VANTAAN LIIKENNEPOLIITTINEN OHJELMA

KESTÄVÄ KAUPUNKILIIKKUMINEN (SUMP)

Vantaa

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma

Kestävä kaupunkiliikkuminen (SUMP)

Julkaisuvuosi: 2023

Kannenkuva: Laura Poskiparta

Kaupunkitilalautakunta 15.2.2023

Kaupunginhallitus 13.3.2023

ESIPUHE

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO tarkentaa ja konkretisoi kaupungin strategiassa 2022–2025, Resurssiviisauden tiekartassa 2021–2025, 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.

Vantaan ensimmäinen liikennepoliittinen ohjelma valmistui vuonna 2016. Hiilineutraaliustavoitteen asettaminen, uusi kaupunkistrategia, uusi yleiskaava ja ratikkalinjauksen suunnittelu ovat muuttaneet liikennesuunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita niin merkittävästi, että liikennepoliittisen ohjelman päivittäminen tuli ajankohtaiseksi. VALOn päivitystyötä on tehty samanaikaisesti Vantaan turvallisuussuunnitelman, Resurssiviisauden tiekartan, Vantaan palveluverkkosuunnitelman ja joukkoliikennekaupunkityön päivityksien kanssa varmistaen näin ohjelmien yhteensopivuuden.

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman tavoitteena on ohjata suunnittelua ja antaa lisätietoja päätöksenteon tueksi. Tavoitteita on tarkennettu niitä konkretisoivien aluekohtaisten suunnitteluperiaatteiden avulla. Lisäksi toimenpiteiksi on nostettu aiheita, joissa tunnistettiin kehittämistarvetta lähitulevaisuudessa. Ohjelma koskee pääsääntöisesti liikennesuunnittelua, mutta liikenteen suunnittelu kytkeytyy tiiviisti kaupungin maankäytön ja palveluiden suunnitteluun, minkä takia osa tavoitteista ja toimenpiteistä koskee myös näitä aiheita.

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

Liikennepoliittisen ohjelman ihmislähtöinen lähestymistapa, tavoitteiden ja toimenpiteiden muodostamisprosessi sekä vuorovaikutusprosessi noudattivat kestävien kaupunkiliikkumisen ohjelmien (SUMP) lähestymistapaa. SUMPeissa edellytettävän toiminnallisen työssäkäyntialueen näkökulman työhön tuo seudullinen MAL-suunnitelma, joka on toiminut tämän työn lähtökohtana. Vantaan liikennepoliittinen ohjelma toimii myös Vantaan kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmana.

SISÄLLYS

1. JOHDANTO
2. LIIKENTEEN KEHITYSNÄKYMÄT VANTAALLA
3. OHJELMAN RAKENNE
4. VISIO JA TAVOITTEET
5. LIIKKUMISALUEET JA SUUNNITTELUPERIAATTEET
KOKO KAUPUNKIA KOSKEVAT PERIAATTEET
KAUPUNKIKESKUKSET
KESTÄVÄN LIIKKUMISEN ALUEET
MUUT ASUINALUEET
TIIVIIN YHDYSKUNTARAKENTEEN ULKOPUOLISET ALUEET
YRITYSALUEET
6. TOIMENPITEET
7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI
8. OHJELMAN JA TAVOITTEIDEN SEURANTA

1. JOHDANTO

LÄHTÖKOHDAT

Vantaan kaupunkistrategian 2022–2025 vision mukaan Vantaa on rohkea, rento ja viihtyisä kestävyyden edelläkävijäkaupunki. Kaupunkistrategiassa kestävän liikkumisen edistäminen on nostettu tärkeään asemaan resurssiviisaus- ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa.

Hiilineutraaliustavoitteeseen pääsemiseksi Vantaa on Resurssiviisauden tiekartassa asettanut tavoitteeksi vähentää liikenteen päästöjä yli 80 prosenttia vuoden 1990 tasosta 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.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 asettaa seudun kaikille kunnille yhteiset tavoitteet ja linjaukset kuntakohtaisten ohjelmien ja toimenpiteiden laatimiseen. MAL 2019 -suunnitelman tavoitteena on vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva seutu. Ilmastonmuutoksen hillitseminen ja sen keskeisenä keinona päästöjen vähentäminen on nostettu suunnitelmaa ohjaavaksi määrääväksi tavoitteeksi. Suunnitelman mukaan seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukyisille alueille, raideliikenteeseen 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 kestävä kaupungistuminen. Sen lisäksi suunnittelussa paneudutaan kolmeen ajankohtaiseen kärkeen: yhteiskunnan murrokseen, sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja Helsingin seutuun osana maailmaa.

