



Vantaan lausunto Helsingin uuden yleiskaavan ehdotuksesta

VD/9912/00.04.03/2015

Helsingin yleiskaavan tavoitteena on kansainvälinen pääkaupunki ja metropolialueen vahva urbaani ydin. Yleiskaavassa varaudutaan 250 000 uuteen asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Kasvusta kolmannes on arvioitu sijoittuvaksi nykyiseen tiivistyvään kaupunkirakenteeseen, toinen kolmannes uusille alueille ja loput ns. bulevardille, jotka syntyisivät nykyisten moottoriteiden muuttamisen myötä. Omien hyvien kokemusten perusteella Vantaa kannattaa täydennysrakentamisen lisäpotentiaalin tutkimista mm. Kehä I:n pohjoispuolisella esikaupunki-alueella.

Bulevardeista on ensimmäisiksi maankäytön kohteiksi ehdotettu mm. Laajasaloa ja Länsiväylää Lauttasaaren osalta, joista saadaan hyvää käytännön kokemusta bulevardien mahdollisuuksista ja vaikutuksista. Seudullisesti merkittävämpi muutos käynnistyy vasta seuraavassa vaiheessa säteittäisten pääväylien bulevardisoinnin myötä. Kaupunkirakenteellisesti on kyse yleiskaavan tavoitteista laajentaa kantakaupunkia ja kehittää Helsingistä verkostokaupunkia. Seudullisen liikennejärjestelmän näkökulmasta muutoksen vaikutus on erittäin suuri. Liikennejärjestelmän muuttaminen ja sen kapasiteetin kasvattaminen ei onnistu pelkästään yhden kaupungin laatimalla yleiskaavalla, koska se edellyttää valtion ja seudun yhteistä suunnittelua, sopimuksia ja päätöksiä, joiden foorumina toimii Helsingin seudun liikennejärjestelmä HLJ.

Verkostokaupungin kehittäminen on hyvä seudullinen tavoite. Käynnissä olevat kaupallisten ja julkisten palveluiden muutokset tarjoavat ainutlaatuisen tilaisuuden tasapainoisen verkostokaupungin kehittämiseen Helsingin seudulle. Yhteistyötä tämän tavoitteen saavuttamiseksi on hyvä jatkaa seuraavassa seudun maankäyttösuunnitelmassa.

Yleiskaavan ehdottamat ratkaisut eivät sisälly viime vuonna valmistuneisiin Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan HLJ2015 ja Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmaan, koska yleiskaavatilanne oli seudullisen suunnittelun käynnistyessä auki. Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että seuraavan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ2019) ja maankäyttösuunnitelman yhteydessä selvitetään seudullisesti Helsingin yleiskaavaratkaisun edellyttämät muutokset.

Kuten yleiskaavan vaikutusten arvioinneissa todetaan, tulee Helsingin ydinkeskustan ja koko valtakunnan hallintokeskittymän seudullinen tavoitettavuus bulevardisoinnin myötä vähenemään. Helsingin seutu kilpailee Tukholman kanssa kansainvälisten yritysten Euroopan toiminnoista pääasiassa sillä, että Helsinki-Vantaan lentoasemalta on mahdollisuus vaihdottomalla lennolla tavoittaa Aasian kasvavat talousalueet. Tämä edellyttää vastaavasti lentoasemalta sujuvia yhteyksiä sekä seudun muihin osiin että Helsingin keskustaan. Kehärata tavoittaa laajan alueen, mutta Helsingin keskustan ja lentoaseman välisenä yhteytenä tulevan lentoradan merkitys kasvaa. Vaikka kyse on tulevaisuuden hankkeesta, tulisi sen suunnittelua yhteistyössä edistää. Esimerkiksi lentoaseman laajennushankkeiden alueen muun maankäytön suunnittelussa tarvitaan tietoa radan ja aseman tulevasta sijainnista. Lentokentän alueen työpaikkojen kannalta myös toimivat joukkoliikenneyhteydet tulee turvata ydinkeskustan ulkopuolista alueilta.

Helsingin seudun joukkoliikenteen perustana on säteittäinen metro- ja rautatieliikenteen verkko. Helsingin yleiskaavassa esitetään täydennykseksi merkittävää määrää uusia raitiotielinjoja tavoitteena siirtää Helsingin seudulta pääkaupunkiin suuntautuva ajoneuvoliikenne joukkoliikenteelle. Vantaan käsityksen mukaan ratkaisua on yleiskaavassa tarkasteltu puutteellisesti, sillä epäselväksi jää mm. uuden järjestelmän toimiminen osana joukkoliikenteen seudullista kokonaisuutta. Bulevardien ja raitiotielinjojen päätyminen säteittäisillä väylillä Helsingin ja Vantaan yhteisellä Kehä I ja III välisellä vyöhykkeellä on pääosin jätetty ratkaisematta kaupunkirakenteellisesti ja liikenteellisesti. Esitetty laaja uusi raitiotieverkosto vaikuttaa infrakustannusten kautta koko HSL-alueen matkalippujen hintoihin ja kaupunkien maksamiin kuntaosuuksiin, mikä on syytä ottaa huomioon ratkaisun vaikutuksia arvioitaessa. Suunniteltu raitiotieverkko edellyttää mm. uusia raideliikenteen varikkoja. Vantaa toivoo, että yleiskaavassa otettaisiin kantaa em. varikoiden sijaintiin. Vantaa puoltaa seudullista yhteistyötä sekä linja-auto että raideliikenteen varikkojen suunnittelussa ja omistuksessa.



