



Vantaan liikennepoliittinen ohjelma

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma

Luonnos

Esipuhe

Vantaan liikennepoliittisen ohjelma (VALO) on laadittu vastaamaan liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin tavoitteisiin, joita on asetettu kaupungin strategiaohjelmassa 2013–2016, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmis- sa. Liikennepoliittinen ohjelma toimii kaupungin liikennesuunnittelun työvälineenä ja linjaa suunnittelua kohti kaupungin yhte- näisiä tavoitteita. VALO on tehty yhteistyössä Vantaan Arkkitehtuuripoliittisen ohjelman ja joukkoliikennekaupunkityön kanssa varmistaen näin ohjelmien yhteensopivuuden.

Liikennepoliittinen ohjelma konkretisoi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa (HLJ) sovittuja seudun liikennejärjes- telmän kehittämislinjauksia. Tavoitteena oli laatia ohjelma, joka ohjaa suunnittelijaa työssään, mutta myös antaa lisätietoa päätöksenteon taustaksi. Tavoitteiden tulkinnanvaraisuutta on pyritty vähentämään niitä konkretisoivien toimintalinjauksien avulla. Ohjelma koskee pääsääntöisesti liikennesuunnittelua, mutta liikenteen suunnittelu kytkeytyy tiiviisti kaupungin maan- käytön suunnitteluun.

VALO on laadittu avoimena, läpinäkyvänä ja vuorovaikutteisena prosessina. Painopisteenä on ollut erityisesti vuorovaikutus liikennesuunnitteluyksikön sisällä ja lähiyksiköiden kanssa. Työn aikana järjestettiin Vantaan liikkumisen tavoitteista ja edelleen toimintalinjauksista työpajat, joista saatujen ideoiden ja palautteen pohjalta työtä kehitettiin edelleen. Työpajoihin kutsuttiin asiantuntijoita kuntatekniikan keskuksen eri yksiköistä, kaupunkisuunnittelusta, rakennusvalvonnasta, ympäristökeskuksesta ja yrityspalveluista. Lisäksi toimintalinjauksia hiottiin koko liikennesuunnittelun henkilöstön kesken.

Liikennepoliittista ohjelmaa on liikennesuunnitteluyksikössä työstänyt projektiryhmä, jossa projektipäällikkönä toimi Emmi Pasanen. Projektiryhmän ydintiiminä toimivat Leena Viilo, Susanna Koponen ja Tiina Hulkko. Apuna Vantaan liikennepoliittisen ohjelman laadinnassa konsulttina toimi WSP Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet projektipäällikkö Reetta Putkonen (20.1.2015 asti), Timo Kärkinen (20.1.2015 alkaen) ja Minna Raatikka sekä Kari Lautso. Työhön ovat osallistuneet myös Mari Siikonen, Teemu Holopainen, Riikka Kallio ja Simo Airaksinen WSP Finland Oy:stä.

Sisältö

Esipuhe	5
Sisältö	7
1. Liikennepoliittisen ohjelman lähtökohdat ja liikennesuunnittelun visio	9
1.1. Vantaan kehitysnäkymät	11
1.2. Liikennepoliittisen ohjelman liittyminen kaupunkia koskeviin linjauksiin	12
1.3. Liikennepoliittisen ohjelman rakenne.....	15
2. Liikkumisalueet ja suunnitteluperiaatteet	17
2.1. Liikkumisalueet ohjelman lähtökohtana.....	19
2.2. Keskukset	21
2.3. Kestävän liikkumisen alueet	23
2.4. Pientalovaltaiset asuinalueet	25
2.5. Haja-asutus- ja virkistysalueet.....	27
2.6. Yritysalueet	29
3. Liikennepoliittiset tavoitealueet ja tavoitteet.....	31
3.1. Tavoitealueet ja niiden tausta	33
3.2. Liikennepoliittiset tavoitteet ja toimintalinjaukset.....	35
3.3. Saavutettavuus ja elinvoimaisuus	37
3.4. Turvallisuus ja terveellisyys	39
3.5. Liikkumisalueet ja liikenneverkot	41
3.6. Avoimuus ja tehokkuus.....	43

1. Liikennepoliittisen ohjelman lähtökohdat ja liikennesuunnittelun visio

1.1 Vantaan kehitysnäkymät

Vantaa on muiden Suomen kaupunkien kanssa globaalien muutoshaasteiden edessä. Ilmastonmuutos, kansainvälistyminen, väestön ikääntyminen ja digitalisaatio vaativat kaupunkia tehostamaan toimintaansa. Tulevaisuuden kaupungin pitää olla kestävä ja tehokas, palveluiltaan älykäs sekä käyttäjille viihtyisiä ja monimuotoinen.

Seuraavan 35 vuoden aikana Helsingin seudun ennustetaan kasvavan noin 600 000 asukkaalla, jolloin koko kaupunkiseudun väestömäärä lähestyisi jo kahta miljoonaa. Helsingin seudulla on tuolloin yli miljoona työpaikkaa ja siellä asuu noin kolmasosa suomalaisista. Prosentin vuotuisella väestönkasvulla vantaalaisiakin on vuonna 2030 lähes 35 000 nykyistä enemmän. Kestävän kasvun kannalta olennaista on, minkälaiseksi uusien asukkaiden ja työntekijöiden liikkumiskäyttäytyminen muodostuu.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) suuntaa seudullista liikennepoliittikkaa ja kehittää liikennejärjestelmää tavoitteena ohjata väestön kasvusta johtuva liikkumistarpeen lisääntyminen joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Liikennejärjestelmäsuunnittelulla tiivistetään kaupunkirakennetta. Keskeisimpiä keinoja ovat rakentamisen keskittäminen hyvien joukkoliikennedyhteyksien varteen ja liikenteen solmukohtiin sekä täydennysrakentamisen suosiminen. Tämä tukee kestävästä liikkumisesta sekä vähentää tieliikenteen kasvupaineita ja parantaa siten elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta.