Vantaalla on uusi yleiskaava 2020, joka antaa suuntaviivat Vantaan maankäytön kehittämiselle. Yleiskaavan mukaisesti kasvu ohjataan nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä tiivistäen ja uudistaen. Kaupunkirakenteen tiivistäminen tarkoittaa myös liikenteen lisääntymistä kaupunkimaisilla alueilla. Jotta lisääntyvä liikenne saadaan mahtumaan rajalliseen katutilaan ja kaupunkikeskuksista saadaan viihtyisiä paikkoja asua ja asioida, tulee liikenteen kasvu pystyä ohjaamaan kestäviin liikennemuotoihin. Samalla huolehditaan autoliikenteen toimintaedellytyksistä.

VALTAKUNNALLISET TAVOITTEET

Yleiskaavan mukainen maankäytön kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista pääkeskukset Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki vahvistuvat ja laajenevat merkittävästi. Keskusten lisäksi vahva kasvukäytävä on Vantaan ratikan varsi. Joukkoliikennekaupunki täydentyy lisäksi muilla yhteyksillä ja solmukohdilla. Merkittävä osa kasvusta keskittyy näin joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle, mikä tukee kestävien kulkumuotojen käyttöä ja resurssiviisasta tilan jakoa.

Vantaan liikennejärjestelmä nojaa vahvasti valtakunnallisiin pääväyliin ja rataverkkoon. Toisaalta ne mahdollistavat suuren kapasiteetin ja nopean liikkumisen, toisaalta aiheuttavat estevaikutuksia kaupunkirakenteeseen, maankäytön kehittämiseen ja paikalliseen liikkumiseen. Kaupungin kehittyessä yhteistyö valtion toimijoiden kanssa väylien ja asemien kehittämisessä on keskeistä.

Liikenteen tuottamasta melusta ja ulkoilman epäpuhtauksista aiheutuu terveys- ja viihtyisyyshaittoja. Liikenteen melu ja ilman epäpuhtauspitoisuudet ovat korkeimmillaan katu- ja tiealueilla ja ne laskevat etäisyyden kasvaessa. Kaupunkirakenteen tiivistyminen synnyttää suunnittelussa huomioitavia haasteita melun ja ilmanlaadun suhteen. Haittoja vähennetään ja ehkäistään maankäytön- ja liikenteen suunnittelulla, meluestein ja pölyntorjunnalla.

Liikennepoliittisen ohjelman toteuttamisen rinnalla kulkee Vantaan kaupungin turvallisuussuunnitelman 2022–2025 toimenpiteiden jalkauttaminen. Turvallisuussuunnitelma päivitetään uuden valtuustokauden alussa, jotta se vastaa valtuustokauden strategisiin tavoitteisiin. Turvallisuussuunnittelun tavoitteena on ennalta ehkäistä ja torjua onnettomuuksia, tapaturmia, rikoksia sekä häiriöitä ja parantaa ihmisten turvallisuuden tunnetta. Turvallisuussuunnitelmassa on oma kokonaisuutensa liikkumisen turvallisuudesta. Kokonaisuudessa painotetaan liikenneympäristön turvallisuutta, joukkoliikenteen koko matkaketjun turvallisuutta sekä asenteisiin vaikuttamista ja kaupunkilaisten vahvempaa osallistamista turvallisuuden edistämiseen.

Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma vuosille 2022–2031 on laadittu saman aikaisesti Liikennepoliittisen ohjelman kanssa. Ohjelmien tavoitteita ja sisältöjä on yhteensovitettu huomioiden erityisesti palvelujen sijoittuminen ja kestävän 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 näkemys ohjelman tavoitteista ja toimenpiteistä sekä sitouttaa kaupungin yksiköt toimenpiteiden toteuttamiseen. Työn aikana järjestetyissä vuorovaikutteisissa työpajoissa osallistettiin kaupungin liikennejärjestelmäsuunnittelun ja liikenteen aluesuunnittelun vastuualueita sekä kaupungin yleis- ja asemakaavoituksen yksiköitä. Työstä pyydettiin laajasti kommentteja kaupungin eri palvelualueilta sekä muun muassa vanhusneuvostolta, nuorisovaltuustolta, Helsingin seudun pyöräilijöiltä ja Helsingin seudun kauppakamarilta. Asukkaiden liikkumistottumuksia ja näkemyksiä liikkumiseen liittyvistä kehittämistarpeista selvitettiin asukaskyselyn avulla vuoden 2021 lopussa.

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman päivitystyö aloitettiin syykuussa 2021 ja se valmistui joulukuussa 2022. Työn toteutuksesta vastasi Riikka Kallio ja Laura Poskiparta WSP Finland Oy:stä. Lisäksi työhön ovat osallistuneet Leena Gruzdaitis, Timo Kärkinen, Juhani Bäckström, Aleksi 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.

2. LIIKENTEEN KEHITYSNÄKYMÄT VANTAALLA

MUUTOSTRENDIT JA ASUKASLUVUN 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. Tämä edellyttää sopeutumista ja ilmastoriskien tarkastelua. Ilmastonmuutoksen myötä myös äärimmäiset sääilmiöt yleistyvät, mikä pitää huomioida niin liikennesuunnittelussa kuin turvallisen infrastruktuurin ylläpidossa. 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 prosenttia vuonna 2021. Eniten lähitulevaisuudessa kasvavat Kivistön, Myyrmäen, Aviapoliksen ja Tikkurilan suuralueet. Yleiskaava 2020 väestöskenaarion mukaan kasvu jatkuu edelleen ja vuonna 2030 Vantaalla on skenaariosta 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 prosenttia (joukkoliikenne 20 prosenttia, pyöräliikenne 7 prosenttia, jalankulku 27 prosenttia), kun vuonna 2012 vastaava osuus oli 52 prosenttia. Kestävien kulkumuotojen käyttö on siis ollut hienoisessa kasvussa. Pyöräliikenteen kulkutapaosuus ei kuitenkaan ole vuodesta 2012 vuoteen 2018 kasvanut.

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

Autoliikenteen määrät valtion tieverkolla ovat nousseet vuodesta 2017 lähtien 2–6 prosenttia vuodessa. Koronapandemian vaikutuksesta nousu taittui 9 prosentin laskuun vuonna 2020. Vuonna 2021 liikennemäärät ovat jälleen kasvaneet, mutta eivät ole vielä palautuneet koronapandemiaa edeltävälle tasolle. Vaikka liikennemäärät ovat kasvaneet, positiivisena kehityksenä voidaan pitää asukasta kohti lasketun liikenteessä olevien henkilöautojen määrän 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 liikennemuotojen palveluntarjonnan parantumiselle. Helsingin Mellunmäestä Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta Lentoasemalle suunnitteilla olevan raitiotien rakentaminen yhdessä bussilinjojen runkolinjauudistuksen kanssa 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 edistämisohjelmassa tunnistetaan kaupungin erityyppiset kävely-ympäristöt ja määritetään niiden kehittämisen tavoitteet sekä laatutasokriteerit. Vantaan pysäköinnin kehittämisohjelmassa on määritelty Vantaan pysäköintilinjaukset.

LIIKENTEEN 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 kasvun ohjaaminen olemassa olevaan rakenteeseen 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 kaupunkikeskusten liikenneverkkojen kehittäminen kestävää liikkumista suosivaksi sekä kaupunkikeskusten käveltävyyden 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 tilanjaon vaatimuksiin. Menestyneissä kaupungeissa autoliikenne on sujuvaa pääväylillä, kun taas kaupunkikeskuksissa tilaa on annettu enemmän ihmisille. Kansallisten ja seudullisten tavoitteiden mukaan Vantaallakin halutaan varmistaa tiivis ja tehokas maankäyttö siellä, missä sille on parhaat olosuhteet.

