteet

Yritysalueet koostuvat keskeisimmistä logistiikan ja elinkeinoelämän keskittymistä. Vantaan logistinen sijainti on erinomainen: lentokenttä, valtaväylät ja radat linkittävät kaupungin laajaan elinkeinoelämään. Lisäksi Vuosaaren satama on lähellä. Lento- kenttä ja sen ympäristön yritys-toiminta on Vantaalle erittäin tärkeää, mutta aiheuttaa myös haasteita muun muassa melun kannalta. Yritysalueet onkin useimmiten sijoitettu lentomelualueille, jolloin ne ovat suhteellisen hajallaan ja erossa muusta maankäytöstä.

Yritysalueiden liikenne syntyy tavaroiden ja työntekijöiden liikkumisesta ja kaupan alueilla lisäksi asiakkaiden liikkumisesta. Työntekijöiden liikkuminen kodin ja työpaikan välillä ja asiakkaiden pääsy kauppoihin vaatii sujuvia yhteyksiä niin joukkoliikenteeltä, henkilöautolta kuin pyöräliikenteeltä. Suunnittelussa on tärkeää tunnistaa yritysalueen tyyppi (logistiikka, teollisuus, pienteollisuus, taa vievä kauppa, toimistot) ja alueen elinkaari ja suunnitella ratkaisut sen mukaan.

Autoliikenne yritysalueilla on sujuvaa ja matkat ajat luotettavia, jotta voidaan vastata elinkeinoelämän kuljetuksien tarpeisiin. Sujuvien pääväylien lisäksi ajantasainen opastaminen ja turvalliset yhteydet takaavat kuljetuksien onnistumisen. Kuljetuksissa on myös tavalliseen ajoneuvoliikenteeseen verrattuna enemmän riskejä suurten kuormien ja mahdollisesti vaarallisten aineiden kuljettamisen vuoksi. Raskaan liikenteen

kaluston pysäköinti vaatii tilaa. Raskaan liikenteen operointi tonteille ja tonteilta ei saa haitata kadulla tapahtuvaa liikkumista.

Yritysalueet ovat saavutettavissa myös joukkoliikenteellä ja pyörällä. Joukkoliikenteen palvelutaso mahdollistaa työssäkäynnin joukkoliikenteellä ja pyöräliikenteen verkko yhdistyy pääverkon yhteyksiin.

Kävely-yhteydet alueen sisällä mahdollistavat turvallisen liikkumisen kadulta ovelle saakka. Erityisesti kaupan alueilla tulee huolehtia myös tonttien välisistä suorista kävely-yhteyksistä.



YRITYSALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kulkumuotojen priorisointi yritysalueilla:



Yleiset suunnitteluperiaatteet

- Tunnistetaan yritysalueen tyyppi (logistiikka, teollisuus, pienteollisuus, tilaa vievä kauppa, toimistot) ja elinkaari. Suunnitteluperiaatteet ja mitoitukset määräytyvät yritysalueen tyyppin mukaan.
- Yritysalueet ovat saavutettavissa eri kulkutavoin.
- Yritysalueilla on turvallista liikkua kävellen ja pyörällä. Tavoitteena on, että jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet jatkuvat kadulta ovelle saakka. Erityisesti kaupan alueilla huolehditaan myös suorista kävely-yhteyksistä tontilta toiselle.
- Liikenne tonteilta ei saa haitata kadulla tapahtuvaa liikkumista.