Vantaan kannalta ensisijaisesti toteutettava pikaraitiotieyhteys katsotaan olevan Mellunmäki-Hakunila - Tikkurila - Aviapolis välin yhteys. Tuusulanväylän suunnasta on esitetty Vantaan Tammiston kautta lentoasemalle suuntautuva pikaraitiotieyhteys. Vantaan suunnitelmissa yhteys on suunnattu jatkumaan Tuusulanväylän ali Malmille. Yhteys muodostunee nykyisen Jokeri 2 yhteyden mukaisesti Tuusulanväylän itäpuolelle, mutta sitä ei ole vielä tarkemmin tutkittu. Pikaraitiotieyhteys on tärkeä osa joukkoliikenteen verkostoa, mutta liian hidas toimiakseen yhteytenä Helsingin keskustan työpaikkoihin. Nykyisten moottoritietä liikennöivien bussien matka-aikaan se ei kykene. Malmin lentokenttäalueelta on esitetty pikaraitiotieyhteys Kontulasta Hakunilan suuntaan. Yhteyttä ei ole Vantaan yleiskaavassa, mutta kaupunki suhtautuu ehdotukseen kiinnostuksella.

Yleiskaavassa todetaan, että esikaupunkialueiden tiivistyessä ja uuden raideverkon rakentuessa voi syntyä tarvetta uudelle liityntäpysäköinnille myös Helsingissä, Kehä I:n ulkopuolella. Pääasiallisena tavoitteena on saada muualta seudulta tulevat jättämään autonsa jo tiivistyvän Helsingin ulkopuolelle. Seudun liityntäpysäköinnin rahoitusjärjestelmä on toistaiseksi ratkaisematta ja liityntäpysäköintialueiden kapasiteettia ei voi kasvattaa rajattomasti vaarantamatta muuta maankäyttöä. Seudullisessa raideliikenneverkossa on Vantaan osalta toteuttamatta ainoastaan Ruskeasannan aseman liityntäliikenteen varaukset. Vantaa ei katso voivansa sitoutua yksin ratkaisemaan liityntäpysäköinnin ongelmia, vaan Helsingin on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan liityntäpysäköinti omalla alueellaan.

Helsingin yleiskaavassa esitetty liikenteellinen ratkaisu siirtää seudun liikenteen ruuhkat sekä poikittaisille väylille että säteittäisille valtakunnallisille väylille Kehä I:n pohjoispuolelle. Ruuhkautuminen tulee tapahtumaan Kehä I ja Kehä III:n välillä ja vaikuttaa negatiivisesti Kehä III:n liikenteeseen, joka on mm. koko Suomen elinkeinoelämän kannalta tärkeä eurooppalaisen TEN-T-verkon osa. Myös yhteys Helsingin keskustaan tulee merkittävästi hidastumaan, koska bulevardien vapaa nopeus on alempi kuin nykyinen. Vantaan vahvasta raideliikenteestä huolimatta bussiliikenteellä on suuri merkitys Helsinkiin suuntautuvilla matkoilla erityisesti Hakunilan ja Lahdenväylän suunnista sekä Tuusulanväylältä Pakkala-Tammisto -alueelta. Hidastuminen pidentää matkustajien matka-aikoja, kasvattaa liikennöintikustannuksia ja vähentää joukkoliikenteen käyttöä.

Myyrmäen seudullisen keskuksen kehitysedellytykset on tärkeä turvata. Vantaa ei pidä mahdollisena ohjata Vihdintieltä liikennettä Hämeenlinnanväylän (Kuninkaantammen) suuntaan yksinomaan Myyrmäen keskustan ja Rajatorpantien - Kaivoksen liittymän kautta. Liikennejärjestelyt edellyttävät uutta poikittaista yhteyttä Kuninkaantammen eritasoliittymineen ja Vantaa on valmis keskustelemaan em. yhteyden ja eritasoliittymän toteutuksesta HLJ-työn yhteydessä. Kuninkaantammen eritasoliittymässä tulee säilyttää kaavalliset mahdollisuudet liittymäramppeihin pohjoisen suuntaan.