Vantaan maankäytön kehityskuvan ja yleiskaavan tavoitteissa varaudutaan tulevaisuuden haasteisiin. Vantaan kaupungin rakenne muodostuu tulevaisuudessa alueellisten keskuksien ja niitä tukevien yhdyskuntien kautta. Vantaalainen kaupunkimalli rakentuu näistä monitoimisista yhdyskunnista, hyvästä viheralueverkostosta ja toimivasta joukkoliikennejärjestelmästä, jossa raideliikenteen osuus on merkittävä. Myös kaupan ja työpaikkojen keskittymät ovat osa yhdyskuntarakennetta.

Liikennesuunnittelun haasteena on vastata tulevaisuuden kehitykseen, jossa tilasta ja resursseista kamppailu on kovaa. Tämä johtaa siihen, että liikennesuunnittelun valintoja on priorisoitava kaupungin ja sen asukkaiden näkökulmasta. Esimerkiksi keskustassa tilan varaaminen liikkumiselle vähentää muun maankäytön määrää ja tekee alueesta tehottomasti rakentuneen. Kansallisten ja seudullisten tavoitteiden mukaan Vantaallakin halutaan varmistaa tiivis ja tehokas maankäyttö siellä, missä sille on parhaat olosuhteet.



1.2 Liikennepoliittisen ohjelman liittyminen kaupunkia koskeviin linjauksiin

Vantaan liikennesuunnittelun visio perustuu valtakunnallisiin ja seudullisiin linjauksiin sekä Vantaan kaupungin poliittiseen tahtotilaan. Visio toimii strategisten ohjelmien, Arkkitehtuuriohjelman (APOLI) ja Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työn rinnalla. Liikennesuunnittelun visio ja tavoitteet konkretisoivat osaltaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa (HLJ) sovit-
tuja seudun liikennejärjestelmän kehittämislinjauksia.

Uudessa arkkitehtuuriohjelmassa kaupungin suunnittelua ja rakentamista lähestytään ihmisten ja yhteisöjen, kaupunkiraken-
tamisen sekä luonnon ja kulttuurin näkökulmasta. Tavoitteet ja toimet tukevat kaupungin vision toteutumista ja kohdistuvat
keskustoihin, työpaikkojen ja kaupan ympäristöihin, julkisiin rakennuksiin, asuntoalueille, liikkumisen ympäristöihin sekä viher-
alueille. Jotta Vantaa ei tuntuisi vain liikennejärjestelmien verkostolta tai läpikulkupaikalta, kaupungissa huolehditaan myös
siitä, että käveleminen, hiihtäminen ja pyöräily on sujuvaa ja kiinnostavaa.

Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työssä on määritelty neljä kaupunkikehittämisen painopistettä. Painopisteiden suuntaamiseksi
työssä on tunnistettu joukkoliikennekaupungin rakenne ja vyöhykkeet, joissa liikkuminen voi tukeutua kestäviin kulkumuotoi-
hin. Työn tarkoituksena on tukea suunnittelua ohjaamaan kasvu keskustoihin ja vahvoille joukkoliikennevyöhykkeille kehittyvän
joukkoliikenteen runkolinjaston ääreen.

Kaupungin omissa maankäytön ja kaavoituksen linjauksissa tavoitteena on edistää kaupungin arvojen mukaista kestävästä kehi-
tystä ja toteuttaa kaupunkitasoisessa strategiassa asetettuja tavoitteita ja toimenpiteitä. Kestävän liikkumisen ja maankäytön
tavoitteita tukemaan on laadittu kulkumuotokohtaisia poliittisia ohjelmia ja selvityksiä (mm. esteettömyys, pyöräily, joukkoli-
kenne ja pysäköinti). Kulkumuodottaiset ohjelmat linjaavat tarkempaa suunnittelua kulkumuotojen erityispiirteistä lähtien.
Liikennepoliittisen ohjelman tarkoituksena on koota liikkumisen eri osa-alueiden tavoitteita yhteen ja luoda niistä Vantaalle yksi
liikennepoliittinen suunta ja työkalu kaupungin liikennesuunnitteluun.

VISIO

Liikenne Vantaalla on turvallista sekä sosiaalisesti, ympäristöllisesti ja taloudellisesti kestävää. Liikennesuunnittelu tukee maankäytön kehittämistavoitteita ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

TAVOITTEET

Saavutettavuus
&
elinvoimaisuus

Turvallisuus
&
terveellisyys

Liikkumisalueet
&
liikenneverkot

Avoimuus
&
tehokkuus

TOIMINTALINJAUKSET

LIKKUMIS- ALUEET



KESKUKSET



KESTÄVÄ
LIKKUMINEN



PIENTALO-
VALTAISET
ALUEET



VIRKISTYS- JA
HAJA-
ASUTUSALUEET



YRITYSALUEET

1.3 Liikennepoliittisen ohjelman rakenne

Kaupungin liikennesuunnittelua ohjaavien tavoitteiden määrittelyä ohjaa liikennesuunnitteluyksikön visio. Visio asettaa liikennesuunnittelulle pitkän aikavälin tähtäimen, jota kohti liikennepoliittisilla tavoitteilla ja toimilla pyritään. Visiossa määritellään liikenteen tavoitetilanne sekä liikennesuunnittelun keskeiset painopisteet. Vision pohjalta on määritelty liikennepoliittiset tavoittealueet (4 kpl) ja tavoitteet. Tavoitteista on johdettu toimintalinjaukset, jotka konkretisoivat vision ja tavoitteiden viemistä käytäntöön liikennesuunnittelussa.