Työpaikka-alueiden pysäköinnin suunnitteluperiaatteet

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla lähtökohtaisesti ei
- Kokoojakaduilla voi tarjota liiketilojen ja palvelujen läheisyydessä
- Tonttikaduilla harkinnan mukaan

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Kadunvarsipysäköinti lyhytaikaisesti aikarajoitettua, pysäköintialueilla vuorokauden aikarajoitus
- Lähtökohtaisesti ei maksullisuutta

Teollisuusalueiden pysäköinnin suunnitteluperiaatteet

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla lähtökohtaisesti ei
- Kokoojakaduilla voi tarvittaessa tarjota
- Tonttikaduilla harkinnan mukaan

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Aikarajoituksia tarvittaessa ja tapauskohtaisesti
- Ei maksullisuutta

Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuolisten alueiden suunnitteluperiaatteet

Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuolisilla alueilla maankäyttö on harvaa, ja etäisyydet Vantaan keskustoihin ovat suhteellisen pitkiä. Alueilta on järjestetty joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräliikenteen yhteydet keskeisiin palveluihin, kuten lähikauppaan ja kouluun. Yhteys ei kuitenkaan ole palvelutasoltaan yhtä laadukas kuin alueilla, joissa asutusta ja liikkumistarvetta on enemmän. Alueelle sijoituvissa asutuskeskitymissä varmistetaan, että paikallisen kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteet ovat turvalliset.

Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle sijoituu muutamia erityiskohteita, jotka jäävät kestävän liikkumisalueen ulkopuolelle, mutta joiden on tärkeä olla hyvin saavutettavissa myös kestäväillä kulkumuodoilla. Nämä alueet ovat Kuusijärven ulkoilualue, Håkansbölen kartano, Helsingin pitäjän kirkonkylä, Petikon luontovirkistysalue ja Katriinan sairaala. Virkistysalueiden liikenteen järjestämisen näkökulmasta niiden haasteena on niiden sijoittuminen: asutus ja muut toiminnot ovat kaukana, jolloin välimatkat kasvavat ja kustannustehokas joukkoliikenteen liikennöinti on vaikeaa. Liikenteen suunnittelussa on huomioitava kulkuyhteydet virkistysalueille myös pyörällä ja joukkoliikenteellä. Pysäköinnin osalta haasteena on pysäköintipaikkojen vaihteleva käyttöaste. Ruuhka-aikoina kesäpäivisin pysäköintipaikkoja tarvitaan paljon, kun taas muulloin paikat ovat pääosin tyhjillään.



TIIVIIN YHDYSKUNTARAKENTEEN ULKOPUOLELLA OLEVILLA ALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kulkumuotojen priorisointi tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuolisilla alueilla



Yleiset suunnitteluperiaatteet

- Tärkeimpien virkistysalueiden ja merkittävien yksittäisten kohteiden hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla varmistetaan.
- Alueelle sijoituksissa asutuskeskittymissä varmistetaan, että paikallisen kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteet ovat turvalliset.
- Keskeisillä joukkoliikenteen pysäkeillä ja virkistysalueilla tarjotaan riittävä ja laadukas pyöräpysäköinti.

Pysäköinnin suunnitteluperiaatteet

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Määräytyy aluetyypistä, jolla kohde sijaitsee. Pysäköinti tapahtuu lähtökohtaisesti kohteen omalla tontilla, LPA-alueella tai LP-alueella.

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Aikarajoitukset kohteen ominaisuudet ja tarve huomioiden.
- Lähtökohtaisesti ei maksullisuutta.

5.TOIMENPITEET

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma sisältää seitsemän toimenpidekokonaisuutta, joista jokainen sisältää 3-6 tarkempaa toimenpidettä. Toimenpiteiden toteuttamisajankohta on vuosina 2022-2027. Toimenpiteet on johdettu tavoitteista ja niihin on koottu asioita, joissa on tunnistettu kehittämistarvetta lähivuosina. Toimenpiteistä suurin osa on liikennesuunnittelun vastuulla, mutta niiden toteuttaminen yhteistyössä maankäytön suunnittelun ja palveluverkkosuunnittelun kanssa on tärkeää.

Toimenpiteiden sisältö ja toteuttamisen vastuut on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Toimenpiteet ovat pääsääntöisesti projektikokonaisuuksia, joiden tarkempi sisältö määritellään työn käynnistämisen yhteydessä.