Vantaan toivoo, että yleiskaavaan sisällytettäisiin tarkastelu erikoiskuljetusreiteistä ja niihin kohdistuvista muospaineista, koska ne vaikuttavat seudullisiin erikoiskuljetusreitteihin etenkin tunnelointisuunnitelmien ja raitiotiejohtimien vuoksi.

Pyöräilyn nopea runkoverkko on yhteensopiva Vantaan kaupungin vastaaviin suunnitelmiin.

Jakomäen Huokotien pohjoispuolelle Vantaan rajan tuntumaan on määritelty lähikeskus ja asuntovaltainen alue, mistä on merkitty Huokotieltä pääkatuyhteys (Somerikkotie) etelän suuntaan, mutta ei pohjoiseen. Tämä Lahdenväylän itäpuolinen yhteystarve on niin merkittävä, että Vantaa ehdottaa pääkatuyhteyden jatkamista myös Huokotien pohjoispuolelle Vantaan rajaan saakka. Katuyhteys yhdistyisi Vantaalla Rajatiehen.

Vantaan kautta kulkevien pääväylien osalta Vantaa pitää bulevardisoinnin vaikutusten testaamiselle parhaana vaihtoehtona Vihdintietä, koska sitä voidaan luontevasti kehittää yleiskaavassa esitettyyn suuntaan raideliikenteen ja kaupunkimaisen rakentamisen väylänä. Vihdintien raitiotieyhteys kytkeytyy Vantaalla Myyrmäen ja Pähkinärinteiden kautta kulkevaan runkoyhteyteen ja joukkoliikenteen tukeutuvaan maankäytön kehittämisvyöhykkeeseen.

Hämeenlinnanväylän bulevardisointi edellyttää, että seudullisesti varmistetaan junakuormien kasvun edellyttämät kapasiteetin lisäykset sekä Kehäradan ja rantaradan kaupunkiratojen liityntäkohdan välityskyky Huopalahdessa. Yleiskaavassa varaudutaan yhteen uuteen rautatieasemaan Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin kohdalla rantaradalla. Uusi asema mahdollistaisi siirtymisen junaan laajenevan kantakaupungin alueella, mutta riski on junakuormien kasvusta yli



radan kapasiteetin. Aseman vaikutus ilman bulevardisointiakin olisi hyvä selvittää seudullisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta.

Lahdenväylä ja Porvoonväylä ovat vaikeimpia muuttaa bulevardeiksi, koska ei ole olemassa paikkaa, missä näiden kahden moottoritieluokkaisen valtakunnallisen pääväylän liikenne voisi edes teoriassa siirtyä raiteelle. Porvoon suunnasta ei ole raideyhteyttä ollenkaan. Väylien liittyminen toisiinsa sekä yhteydet valtakunnallisesti merkittävään satamaan Vuosaarella ovat seudullisesti erittäin merkittäviä asioita, joiden perusteella Vantaa esittää, että Helsingin yleiskaavassa luovutaan kokonaan kaupunkibulevardin suunnittelusta Lahdenväylälle.

Vantaanjoki on merkitty kaavaehdotukseen osaksi ekologista verkostoa, jota kehitetään luontoarvot huomioon ottaen. Vantaanjokea kehitetään laaja-alaisesti vaelluskalavesistönä ja Vantaa on jo omalta osaltaan selvittelemässä Tikkurilan padon purkua ja Keravanjoen Kirkonkylänkosken myllypadon madaltamista. Vanhankaupunginkosken padon purkaminen edistäisi lohikalojen nousua Vantaanjokeen sekä parantaisi ekologista yhteyttä Suomenlahden ja joen valuma-alueen välillä. Samalla joen virkistyskäyttömahdollisuudet kokonaisuudessaan paranevat. Vantaanjoki ja virtavedet ovat tärkeä osa Vantaan identiteettiä. Vantaa esittää toivomuksenaan, että myös Helsinki systemaattisesti kehittäisi vaelluskalojen nousureittejä omalla alueellaan.

Somerikkotien itäpuolella sijaitsee Slåttmossenin suoalue, luonnonsuojelualue ja pohjavesialue. Vantaa ehdottaa asuntovaltaisten kaavamerkinnän poistamista Somerikkotien itäpuolelta ja sen korvaamista viher- ja virkistysaluemerkinnällä. Käytöstä poistuneisiin hiekkakuoppiin olisi mm. mahdollista kehittää alueelle uusi maauimala alueen vetovoimakohteeksi Vnataan ja Helsingin yhteiskohteena. Lisäksi Keravanjokilaaksossa ja Mätäojan uomassa Vantaan rajan välittömässä läheisyydessä viher- ja virkistysalueiden jatkuvuus on syytä turvata paremmin. Vantaa ehdottaa Keravanjoen varrelle muutaman viher- ja virkistysaluemerkinnän lisäämistä Suutarilan rantapuiston ja Viertolanrannan välillä. Mätäojan uomassa viher- ja virkistysalue on syytä osoittaa muun muassa Otamäentien pohjoispuolelle.