2. Liikkumisalueet ja suunnitteluperiaatteet

The map illustrates the proposed tram network in the Helsinki region. Key features include:

- Tram Lines:**
 - Hämeeinlinnanväylä:** A line connecting the city center to the west, passing through Kivistö and Kivikko.
 - Tuusulanväylä:** A line connecting the city center to the north, passing through Ilola and Korso.
 - Kehä III:** A circular line connecting the city center to the south and west, passing through Hämeeinkylä and Asikisto.
 - Lahdenväylä:** A line connecting the city center to the east, passing through Tikkurila and Hakunila.
- Stations:** Major stations are marked with white circles, including Kivistö, Kivikko, Hämeeinkylä, Asikisto, Ilola, Korso, Tikkurila, and Hakunila.
- Districts:** Various districts are labeled, including SEUTULA, MYLLYKYLÄ, LAPINKYLÄ, KEIMOLA, KIVISTÖ, PIISPANKYLÄ, PETINKO, ASIKISTO, HÄMEENKYLÄ, YLÄSTÖ, MARTINLAAKSO, MYYRMÄKI, LENTOKENTTÄ, ILOLA, KORVUHAKA, PAKKALA, KORVUKYLÄ, SIMONKYLÄ, VIERUMÄKI, KORSO, SAARJO, NIKINMÄKI, REKOLA, PÄRVÄKUMPPI, KUNINKAANMÄKI, ITÄ-HAKKILA, SOTUNKI, HAKUNILA, ÖSTERSUNDOM, and RAJAKYLÄ.
- Color Coding:** The map uses a color-coded system to distinguish between different areas: grey for the Helsinki metro area, light green for the Vanta metro area, and pink for other districts.



Tikkurila, Myyrmäki, Pakkala,
Hakunila, Koivukylä, Korso,
Kivistö, Martinlaakso (säde:
500 m keskuksen asemasta
+ joukkoliikennekaupungin
määrittämät alueet)



Pääkäyttötarkoitus yritys- ja kuljetusalalle, yleiskaavan mukaisesti, isot alueet



Alueet, joissa kestävä liikkuminen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) on todellinen vaihtoehto henkilöautolle (Joukkoliikennekaupungin määrittämät alueet 3 000 metrin säteellä keskuksen asemasta/keskeisimmästä pysäkestä)



HAJA-ASUTUSALUEET

sekä maa- ja metsätalousalueet



ASUINALUEET
Muiden alueiden ulkopuolelle jäävät
pientalovaltaiset alueet

RAUTATIE
RUNKOLINJA

2.1 Liikkumisalueet ohjelman lähtökohtana

Vantaalla on keskusmaisia alueita, viherympäristöjä, selkeitä teollisuus- ja yritysalueita sekä pientalo- ja haja-asutusalueita. Liikennesuunnittelussa on otettava huomioon näiden alueiden ominaispiirteet: esimerkiksi keskusta-alueilla on oltava parempi liikenteen palvelutaso kuin haja-asutusalueilla, sillä keskuksissa liikkuja on enemmän. Toisaalta teollisuus- ja yritysalueilla korostuvat moottoriajoneuvoliikenteen sujuvat yhteydet, kun taas virkistysalueille olennaisinta on, että huolehditaan niiden saavutettavuudesta ja pysäköintimahdollisuuksista.

Vantaa on jaettu viiteen eri liikkumisalueeseen, jotta pystyttäisiin paremmin kuvaamaan erilaisia liikkumisolosuhteita. Alueiden rajaaminen on perustunut joukkoliikennekaupunkityössä tehtyihin määrittelyihin eli kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyyn, asemakaavoitukseen, alueiden rakennustehokkuuteen sekä keskeisten työpaikka-alueiden ja toimintojen sijoittumiseen.

Alueet ovat keskukset, kestävän liikkumisen alueet, pientalovaltaiset asuinalueet, yritysalueet sekä virkistys- ja haja-asutusalueet. Alueiden määritelmät ja niiden sijainti on esitetty viereisessä kuvassa.

KOKO KAUPUNGIN ALUEELLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Pysäköinti järjestetään tonttikohtaisesti tai keskitetysti esim. pysäköintilaitoksissa
- ◆ Lyhytaikaista asiointi- ja vieraspysäköintiä voidaan tarjota kaduilla
- ◆ Ajonopeuksien rajoittamista tukevat toimenpiteet

Jalankulku

Pyöräily

Joukkoliikenne,
jakelu- ja huoltoajo

Henkilö-
auto



2.2 Keskukset

Keskusta-alueet 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. Keskustavyöhykkeen säde on 500 metriä, mikä lyhyiden etäisyyksien ansiosta suosii kävelymatkoja. Keskusta-alueita ovat Tikkurila ja Myyrmäki sekä kuusi alakeskusta: Pakkala, Hakunila, Koivukylä, Korso, Kivistö ja Martinlaakso.