Toimenpiteitä ideoitiin yhteisesti työpajoissa.

TOIMENPIDEKOONAIISUUDET



Saavutettavuuden parantaminen



Kaupunkikeskusten kehittäminen



Kestävän liikkumisen verkostojen kehittäminen



Liikennepalveluiden kehittäminen



Väylien käytettävyyden sekä liikkumisen turvallisuuden ja terveellisuuden parantaminen



Pysäköinnin kehittäminen



Liikenteen hallinta ja ohjaus

Toimenpidekokonaisuus 1: Saavutettavuuden parantaminen

Toimenpide		Toimenpiteen kuvaus	Vastuutahot
1.1	Liikkumisvaikutusten arviointi osana palvelujen sijoittamisen suunnittelua	Varmistetaan liikkumisvaikutusten huomioon ottaminen palvelujen sijoittamisessa ja palveluverkkosuunnittelussa sekä alueellisissa selvityksissä että yksittäisten palvelujen päätöksissä lisäämällä prosessiin liikkumisvaikutusten arviointi. Tiivistetään yhteistyötä palveluverkkosuunnittelun kanssa.	Kaavoitus, Suunnittelu
1.2	Lähipalvelujen saavutettavuusanalyysit	Luodaan menettely arjen lähi- ja liikkumispalvelujen saavutettavuuden mittaamiseen. Tehdään analyysit alueittain ja arvioidaan puutteet. Otetaan erityisesti tarkasteluun ne asuinalueet, joilla on paljon autottomia kotitalouksia. Laaditaan priorisoitu toteutusohjelma puutteiden korjaamiseksi.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
1.3	Virkistysalueiden saavutettavuuden parantaminen	Tarkastellaan tärkeimpien virkistysalueiden joukko- ja pyöräliikenneyhteyksien parantamista. Laaditaan suunnittelu- ja mitoitusperusteet alueiden henkilöauto- ja pyöräpysäköinnille.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
1.4	Katu- ja tieverkon kehittäminen	Parannetaan liikenneverkon toimivuutta, liikenneturvallisuutta ja joukkoliikenteen edellytyksiä toteuttamalla pitkän aikavälin liikennehankkeita ennalta määriteltyihin investointitarpeisiin perustuen. Investointitarpeet määritellään rullaavasti 10 vuodeksi eteenpäin.	Liikenteen aluesuunnittelu, Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Toimenpidekokonaisuus 2: Kaupunkikeskusten kehittäminen

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutahot
2.1 Kaupunkikeskusten kävelyalueiden määrittäminen ja suunnittelu	Määritellään kaikkiin kaupunkikeskuksiin kävelypainotteiset alueet ja suunnitellaan niiden toteutuspolku. Kävelypainotteiset alueet suunnitellaan viihtyisiksi ja kävelyyn ja oleskeluun houkutteleviksi, mikä tukee palvelujen kannattavuutta. Huoltoliikenteen järjestäminen on oleellinen osa viihtyisää ja toimivaa keskustaa.	Kaavoitus, Liikennesuunnittelu
2.2 Kaupunkikeskusten liikenneverkon tarkastelu ja uudelleenjäsentely	Jäsennellään kaupunkikeskusten liikenneverkko siten, että läpiajoa ydinkeskustassa saadaan vähennettyä ja keskustan kävelyalueet rauhoitettua. Kestävää liikumista suosivina katutyyppeinä käytetään kestävän liikkumisen katuja ja joukkoliikennekatuja. Liikenteen sujuvuus ja yhteydet keskitettyyn pysäköintiin varmistetaan.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
2.3 Kaupunkikeskusten pysäköintiselvitysten laatiminen	Kaupunkikeskusten kehittämissuunnitelmien yhteydessä tehdään alueella pysäköintiselvitys kokonaistilanteen kartoittamiseksi ja päätöksenteon pohjaksi. Selvitys sisältää yleisten alueiden pysäköinnin lisäksi myös asukaspysäköinnin määrän ja mahdollisuuksien mukaan käyttöasteen selvittämisen. Tavoitteena selvittää mahdollisuudet pysäköinnin tehostamiseen ja keskittämiseen.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
2.4 Kaupunkikeskusten jakeluliikenteen ja citylogistiikan toimivuuden kehittäminen	Selvitetään keskuksittain citylogistiikan ja jakeluliikenteen nykytilanteen haasteet, määritellään citylogistiikalle ja jakeluliikenteelle tavoitteet, laaditaan tavoitteet toteuttavat toimenpideohjelmat ja viedään ohjelmat toteutukseen.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
2.5 Kaupunkikeskusten liikennevalojen optimointi kävelylle edullisiksi	Suunnitellaan liikennevalojärjestelyt kaupunkikeskusten kävelypainotteisilla alueilla tukemaan kävelyä ja otetaan käyttöön uutta tunnistustekniikkaa kävelyn olosuhteiden parantamiseksi. Uusia menetelmiä pilotoidaan ensin.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Toimenpidekokonaisuus 3: Kestävän liikkumisen verkostojen kehittäminen