Kuva: Arya Wicaksono

3. OHJELMAN RAKENNE

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman yhtenä merkittävimpänä lähtökohtana on Vantaan tavoite olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Toisena tärkeänä lähtökohtana on tiivistyvän maankäytön myötä kaupunkimaisilla alueilla syntyvä tarve liikenteen tilanjaon uudistamiselle. Lisäksi liikennepoliittisella ohjelmalla halutaan vaikuttaa kaupunkilaisten terveyden sekä liikkumisen yhdenvertaisuuden ja tasa-arvoisuuden edistämiseen.

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 liikenneympäristöä ja liikkumismahdollisuuksia kaupunkilaisille tarjotaan, sekä tunnistaa merkittävimmät lähitulevaisuuden kehittämiskohteet.

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman visio kuvastaa liikenteen ja liikkumisen suunnittelun tulevaisuuden tavoitetilaa. Tavoitteet on jaettu neljään tavoitealueeseen ja ne tarkentavat visiota ja ohjaavat liikenteen ja liikkumisen pitkäjänteistä suunnittelua. Visiota ja yleisiä tavoitteita on ohjelmassa konkretisoitu aluekohtaisilla suunnitteluperiaatteilla ja toimenpiteillä, jotka ovat kaksi tämän ohjelman tavoitteita toteuttavaa kokonaisuutta.

Liikkumisalueiden suunnitteluperiaatteet ohjaavat kaikkea tulevaa suunnittelua. Toimenpiteisiin sen sijaan on tunnistettu yksittäisiä lähitulevaisuuden kehittämistarpeita. Toimenpiteet on jaettu kahdeksaan toimenpidekokonaisuuteen, joista jokainen sisältää 3–7 tarkempaa toimenpidettä.

Tässä työssä määriteltyjen toimenpiteiden lisäksi liikenteen kehittämistä koskevia toimenpiteitä on määritelty kulkumuotokohtaisissa ohjelmissa. Nämä määrittelevät tarkempaa suunnittelua ja toimenpidetarpeita kulkumuotojen erityispiirteistä lähtien. Kulkumuotokohtaisia ohjelmia ovat:

- Vantaan kävelyn edistämisohjelma
- Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelma
- Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko
- Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma
- Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla
- Liikenteen rauhoittamisen periaatteet ja liikenneympäristön parantamisen toimenpideohjelma

Kuva: Ilari Lehtinen

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 yhdenvertaisuus

LIIKKUMISALUEET JA SUUNNITTELUPERIAATTEET

- Kaupunkikeskukset
- Kestävän liikkumisen alueet
- Muut asuinalueet
- Yritysalueet
- Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuoliset alueet

TOIMENPITEET

1. Saavutettavuuden parantaminen
2. Kaupunkikeskusten kehittäminen
3. Kestävän liikkumisen verkostojen kehittäminen
4. Liikkumispalveluiden kehittäminen
5. Väylien käytettävyyden sekä liikkumisen turvallisuuden ja terveellisyyden parantaminen
6. Pysäköinnin kehittäminen
7. Liikenteen hallinta ja ohjaus
8. Viestintä ja osallistaminen

4. 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 kestävää 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.

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

- 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 vaihtopaikat ja runkoyhteydet seudun solmukohtien 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

- Resurssiviisauden tiekartan mukaisesti liikenteen kasvihuonepäästöt ovat vähentyneet yli 80 % vuodesta 1990 vuoteen 2030 mennessä.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kustannustehokkaasti suosien tilatehokkaita kulkumuotoja ja liikenneratkaisuja.
- 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.
- Liikennejärjestelmä edistää liikkumisen tasa-arvoisuutta ja yhdenvertaisuutta.

5. LIIKKUMISALUEET JA SUUNNITTELUPERIAATTEET

Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa Vantaa on jaettu viiteen erilaisia liikkumisolosuhteita kuvaavaan liikkumisalueeseen. Jokaiselle liikkumisalueelle on määritelty aluekohtaiset suunnitteluperiaatteet, jotka ohjaavat kulkumuotojen priorisointia ja suunnittelua kullakin alueella. Suunnitteluperiaatteet toimivat työkaluna liikennesuunnittelun ja asemakaavoituksen ratkaisujen määrittämisessä.