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

Joukkoliikenteen palvelutarjonta on erinomainen. Joukkoliikenteen osalta keskeisintä ovat esteettömät ja laadukkaat pysäkit ja yhteydet asemille sekä asemien opastus. Keskusta-alueilla on huolehdittu laadukkaasta pyöräpysäköinnistä ja sen hyvästä sijoittumisesta eri toimintoihin nähden. Alue on rauhoitettu nopealta pyöräilyltä. Pyöräilyn pääreitit eivät mene keskusta-alueen läpi, mutta yhteydet pyöräilyn pää- ja muille reiteille on varmistettava ja opastettava laadukkaasti. Viihtyisät keskustat toimivat jalankulkijoiden ehdoilla, mutta samalla on myös varmistettava välttämätön huolto- ja ajoneuvoliikenne.

Keskustan tulee olla hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Henkilöautoilun osalta keskusta-alueiden liikennettä tulee rauhoittaa ja sen nopeutta laskea. Henkilöauto ei ole ensisijainen vaihtoehto liikkumiselle, mikä perustuu niukkaan katutilaan ja viihtyisien keskusta-alueiden luomiseen.

KESKUSTA-ALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Kävelijä ensin: tilaa oleskeluun ja kävelyyn
- ◆ Huolehditaan ympäristön viihtyisyydestä (valaistus, kasvillisuus, katutaide)
- ◆ Laadukkaat yhteydet alueelle (joukkoliikenne, pyörä, auto)
- ◆ Joukkoliikenteen asemat, terminaalit ja vaihtopisteet ovat laadukkaita
- ◆ Citylogistiikasta huolehditaan
- ◆ Huoltoajo turvattava

Joukkoliikenne, pyöräily, kävely

Henkilöauto

Jakelu- ja
huoltoajot



2.3 Kestävän liikkumisen alueet

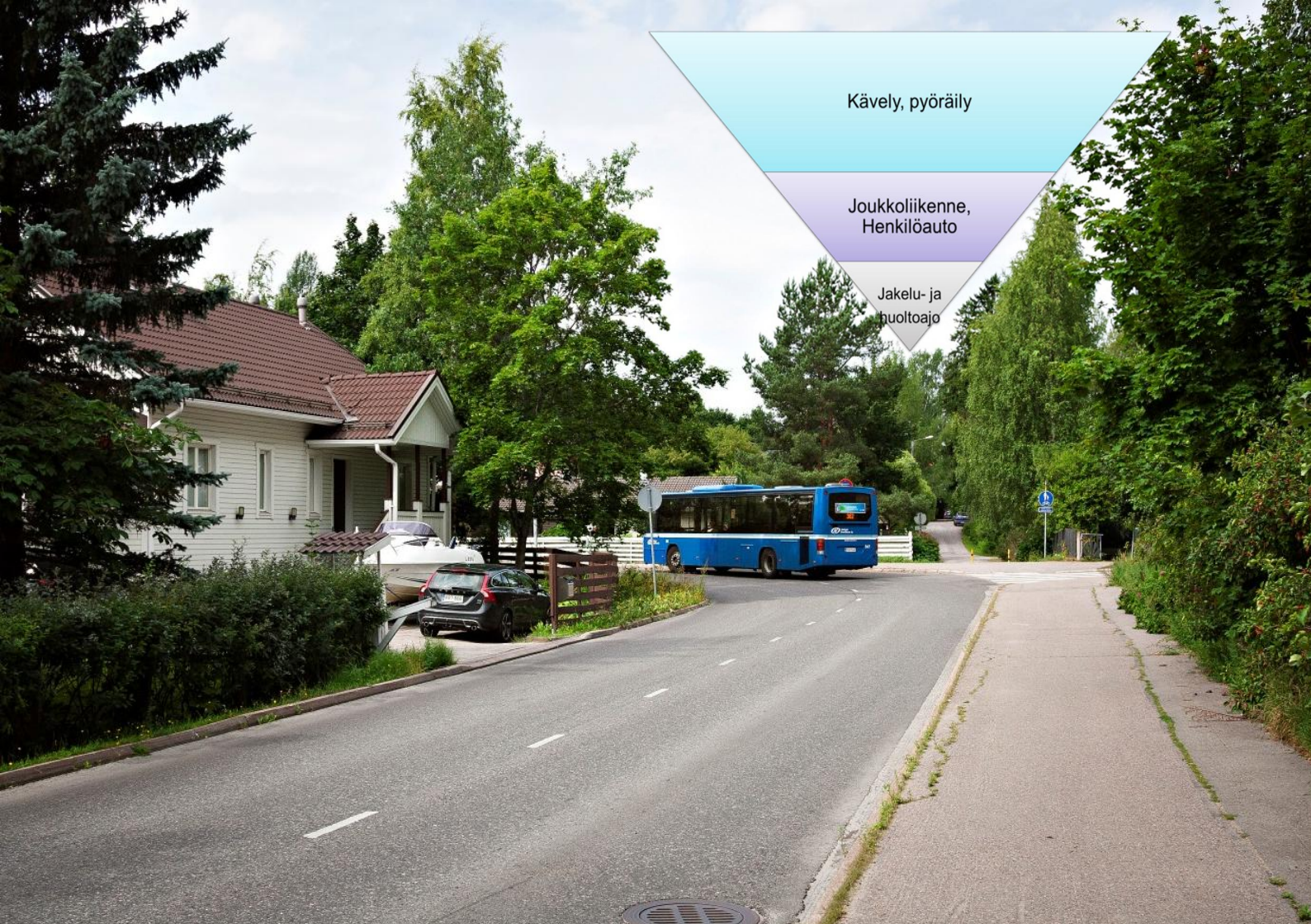
Kestävän liikkumisen alueet koostuvat joukkoliikennekaupunkityössä määritellyistä vahvoista joukkoliikennevyöhykkeistä, jotka ovat 3 km:n säteellä joukkoliikennekaupunkityössä määritettyjen keskusten ytimien (asemien) ympärillä. Tällöin alueen sisällä matkat ovat käveltävissä ja pyöräiltävissä. Vahvan joukkoliikennevyöhykkeen perustana ovat lyhyet joukkoliikenteen vuorovälit eri vuorokauden aikoina ja viikonpäivinä, lyhyet etäisyydet pysäkeille sekä seudun keskuksien hyvä saavutettavuus. Asukkaiden päivittäinen matkaketju on sujuva ja luotettava: päivittäispalvelut ovat lähellä ja kestäväillä liikennemuodoilla hyvin saavutettavissa.