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho
3.1 Solmupisteiden kehittäminen	Laaditaan suunnitelma solmupisteiden vaihtoyhteyksien toimivuuden ja alueiden ympäristön laadun parantamiseksi. Tavoitteena ovat nopeat ja miellyttävät vaihdot sekä laadukas pysäkki- ja asemaympäristö. Priorisoidaan ja toteutetaan kehittämistoimenpiteet.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
3.2 Esteettömyyden erikoistason reittien määrittely ja parantaminen	Määritellään esteettömyyden erikoistason reitit koko kaupungin alueelle ja tehdään reiteille esteettömyyskartoitukset. Korjataan havaitut esteettömyyspuutteet.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
3.3 Joukkoliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen	Varmistetaan joukkoliikenteen luotettavuus ja sujuvuus suunnittelemalla ja toteuttamalla tarvittavat infratoimenpiteet ja joukkoliikenne-etuudet. Toimenpiteissä priorisoidaan runkolinjoja. Priorisoidaan etuudet älykkäästi (mm. linjakohtaiset etuudet, bussien käyttöasteen mukaan).	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
3.4 Kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkkojen toteuttaminen	Toteutetaan vuosittain järjestelmällisesti pyöräliikenteen ja kävelyn edistämishankkeita tärkeimmistä alkaen. Edistetään tavoiteverkkojen toteutumista. Huolehditaan, että tavoiteverkon mukainen laatu toteutuu myös muiden hankkeiden yhteydessä toteutettavissa osuuksissa.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Toimenpidekokonaisuus 4: Liikennepalveluiden kehittäminen

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho
4.1 Yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden kehittäminen	Kaupunki toimii aktiivisesti yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden lisäämiseksi Vantaalla. Yhteiskäyttöisten liikkumisvälineiden pysäköintiin varataan tarvittavat tilat.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
4.2 Sähköautojen latausinfra edistäminen	Tuetaan ja edistetään sähköautojen latausmahdollisuuksia erityisesti kiinteistöissä. Lisäksi selvitetään latausinfra täydennystarpeita myös katuverkolla ja kokeillaan katuverkon latauspisteitä aluksi pienimuotoisesti.	Toimitilajohtaminen, Liikennejärjestelmäsuunnittelu, Kaavoitus
4.3 Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen	Kehitetään nykyistä järjestelmää pienin toimenpitein ilmenneiden kehittämistarpeiden ja palautteen perusteella. Osallistutaan vuonna 2026 aloittavan HSL:n vastuulla olevan seudun yhteisen järjestelmän kehittämiseen ja liitytään järjestelmään. Pyritään saamaan järjestelmään mukaan myös kuorma- ja sähköpyöriä.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Toimenpidekokonaisuus 5: Väylien käytettävyyden sekä liikkumisen turvallisuuden ja terveellisuuden parantaminen