Liikkumisalueiden rajat on määritetty 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 joukkoliikennekaupunkityön mukaisiin määrittelyihin: kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyyn, asemakaavoitukseen, alueiden rakennustehokkuuteen sekä keskeisten työpaikka-alueiden ja toimintojen sijoittumiseen. Liikkumisalueet on esitetty seuraavan sivun kartalla. Liikkumisalueita ovat:

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

Kaupunkikeskuksiksi on määritetty kaikki Vantaan aluekeskukset Tikkurila, Myyrmäki, Aviapolis, 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. Aviapolis ja Hakunila on puolestaan määritetty noin 500 metrin säteellä keskusten 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 sekä pyörä- ja joukkoliikenne ovat todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Alueen määrittely perustuu Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työn mukaiseen, päivitettyyn analyysiin hyvin vahvoista ja vahvoista joukkoliikennevyöhykkeistä. Molemmilla vyöhykkeillä on vähintään hyvä joukkoliikenteen palvelutaso runsaan tarjonnan, tiheän vuorovälin ja pysäkkien läheisyyden takia. Joukkoliikennevyöhykkeiden perusteella määriteltyä aluetta rajattiin noin 3 km säteellä asemasta tai keskeisestä pysäkistä, jossa on huomioitu myös liityntäpyöräily asemalle tai pysäkille.

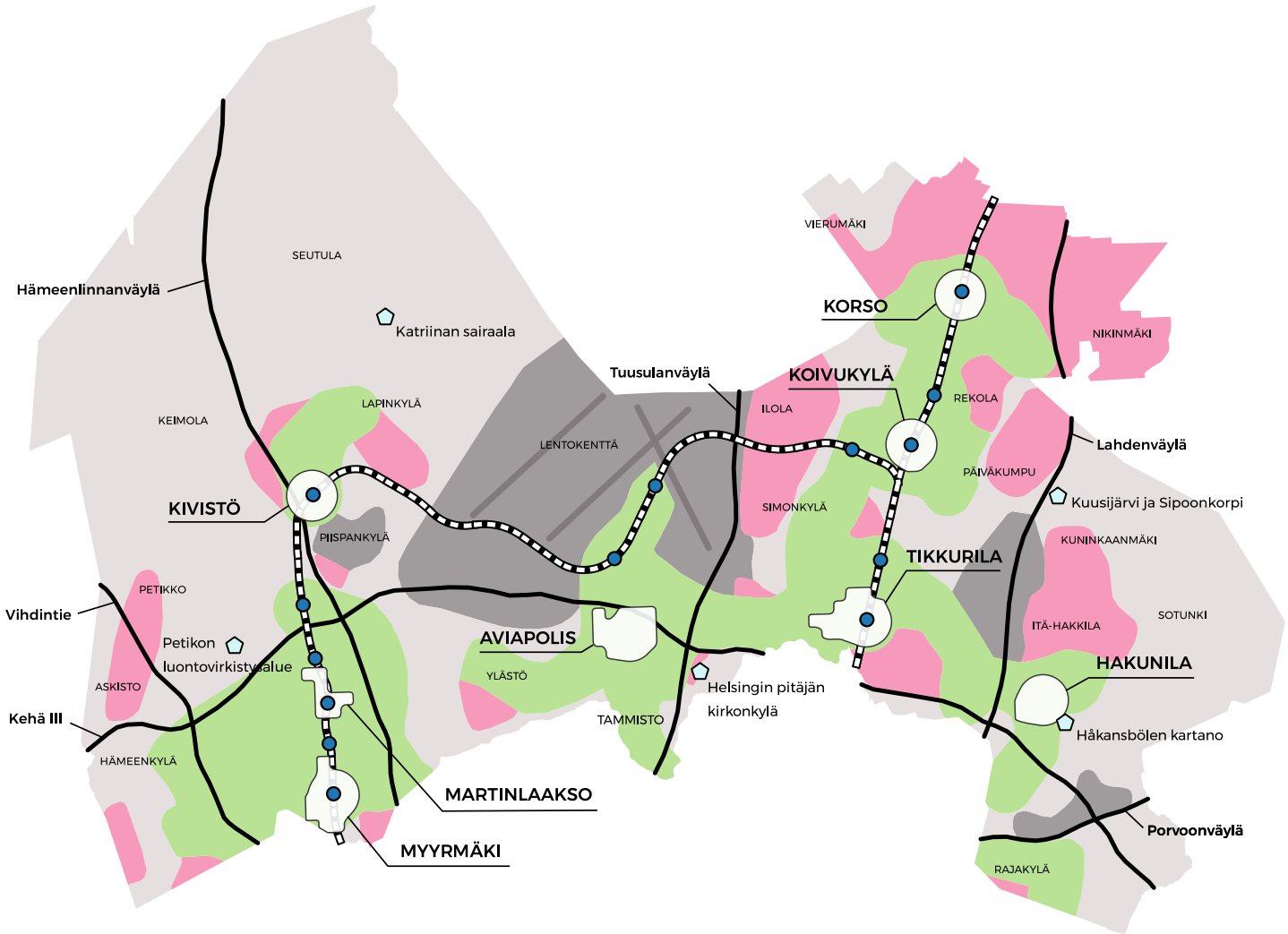
Muut asuinalueet ovat kestävän liikkumisen alueiden ulkopuolelle jääviä, luonteeltaan pääosin pientalovaltaisia alueita. Alueiden rajaukset perustuvat olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Yritysalueiksi on määritetty alueet, joiden pääkäyttötarkoitus on yritys- ja kuljetusalalla. Myös tilaa vievän kaupan alueet ja osa kaupan suuryksiköistä sijoittuu yritysalueille. Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuoliset alueet ovat harvaan asuttuja alueita, virkistysalueita sekä maa- ja metsätalousalueita.