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

Kävely on olennainen osa kaikkia tehtyjä 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.

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN ALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Laadukkaat joukkoliikenteen ja pyöräilyn runkoyhteydet
- ◆ Laadukkaat kestävien liikkumismuotojen liittyntäyhteydet keskukseen
- ◆ Sisäinen liikkuminen houkuttelevaa: lyhyet etäisyydet lähipalveluihin



Kävely, pyöräily

Joukkoliikenne,
Henkilöauto

Jakelu- ja
huoltoajo

2.4 Pientalovaltaiset asuinalueet

Pientalovaltaiset asuinalueet sijoittuvat määriteltyjen keskusta-alueiden tai ensisijaisten kestävä liikumisen alueiden ulkopuolelle. Alueet ovat suhteellisen tiiviisti rakennettuja ja alueilta on yhteydet keskeisiin lähipalveluihin ja joukkoliikenneasemille. Alueilta on järjestetty liityntäyhteydet keskuksiin tai joukkoliikenteen solmupisteisiin, jotta niiltä pääsee sujuvasti ja turvallisesti liikkumaan niin alueen sisällä kuin Vantaan omiin aluekeskuksiin.

Pientalovaltaisilla asuinalueilla turvallinen liikkuminen varmistetaan sopeuttamalla ajonopeudet ympäristöön. Lähipalveluista koulut, päiväkodit ja päivittäistavarakaupat ovat joukkoliikenne- tai pyörämatkan päässä. Alueet muodostavat omia keskittymiä ja toimivat pienemmässä mittakaavassa keskusta-alueisiin verrattuna.

PIENTALOVALTAISILLA ASUINALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Turvallisten kävely- ja pyöräyhteyksien varmistaminen lähipalveluihin
- ◆ Ympäristöolosuhteisiin sovitettut ajonopeudet
- ◆ Sujuvat joukkoliikenteen tai pyöräilyn yhteydet lähipalveluihin ja liityntäyhteydet solmupisteisiin



2.5 Haja-asutus- ja virkistysalueet

Haja-asutusalueilla maankäyttö on harvaa ja etäisyydet Vantaan eri aluekeskuksiin ovat suhteellisen pitkiä. Alueilta on järjestetty yhteydet keskeisiin palveluihin, kuten lähikauppaan ja kouluun. Yhteys ei kuitenkaan ole palvelutasoltaan yhtä laadukas kuin alueilla, joissa asutusta ja liikkumistarvetta on enemmän. Uuden maankäytön kohdistaminen haja-asutusalueille ei ole kestävä kehityksen ja liikennejärjestelmän tehokkuuden kannalta suotavaa.

Vantaalla on monia hienoja virkistysalueita, joiden ominaispiirteet tulee huomioida myös liikenteen suunnittelussa. Liikenteen järjestämisen näkökulmasta virkistysalueiden haasteena on niiden sijoittuminen: asutus ja muut toiminnot ovat kaukana, jolloin välimatkat kasvavat ja kustannustehokas 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 tyhjiä.

Työssä on tunnistettu keskeisimpiä viheralueita, joita käytetään ulkoiluun, retkeilyyn, uimiseen ja muuhun luonnossa tapahtuvaan virkistytymiseen. Ne ovat Kuusijärvi, Sipoonkorpi ja Petikko.

HAJA-ASUTUS- JA VIRKISTYSALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Joukkoliikenneyhteys tärkeimmille virkistysalueille
- ◆ Virkistysalueiden pysäköinnin hallinta
- ◆ Liikennealueiden tekninen ja kunnossapitostandardi on muita alueita vaatimattomampi
- ◆ Pyöräpysäköinti keskeisillä pysäkeillä

An aerial photograph of an airport terminal complex. The terminal features a large glass-fronted building with a central dome-like structure. To the right, there are two large, circular, multi-story buildings. The foreground and middle ground are filled with numerous parking lots packed with cars. The airport tarmac and runways are visible in the background under a clear blue sky.