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho
5.1 Jalkakäytävien ja pyöriteiden talvikunnossapidon kehittäminen	Laaditaan kehittämisohjelma jalkakäytävien ja pyöriteiden talvihoidon laadun parantamiseksi. Ohjelman tulee sisältää ainakin: väylien priorisoinnin tarkistaminen, laatuvaatimusten, menetelmien ja käytäntöjen kehittäminen ja resursoinnin ja seurannan kehittäminen. Lisäksi on pyrittävä löytämään ratkaisu ajoesteiden ympärivuotisen käytön mahdollistamiselle. Kunnossapidon on toimittava, jotta muihin jalkakäytävien ja pyöriteiden edistämisen tavoitteisiin voidaan päästä.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu, Kadunpito
5.2 Työmaiden tilapäisten liikennejärjestelyjen laadun parantaminen	Työmaajärjestelyjen suunnitteluohjeen parantaminen, laatuksiteerien määrittäminen sekä valvonnan ja tiedottamisen lisääminen. Keskitytään erityisesti jalankulku- ja pyöräliikenneyhteyksien työmaajärjestelyihin.	Liikenteen aluesuunnittelu
5.3 Kävely- ja pyöräilyreittien ympärivuotisen jatkuvuuden varmistaminen	Kartoitetaan verkon epäjatkuvuuskohdat sekä reittien että kunnossapidon osalta ja laaditaan suunnitelmat epäjatkuvuuskohtien korjaamiseksi. Uusien reittien jatkuvuuden varmistamiseksi tehdään suunnitteluvaiheessa yhteistyötä puisto- ja katusuunnittelun sekä liikuntapalveluiden kanssa.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
5.4 Sosiaalisen turvallisuuden parantaminen	Parannetaan Vantaan turvallisuussuunnitelman yhteydessä kartoitettuja sosiaalisesti turvattomia kohteita alueellisina projekteina ja muiden kehittämishankkeiden yhteydessä.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
5.5 Nopeusrajoitusten periaatteet ja nopeusrajoituksia tukevat toimenpiteet	Luodaan yhtenäiset periaatteet nopeusrajoitusten määrittämiseen Vantaan liikenteen rauhoittamisen periaatteet ja Liikenneympäristön parantamisen toimenpideohjelma -töiden pohjalta. Suunnitellaan ja toteutetaan toimenpiteitä, jotka tukevat nopeusrajoitusten noudattamista.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
5.6 Meluntorjunnan edistäminen	Edistetään meluntorjuntahankkeita yhteistyössä valtion kanssa. Tunnistetaan tärkeimmät katu- ja tieverkon meluntorjunnan rakentamiskohteet ja nostetaan ne liikennehankkeiden investointitarpeisiin. Tarkistetaan meluntorjunnan tarve aina hankkeiden yhteydessä.	Liikenteen aluesuunnittelu, Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Toimenpidekokonaisuus 6: Pysäköinnin kehittäminen

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho
6.1 Pysäköinnin mitoitusohjeen päivittäminen	Päivitetään asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje. Laajennetaan ohje koskemaan myös palveluita ja toimistoja.	Liikenteen aluesuunnittelu
6.2 Pyöräpysäköinnin kaavamääräysten päivittäminen	Selvitetään mahdolliset haasteet uusien kiinteistöjen pyöräpysäköinnissä sekä rakennuttajan, kaavoittajan että asukkaan kannalta. Päivitetään pyöräpysäköinnin mitoitusohjeet ja laatumääräykset huomioiden myös erikoispyörien tarpeet.	Liikenteen aluesuunnittelu
6.3 Kaupungin pysäköintiyhtiön perustaminen	Kaupunki perustaa oman pysäköintiyhtiön tukemaan pysäköintipoliittisten tavoitteiden toteutumista. Pysäköintiyhtiö mahdollistaa helpommin keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutumisen ja erilaiset pysäköinnin tehostamisen toimenpiteet.	Kajo/Henkilöstö- ja konsernipalvelut, Kato/Kadut ja puistot
6.4 Keskustojen ja asemien pyöräpysäköintisuunnitelmien laadinta	Tehdään kaupunkikeskuksille, asemille ja keskeisille joukkoliikenteen pysäkeille suunnitelmat julkisissa tiloissa olevan pyöräpysäköinnin lisäämiseksi ja laadun parantamiseksi. Selvitetään mahdollisuudet erityisen laadukkaisiin ratkaisuihin korkean kysynnän kohteissa. Määritellään pyöräpysäköintipaikkojen talvihoito.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Toimenpidekokonaisuus 7: Liikenteen hallinta ja ohjaus