Liikkumisalueiden lisäksi määrittelyihin on nostettu muutamia erityiskohteita, jotka jäävät kestävän liikkumisalueen ulkopuolelle, mutta joiden on tärkeä olla saavutettavissa myös kestävillä kulkumuodoilla. Nämä kohteet ovat Kuusijärven ulkoilualue, Håkansbölen kartano, Helsingin pitäjän kirkonkylä, Petikon luontovirkistysalue ja Katriinan sairaala.

Tulevaisuuden merkittävimpinä maankäytön muutoksina on Aviapoliksen alueen kehittäminen sekä yleiskaavan mukainen ratikkalinjaus ja sen myötä Länsimäen aluekeskuksen kehittäminen. Lisäksi yritysalueet laajenevat Länsi-Vantaalla Petikon ja Vehkalan sekä Petaksen alueille. Liikkumisalueiden karttaa päivitetään aina sellaisten merkittävien hankepäätösten jälkeen, joilla on vaikutusta liikkumisalueiden rajauksiin.

VANTAAN LIIKKUMISALUEET, NYKYTILA 2022



Liikkumisalueiden karttaa päivitetään aina sellaisten merkittävien hankepäätösten jälkeen, joilla on vaikutusta liikkumisalueiden rajauksiin.

KAUPUNKIKESKUKSET

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

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN ALUEET

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

MUUT ASUINALUEET

Kestävän liikkumisen alueiden ulkopuolelle jäävät pääosin pientalovaltaiset asuinalueet.

YRITYSALUEET

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

TIIVIIN YHDYSKUNTARAKENTEEN ULKOPUOLISET ALUEET

Harvaan asutut alueet, virkistysalueet sekä maa- ja metsätalousalueet.

ERITYISKOHTEET

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 joitakin 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. Palvelutasot on suunniteltava niin, että joukkoliikenne tarjoaa todellisen vaihtoehdon myös työmatkaliikenteelle. Liityntäpysäköintiä tarjotaan keskeisillä joukkoliikenteen asemilla ja tämän lisäksi mahdollistetaan pyöräliikenteen liityntää myös olennaisilla bussipysäkeillä.

Autoliikenteen verkkoa jäsennetään siten, että pääkaduilla ja läpiajoon tarkoitetuilla kaduilla varmistetaan hyvät yhteydet ja sujuva liikenne. Yleiskaavassa on merkitty tärkeät liikenneyhteydet, joille liikenne ohjataan. Ennustettavat matka-ajat ovat tärkeitä erityisesti elinkeinoelämän kannalta. 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 terveyspalveluita tarjoavien toimipaikkojen ympäristöissä.