Joukkoliikenne, Henkilöauto,
Jakelu- ja huoltoajo

Pyöräily

Jalan-
kulk

2.6 Yritysalueet

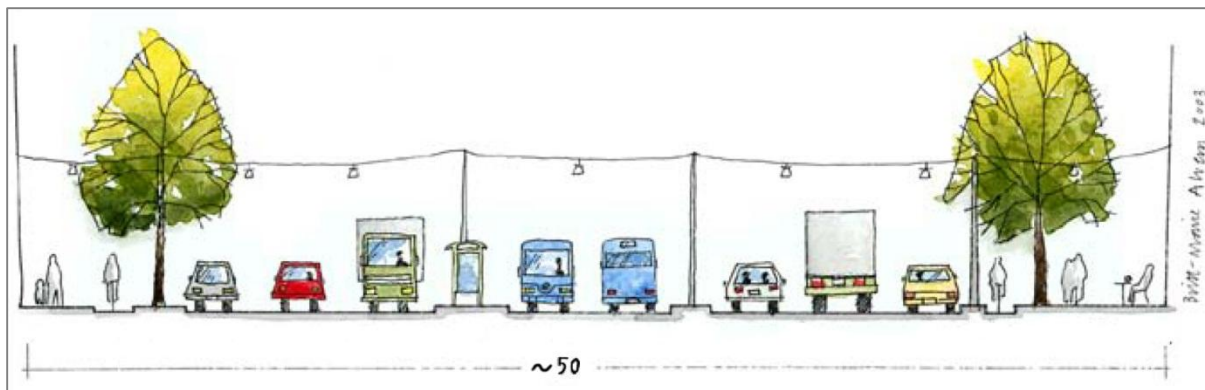
Yritysalueet koostuvat keskeisimmistä logistiikan ja elinkeinoelämän keskittymistä. Vantaan logistinen sijainti on erinomainen: lentokenttä, valtaväylät ja radat linkittävät kaupungin laajaan elinkeinoelämään. Lisäksi Vuosaaren satama on lähellä. Lentokenttä ja sen ympäristön yritystoiminta on Vantaalle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

Yritysalueiden liikenne syntyy tavaroiden ja työntekijöiden liikkumisesta. Liikenteen tulee olla sujuvaa ja matka-aikojen luotettavia vastatakseen elinkeinoelämän kuljetuksien tarpeisiin. Sujuvien pääväylien lisäksi ajantasainen opastaminen ja turvalliset ajoväylät takaavat kuljetuksien onnistumisen. Kuljetuksissa on myös tavalliseen ajoneuvoliikenteeseen verrattuna enemmän riskejä suurten kuormien ja vaarallisten aineiden kuljettamisen vuoksi. Raskaan liikenteen kaluston pysäköinti vaatii tilaa. Myös työntekijöiden liikkuminen kodin ja työpaikan välillä vaatii sujuvia yhteyksiä niin joukkoliikenteeltä, henkilöautolta kuin pyöräliikenteeltä.

YRITYSALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Yritysalueiden on oltava saavutettavissa eri kulkutavoin
- ◆ Katutilan mitoitus raskas liikenne huomioiden
- ◆ Sujuvat autoliikenteen pääväylät ja yhteydet pääliikenneverkkoon
- ◆ Ajantasainen opastus kuljetusten ja työmatkaliikenteen pääreiteille
- ◆ Pysäköinnin riittävyys
- ◆ Kaupunki on aktiivisesti mukana tontin sisäisen liikenteen suunnittelussa

3. Liikennepoliittiset tavoitealueet ja tavoitteet



Esimerkki "täydellisestä pääkadusta", jossa eri liikemismuotojen ei tarvitse kilpailla tilasta. "Ideaalitapauksessa" katujen leveys olisi noin 50 metriä. Vantaan pääkadut ovat huomattavasti kapeampia, joten katutilankäytössä joudutaan teke-
mään valintoja. Lähde: Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

3.1 Tavoitealueet ja niiden tausta

Liikennesuunnittelun visio konkretisoidaan tavoitteilla.

Vision pohjalta määriteltiin neljä tavoitealuetta:

- saavutettavuus ja elinvoimaisuus
- turvallisuus ja terveellisyys
- liikkumisalueet ja liikenneverkot
- avoimuus ja tehokkuus.

Liikennepoliittisen ohjelman tarkoitus on tavoitealueiden avulla kuvata, miten liikennettä suunnitellaan ja eri kulkumuotoja priorisoidaan niin, että liikennesuunnittelun visio toteutuu. Kaikki kulkumuodot ovat tarpeellisia, mutta ne painottuvat liikkumisalueittain eri tavoin. Vantaa tavoittelee tiivistä ja tehokasta maankäyttöä. Liikennesuunnittelun näkökulmasta tiiviys edellyttää kulkumuotojen priorisointia.

Tiiviissä kaupunkiympäristössä kaikille kulkumuodoille ei ole annettavissa niiden tarvitsemaa tilaa. Hyvä esimerkki on viereisen sivun kuvassa esitetty ”täydellinen pääkatu”, jonka leveys on noin 50 metriä. Tällaista katutilaa ei yleensä ole käytettävissä, esimerkiksi keskustassa tällaisen tilan varaaminen liikkumiselle vähentää merkittävästi muun maankäytön määrää ja tekee alueesta tehottomasti rakentuneen. Tilanpuutteen vuoksi suunnittelussa joudutaan tekemään valintoja. Näitä valintoja ohjataan Vantaan liikennepoliittisella ohjelmalla ja sen tavoitteilla.

Saavutettavuus ja elinvoimaisuus

- Matkaketjut ovat sujuvia ja matka-ajat luotettavia
- Eri väestöryhmät huomioidaan suunnittelussa
- Liikennejärjestelmä tukee kaupungin elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä

Liikkumisalueet ja liikenneverkot

- Erityyppisillä liikkumisalueilla on erilaiset suunnitteluperiaatteet
- Kaikille kulkumuodoille määritellään kehittämistavoitteet ja tavoiteliikenneverkot
- Liikkumisen hinnoittelulla ja kunnossapidon priorisoinnilla ohjataan liikkumiskäyttäytymistä

Turvallisuus ja terveellisyys

- Liikenneturvallisuus paranee ja liikkumisympäristöt koetaan turvallisiksi
- Liikenteen terveys- ja ympäristöhaitat vähenevät
- Jalankulun ja pyöräilyn edistämisellä lisätään myönteisiä terveysvaikutuksia

Avoimuus ja tehokkuus

- Liikennejärjestelmää kehitetään läpinäkyvästi ja pitkäjänteisesti
- Tavoitteiden toteutumista ja vaikutuksia seurataan
- Tilan, luonnonvarojen ja resurssien käyttö on tehokasta ja ennakoitavaa.