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho
7.1 Liikkumisen ohjauksen ja viestinnän kehittäminen	Otetaan laajemmin käyttöön liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ja kehitetään kestävästi liikkumisen viestintää. Osallistutaan olemassa oleviin ohjelmiin, kuten Liikkuva koulu -ohjelmaan. Aloitetaan työ tärkeimmiksi tunnistetuista kohderyhmistä, joita ovat koululaiset ja nuoret.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
7.2 Liikenteen hallinta 2.0 -konseptiin kuuluvat toimenpiteet	Päätös toteutettavista toimenpiteistä tehdään kevään 2022 aikana.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
7.3 Tavaraliikenteen mitoitusverkon laatiminen	Määritellään reitit erityyppisille kuljetuksille (Eriku, HCT, VAK, bussit), jotta tiedetään mikä ajoneuvo mitoittaa katutilan tarpeen. Selvitetään mahdollisuuksia mitoittaa katu-tila pienemmälle kalustolle keskustoissa.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu

6. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa on määritetty neljä tavoiteteemaa, joiden kunkin alla on useita alatavoitteita. Tämän luvun taulukossa on esitetty arvio siitä, kuinka ohjelman toimenpiteet tukevat kutakin tavoiteteemaa ja niihin liittyviä alatavoitteita.

Toimenpiteiden vaikutukset on arvioitu asiantuntijatyönä neliportaisella asteikolla:

- toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi,
- toimenpide tukee tavoitteen toteutumista,
- toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran ja
- toimenpiteellä ei ole vaikutusta tavoitteen toteutumiseen.

Arviota tehtäessä on otettu huomioon toimenpiteen suorat vaikutukset jokaisen tavoiteteeman alla oleviin alatavoitteisiin.

Merkinnät:		+++ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi	+ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran		Liikkumisen sujuvuus	Elinvoimaisuus	Resurssi- ja ympäristöviisaus	Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus
		++ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista		Toimenpiteellä ei vaikutusta tavoitteen toteutumiseen				
Toimenpidekokonaisuus 1: Saavutettavuuden parantaminen								
1.1	Liikkumisvaikutusten arviointi osana palvelujen sijoittamisen suunnittelua				+++		+	++
1.2	Lähipalvelujen saavutettavuusanalyysit				+++		+	+++
1.3	Virkistysalueiden saavutettavuuden parantaminen						++	+
1.4	Katu- ja tieverkon kehittäminen				+++	+++		
Toimenpidekokonaisuus 2: Kaupunkikeskusten kehittäminen								
2.1	Kaupunkikeskusten kävelyalueiden määrittäminen ja suunnittelu					+++		
2.2	Kaupunkikeskusten liikenneverkon tarkastelu ja uudelleenjäsentely				+	+++	++	+
2.3	Kaupunkikeskusten pysäköintiselvitysten laatiminen					++	++	
2.4	Kaupunkikeskusten jakeluliikenteen ja citylogistiikan toimivuuden kehittäminen					++		
2.5	Kaupunkikeskusten liikennevalojen optimointi kävelylle edullisiksi				+	++		