Koko kaupunkia koskevissa suunnitteluperiaatteissa sekä 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. Alueiden suunnittelun ja kehittämisen yhteydessä arvioidaan liikenteen melu- ja ilmanlaatuvaikutukset ja vähennetään niistä aiheutuvia haittoja.

Kuva: Sakari Manninen

KOKO KAUPUNKIA KOSKEVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET

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. Muulla liikenneverkolla autoliikennettä rauhoitetaan ja asuinalueiden ja keskustojen läpiajoa pyritään välttämään.
- Kaikkien liikenneratkaisujen 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.
- Kaavoituksessa ja väylien suunnittelussa otetaan huomioon liikenteen melu- ja ilmanlaatuvaikutukset sekä niille altistuvat asukkaat.
- Autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä tarjotaan keskeisillä joukkoliikenteen asemilla. Mahdollistetaan pyöräliikenteen liityntää myös olennaisilla bussipysäkeillä toteuttamalla runkolukituksen mahdollistavat telineet.
- Kadunvarsipysäköinti ei ole tarkoitettu pitkäaikaiseen pysäköintiin, vaan sitä tarjotaan ainoastaan soveltuvissa katuympäristöissä lyhytaikaiseen pysäköintitarpeeseen.
- Jos alueen kadunvarsipysäköinti on aikarajoitettua ja/tai maksullista, samaa periaatetta noudatetaan myös alueella sijaitsevaan kaupungin kiinteistön pysäköintiin.
- Raskaan liikenteen edellytyksiä tuetaan tarjoamalla pysäköintipaikkoja soveltuvissa kohteissa asuinalueiden läheisyydessä ja edistämällä valtakunnallisesti tärkeiksi määriteltyjen raskaan liikenteen pysäköintialueiden toteutumista päätieverkon yhteyteen.

KAUPUNKIKESKUSTEN 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, Aviapolis, 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 määritetyille 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 kaupunkikeskusten luomiseen. Kaupunkikeskusten alueilla henkilöautoliikennettä tulee rauhoittaa ja sen nopeutta laskea liikenneverkon jäsentelyn, liikenteen ohjauksen ja rakenteellisten ratkaisujen avulla.

Kaupunkikeskuksissa pysäköintiä tehostetaan ja keskitetään ja pysäköinnin olosuhteita kehitetään. Yhtenä tehostamisen keinona käytetään pysäköinnin maksullisuutta silloin, kun pysäköintipaikkojen kysyntä ylittää niiden tarjonnan, samalla huomioiden sujuvat liikenneketjut ja liityntäpysäköinnin toimivuus. Pysäköinnin periaatteena on laadukas, keskitetty pysäköinti, josta on hyvät kävely-yhteydet keskusten palveluihin. Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti kivijalkaliikkeiden läheisyydessä täydentää keskitettyä pysäköintiä. Kadunvarsipysäköinnin sijoittelussa otetaan huomioon lisäksi kunnossapidon edellytysten säilyminen ja resurssit sekä joukkoliikennereittien liikenteen sujuvuuden turvaaminen.

Kuva: Sakari Manninen

Kulkumuotojen priorisointi kaupunkikeskuksissa:

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.
- Huolto- ja jakeluliikenteen toimintaedellytykset turvataan ja järjestelyt kävelyalueilla suunnitellaan kokonaisuutena.
- 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.
- Autojen pysäköinnin periaatteena on keskitetty pysäköinti, josta on hyvät kävely-yhteydet keskustan palveluihin. Kaupungin pysäköintiyhtiö on yksi työkalu tämän mahdollistamiseksi. Ratkaisuissa suositaan vuorottaispysäköintiä ja muita tehokkaita ratkaisuja.
- Autojen kadunvarsipysäköintiä tarjotaan kaupunkikeskusten alueella ainoastaan tonttikaduilla ja tarpeen mukaan kokoojakaduilla täydentämässä vieraspysäköintiä. Lyhytaikaisella kadunvarsipysäköinnillä täydennetään tapauskohtaisesti keskitettyä pysäköintiä kivijalkaliikkeiden läheisyydessä.
- Pysäköinti on lähtökohtaisesti aina lyhytaikaista aikarajoitettua ja/tai maksullista.