3.2 Liikennepoliittiset tavoitteet ja toimintalinjaukset

Yhteisesti määritellyt tavoitteet auttavat kaupunkia suuntaamaan voimansa keskitetysti ja rajalliset resurssit huomioon ottaen toteuttamaan yhteistä visiota. Tavoitteet on laadittu ohjamaan liikennesuunnittelua pitkällä aikavälillä (> 10 vuotta). Tavoitteita tarkentavat toimintalinjaukset ohjaavat toimintaa konkreettisesti. Jatkuvalle seurannalle varmistetaan siitä, että ohjaavat toimenpiteet toteuttavat liikennesuunnittelun tavoitteita.



Toimintalinjaukset

Saavutettavuus ja elinvoimaisuus

- ◆ Parannetaan Joukkoliikennekaupunki-työssä määriteltyjen joukkoliikenteen runkoyhteyksien toimintaedellytyksiä
- ◆ Kehitetään asuinalueiden keskeisten pysäkkien laatutasoa ja yhteyksiä
- ◆ Seurataan "Liikkuminen palveluna" (MaaS) –kehitysohjelmia ja määritetään kaupungin toimintalinja tähän toimintaan
- ◆ Seurataan uusien liikennemuotojen kehitystä ja luodaan edellytyksiä niiden käyttöönottamiseksi
- ◆ Tutkitaan kaupunkipyöräkokeilua
- ◆ Laaditaan raskaiden ajoneuvojen pysäköintiselvitys ja periaatteet paikkojen järjestämiseksi
- ◆ Nimetään liikenteellisesti merkittävien työmaiden hallintaan henkilö, joka vastaa väliaikaisten kulkureittien suunnittelusta ja laadusta, rakentamisen koordinoinnista ja työnaikaisesta opastuksesta

3.3 Saavutettavuus ja elinvoimaisuus

Alueen sijainti ja sen liikenneyhteydet ovat keskeisiä alueiden kehitykseen vaikuttavia tekijöitä. Elinvoimainen ja kestävä kaupunki syntyy, kun liikkuminen eri alueilla ja niiden välillä on sujuvaa ja helppoa. Saavutettavuudella pyritään varmistamaan liikkumisen helppous eri väestöryhmille ja eri liikennejärjestelmän osien mutkaton yhteistyö. Erityisesti tavoitellaan sujuvia matkaketjuja ja luotettavia matka-aikoja.

Saavutettavuutta parannetaan erityisesti lyhentämällä kestävien liikkumismuotojen matka-aikaa laadukkaiden joukkoliikenteen ja pyöräilyn runkoyhteyksien avulla. Runkoyhteyksien lisäksi kehitetään sitä tukevaa liityntäliikennettä. Matka-ajan luotettavuutta voidaan parantaa esimerkiksi älyliikenteen keinoin ja Vantaalla halutaankin seurata aktiivisesti älyliikenteen kehitystä ja olla mukana älyliikenteen ratkaisuiden hyödyntämisessä.

Toimintalinjaukset

Turvallisuus ja terveellisyys

- ◆ Liikenneturvallisuutta kehitetään pienillä toimenpiteillä erityisesti koulujen ja päiväkotien ympäristöissä sekä kävely- ja pyöräilyreittien jatkuvuuspuutteiden osalta
- ◆ Varaudutaan terminaalien suunnittelussa ja toteutuksessa sähköbussien lataukseen sekä edistetään sähköautojen latausmahdollisuuksia yleisillä pysäköintialueilla
- ◆ Parannetaan pyöräilyn runkoreittejä (1 reitti/vuosi)
- ◆ Mopoilu siirretään pääsääntöisesti pois pyöräteiltä
- ◆ Kehitetään tärkeimpien virkistysalueiden joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteyksiä sekä pysäköintiä

3.4 Turvallisuus ja terveellisyys

Turvallisuus on perusarvo. Liikenteessä tapahtuvat onnettomuudet ja omaisuusvahingot heikentävät asukkaiden hyvinvointia ja lisäävät kaupungin kustannuksia. Liikennejärjestelmän hyvällä suunnittelulla voidaan vähentää huomattavasti liikenneonnettomuuksien riskiä. Täysin riskitöntä liikenneympäristöä ei kuitenkaan voida kokonaisuutena taata hyvälläkään suunnittelulla, vaan myös liikkujat itse ovat velvollisia vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen.

Liikenneturvallisuuden kehitystä seurataan vuosittain. Vantaalla on vuosittain tapahtunut yli 200 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta, joissa on kuollut keskimäärin noin 3 henkilöä. Onnettomuusluvut osoittavat, että kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on vähentynyt samaan aikaan kun autojen määrä on lisääntynyt.

Liikennejärjestelmä mahdollistaa asukkaiden ja tavaroiden liikkumisen, mutta samalla se aiheuttaa ympäristöönsä ja ihmisille melu-, päästö- ja terveyshaittoja sekä estevaikutuksia. Vantaan kaupunki on omalla ympäristöpolitiikallaan sitoutunut kehittämään kestäväää kaupunkia. Liikennepoliittisen ohjelman tavoitteena onkin edistää liikenneympäristön terveellisyttä ja viihtyisyyttä ja samalla vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Keskeisimpiä toimia ovat melutorjunnan kehittäminen, ajonopeuksien hillintä ja ympäristöystävällisten kulkuvälineiden käytön edistäminen.