	Liikkumisen sujuvuus	Elinvoimaisuus	Resurssi- ja ympäristöviisaus	Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus
Toimenpidekokonaisuus 3: Kestävän liikkumisen verkostojen kehittäminen				
3.1 Solmupisteiden kehittäminen	++		+	
3.2 Esteettömyyden ja sosiaalisen turvallisuuden parantaminen	+	++		+++
3.3 Joukkoliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen	+++	+	++	+
3.4 Kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkkojen toteuttaminen	+++	++	++	++
Toimenpidekokonaisuus 4: Liikennepalveluiden kehittäminen				
4.1 Yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden kehittäminen	++			
4.2 Sähköautojen latausinfra edistäminen	++	+	+++	+
4.3 Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen	+++	++	+	+

	Liikkumisen sujuvuus	Elinvoimaisuus	Resurssi- ja ympäristöviisaus	Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus
Toimenpidekokonaisuus 5: Väylien käytettävyyden sekä liikkumisen turvallisuuden ja terveellisyysparantaminen				
5.1 Jalkakäytävien ja pyöriteiden talvikunnossapidon kehittäminen	++	+	+	+++
5.2 Työmaiden tilapäisten liikennejärjestelyjen laadun parantaminen	+			+++
5.3 Kävely- ja pyöräilyreittien ympärivuotisen jatkuvuuden varmistaminen	++	+	+	+++
5.4 Sosiaalisen turvallisuuden parantaminen				+++
5.5 Nopeusrajoitusten periaatteet ja nopeusrajoituksia tukevat toimenpiteet	+	+		++
5.6 Meluntorjunnan edistäminen				+++
Toimenpidekokonaisuus 6: Pysäköinnin kehittäminen				
6.1 Pysäköinnin mitoitusohjeen päivittäminen	+		++	
6.2 Pyöräpysäköinnin kaavamääräysten päivittäminen	+		++	+
6.3 Kaupungin pysäköintiyhtiön perustaminen	+		+++	
6.4 Keskustojen ja asemien pyöräpysäköintisuunnitelmien laadinta	++	+++	++	+

Merkinnät: +++ + ++ Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista Toimenpiteellä ei vaikutusta tavoitteen toteutumiseen					Liikkumisen sujuvuus	Elinvoimaisuus	Resurssi- ja ympäristöviisaus	Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus
Toimenpidekokonaisuus 7: Liikenteen hallinta ja ohjaus								
7.1	Liikkumisen ohjauksen ja viestinnän kehittäminen						++	+
7.2	Liikenteen hallinta 2.0 -konseptiin kuuluvat toimenpiteet				++		+	
7.3	Tavaraliikenteen mitoitusverkon laatiminen					++		

7. OHJELMAN JA TAVOITTEIDEN SEURANTA

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman toimenpiteiden ja tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Toimenpiteiden toteutumista seurataan toimenpidelistan avulla. Tavoitteiden toteutumisen seurantaan varten ohjelmassa on määritetty seurattavat mittarit. Tätä ohjelmaa varten ei ollut tarpeen määrittää omia mittareita, sillä muissa ohjelmissa määritellyistä mittareista löytyi myös tämän ohjelman tavoitteisiin sopivia mittareita. Osa asioista on kuitenkin sellaisia, joihin mittari on vasta kehitteillä joko tämän ohjelman toimenpiteenä tai muiden ohjelmien seurauksena.

Mittarit on esitetty seuraavan sivun taulukossa. Taulukon väritys kertoo, minkä tavoitealueen tavoitteisiin mittari vastaa. Lisäksi taulukossa on esitetty jokaisen mittarin kohdalta viimeisin saatavilla oleva nykytilan tieto. Tavoitearvo mittarille on esitetty niissä tapauksissa, joissa tavoite on määritelty jonkin muun ohjelman yhteydessä.