Toimintalinjaukset
Liikkumisalueet ja liikenneverkot

- ◆ Laaditaan kaikille kulkumuodoille tavoiteverkot ja korjataan yhteyspuutteet
- ◆ Määritetään keskustojen liikennejärjestelmän tavoitetila
- ◆ Seurataan pysäköintinormien ajantasaisuutta
 - Keskusta-alueiden asuntorakentamisen pysäköintinormikokeilun seurannan perusteella päätetään asuntorakentamisen pysäköintinormit vuoden 2018 lopulla
 - Seudullisen työpaikka-alueiden auto- ja pyöräpaikkamäärien laskentaohjeen soveltuvuutta Vantaalle tutkitaan
- ◆ Keskusta-alueille laaditaan autopysäköinnin kokonaissuunnitelmat ja päätetään vastuutahot
- ◆ Laaditaan erilaisille pyöräpaikoille määritelmät ja päätetään pyöräpaikkanormit
- ◆ Päivitetään erikoiskuljetusreittien suunnitelma

3.5 Liikkumisalueet ja liikenneverkot

Liikkumisella on eri alueilla erilaiset tarpeet mm. reittien nopeudelle ja suhteelle ympäröivään maankäyttöön. Vantaan eri liikkumisalueilla noudatetaan niille sovitettuja suunnitteluperiaatteita. Liikkumisalueilla priorisoidaan ja tunnistetaan eri kulkumuotojen kehittämistavoitteet ja tavoiteliikenneverkot. Esimerkiksi pyöräilyn laatukäytävillä on alueen läpi kulkevaa pitkämatkaista, nopeaa pyöräilyä, kun taas kävelypainotteisilla alueilla pyöräilyn nopeus täytyy sovittaa kävelijöiden rytmiin. Suunnittelussa on huomioitava alueiden ominaispiirteiden lisäksi alueen sisäinen liikenne sekä alueelle saapuva että sieltä poistuva liikenne sekä niiden erilaiset tarpeet.

Tiivistyvät kaupunkitilat edellyttävät tehokkaita katutilan käyttöperiaatteita ja pysäköintiratkaisuja. Tilanpuutteen, rajallisten resurssien ja kestävyysnäkökulmasta kaikkien kulkumuotojen olosuhteita ei voida parantaa kaikilla alueilla samanaikaisesti. Priorisoinnilla ja alueiden ominaispiirteiden tunnistamisella luodaan taloudellisesti kestävästi laadukasta liikennenympäristöä asukkaille.

Liikkumiskäyttäytymistä voidaan ohjata liikkumisen hinnoittelulla ja kunnossapidon priorisoinnilla. Esimerkiksi pysäköintipaikkamaksut ja joukkoliikenteen lippuhinnat vaikuttavat kulkumuodon houkuttelevuuteen ja sitä kautta ohjaavat ihmisten liikkumiseen. Rakentamisen ja kunnossapidon priorisoinnilla pyritään edistämään kestäviä liikennemuotoja ja niiden ympärivuotista käyttöä.

Toimintalinjaukset

Avoimuus ja tehokkuus

- ◆ Laaditaan liikenneverkon ja -järjestelmän 10-vuotiskauden kehittämissuunnitelma
- ◆ Kehitetään liikennejärjestelmää pienin kustannustehokkain toimenpitein
- ◆ Pysäköinti asetetaan maksulliseksi keskustoissa ja asemien ympäristöissä ja pysäköintimaksun keräämisen järjestämistä päätetään
- ◆ Tuotetaan ajantasaista tietoa liikenteestä ja liikennesuunnittelusta

3.6 Avoimuus ja tehokkuus

Liikennejärjestelmää kehitetään läpinäkyvästi ja pitkäjänteisesti. Liikenteen tehokkuus edellyttää oikeita kulkuvälineitä oikeissa ympäristöissä. Vantaan liikkumisalueet ja niiden suunnitteluperiaatteet tuovat näkemystä tehokkaaseen ja optimaaliseen liikennesuunnitteluun erilaisten alueiden ja ympäristöjen osalta. Hyvä ohjelmointi takaa sen, että järjestelmä kehittyy harkitusti ja halutulla tavalla sekä mahdollistaa kehittämiskustannusten ennakkoinnin ja niihin varautumisen

Liikennejärjestelmän tehokkuus muodostuu kolmesta komponentista: tila, luonnonvarat ja resurssit. Tehokas tilankäyttö tarkoittaa käytön optimoimista niin ajallisesti kuin rakenteellisen tilan osalta. Luonnonvarojen tehokas käyttö edellyttää toiminnan ohjaamista kestäviin liikennejärjestelyihin ja kestävien arvojen priorisoimista maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa. Resurssitehokkuusajattelu perustuu siihen, että liikkumisen kysyntää ohjataan liikennesuunnittelun tavoitteiden mukaisesti. Liikkumisesta muodostetaan ennen kaikkea palvelu sen käyttäjille..

Tavoitteiden toteutumisen ja niiden vaikutuksien seuranta sekä arviointimenetelmien kehittäminen tuovat sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin ja parantavat mahdollisuuksia torjua liikenteen haittoja ja vahvistaa siitä saatavia hyötyjä. Säännöllinen ja suunniteltu seuranta pitävät liikennepoliittisen työn dynaamisena: seurannan avulla tunnistetaan vaikutukset, niin hyödyt kuin haitatkin, ja näiden avulla voidaan suunnata toimenpiteitä oikein.