TAVOITTEET

Liikkumisen sujuvuus	Resurssi- ja ympäristöviisaus	Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus	Elinvoimaisuus	Nykytila	Tavoitetaso
Lähipalvelujen ja liikkumispalvelujen saavutettavuus alueittain				Uusi mittari (ks. toimenpide 1.2)	
Pyöräliikenteen tavoiteverkon laatutason mukainen laajuus (km) (PK)				-	26,5 km puuttuvia baana- ja pääreitti I - yhteyksiä rakennettu
Tehostetusti talvikunnossapidetyn pyörätien pituus (m/as) (YV)				0,04 (v.2020)	
	Tyytyväisyys autojen pysäköintimahdollisuuksiin omalla asuinalueella, muualla kuin omalla asuinalueella (%) (LB)			oma asuinalue 36 % muualla 28 %	
Kestävien liikkumistapojen osuus (kulkumuotojakauma, %) (RV, HSL)				60 % (v.2018)	
Liikennekäytössä olevat henkilöautot (autoja / 1000 asukasta) (YV)				462 (v.2020)	
Joukkoliikenteen matkustajamäärä (syksyn arkivuorokausi, bussit ja junat yhteensä) (KS)				95 000 (2020)	140 000, tavoitteena paluu vuoden 2019 tasoon vuonna 2025
Pyöräliikenteen määrien kehitys jatkuva toimisissa laskentapisteissä (indeksiluku) (PK)				1 266 (2020)	+ 4 % vuosittain
	Sähkö- ja kaasuautojen osuus autokannasta (%) (RV, YV)			4,8 (v.2020)	
		Tyytyväisyys kävelyn ja pyöräliikenteen turvalliseksi kokemiseen (%) (LB)		Kävely 91 % Pyöräily 70 % (2020)	
			Elävä kaupunkikeskusta kaupunkikeskustamittari (KS)	2,9 (v.2020)	3,5 (v.2025)
			Keskustojen aktiivisuus mobiilidatan perusteella (KS)	Uusi mittari, seurantaa ei ole	Seuranta käynnissä, aktiivisuus kasvanut
			Palveluiden kävelysaavutettavuus (KS)	Uusi mittari	Oma mittari laadittu jokaiselle keskustalle
			Tavaraliikenteen ja logistiikan mittarit saadaan valmisteilla olevasta Elinvoimaisuus-ohjelmasta	-	-

YV = Ympäristövastuuraaportti, RV = Resurssiviisauden tiekartta, LB = Liikennebarometri, KS = Kaupunkistrategia, PK = Pyöräliikenteen kehittämisohjelma, HSL = Liikkumistottumukset Helsingin seudulla HSL

Raportin lähteet

- HSL (2019). Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018. HSL 9/2019
- HSL (2019). MAL 2019: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne
- Vantaan kaupunki (2016). Joukkoliikennekaupunki Vantaa
- Vantaan kaupunki (2016). Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO
- Vantaan kaupunki (2017-2022). Vantaan liikenne julkaisut 2016-2021
- Vantaan kaupunki (2018). Resurssiviisauden tiekartta 2018
- Vantaan kaupunki (2019). Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset
- Vantaan kaupunki (2020). Liikennebarometri 2020
- Vantaan kaupunki (2020). Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025
- Vantaan kaupunki (2020). Vantaan yleiskaava 2020. <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>
- Vantaan kaupunki (2021). Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet
- Vantaan kaupunki (2021). Resurssiviisauden tiekartta, valtuustokausi 2021-2025
- Vantaan kaupunki (2021). Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2021-2026
- Vantaan kaupunki (2021). Vantaan ympäristövastuuraaportti 2020-2021. Julkaisuja 2021:1
- Vantaan kaupunki (2022) Joukkoliikennekaupunki Vantaa (luonnos)
- Vantaan kaupunki (2022). Kaupunkistrategia 2022-2025.
- Vantaan kaupunki (20XX). Hiilineutraali Vantaa 2030, Selvitys tarvittavista lisätoimenpiteistä