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN ALUEIDEN SUUNNITTELUPERIAATTEET

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

Kestävän liikkumisen alueilla tavoitteena on, että kävely, pyöräliikenne ja joukkoliikenne tarjoavat todellisen vaihtoehdon henkilöautolle kaikkina vuodenaikoina. Alueella tarjotaan sujuvat, laadukkaat ja kilpailukykyiset yhteydet joukkoliikenteen runkoyhteyksien ja pyöräliikenteen baanojen ja muiden pääreittien pohjalta. Joukkoliikenteen vuoroväli on tiheä ja pysäkkien palvelutaso korkea. Pyöräliikenteen baanat ja 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 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 alakeskuksiin luodaan paikkoja oleskeluun.

Autoliikenteelle varmistetaan hyvät yhteydet pääkaduilla ja muilla läpiajoon tarkoitetuilla kaduilla. Muulla liikenneverkolla autoliikennettä rauhoitetaan 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.

Kuva: Sami Lievonen

Kulkumuotojen priorisointi kestävän liikkumisen alueilla:

SUUNNITTELUPERIAATTEET

- Kestävä liikkuminen alueilla on todellinen vaihtoehto.
- Joukkoliikenteen pysäkeille on esteettömät, turvalliset ja suorat kävely-yhteydet ja pysäkeillä on hyvät olosuhteet odottamiselle.
- Lähipalveluihin ja -virkistysalueille pääsee helposti ja turvallisesti kävellen ja pyörällä. Ympäristö ja reitit ovat viihtyisiä.
- 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.
- Pyöräpysäköinnille varataan laadukkaat ja riittävät tilat palvelujen ja joukkoliikenteen asemien sekä merkittävimpien pysäkkien yhteyteen.
- Liikkumisen palveluille, kuten kaupunkipyörille, sähköpotkulaudoille ja yhteiskäyttöautoille, varataan riittävät tilat.
- Pysäköintiä keskitetään uusilla alueilla ja vanhoilla hyödynnetään jo olemassa olevia paikkoja. Pysäköintiä tehostetaan muun muassa yhteiskäytöllä, vuorottaiskäytöllä ja nimeämättömillä paikoilla.
- Kadunvarsipysäköintiä tarjotaan pääkaduilla vain poikkeustapauksissa liiketilojen ja palvelujen yhteydessä lyhytaikaisena asiointipysäköintinä. Kokoojakaduilla lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä tarjotaan tarpeen mukaan täydentämään vieraspysäköintiä. Tonttikaduilla voidaan tarjota kadunvarsipysäköintiä ja työpaikkapainotteisilla alueilla harkinnan mukaan.
- Pysäköinti ei lähtökohtaisesti ole maksullista.

MUIDEN ASUINALUEIDEN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Muut asuinalueet sijoittuvat kaupunkikeskusten 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 kaupunkikeskus on joukkoliikenne- tai pyörämatkan päässä. Joukkoliikenteellä pääsee alueelta joko suoraan kaupunkikeskukseen tai joukkoliikenteen solmupisteeseen, josta on jatkoyhteys joukkoliikenteen runkolinjalla.

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

Kuva: Pertti Raami

Kulkumuotojen priorisointi muilla asuinalueilla:

SUUNNITTELUPERIAATTEET

- Reitit päivittäistavarakauppaan, kouluun, päiväkotiin, lähivirkistysalueille ja joukkoliikenteen pysäkeille ovat turvallisia kävellä ja pyöräillä. Alueen sisällä arjen liikkuminen onnistuu hyvin ilman autoa.
- Merkittävimmillä joukkoliikenteen pysäkeillä on mahdollisuus runkolukittavaan pyöräpysäköintiin.
- Pysäköinti on toteutettu tonttikohtaisesti. Kadunvarsipysäköintiä ei lähtökohtaisesti tarjota pääkaduilla, muilla kaduilla harkinnan mukaan vieras- ja asiakaspysäköintiin. Vieras- ja asiointipysäköintiin hyödynnetään julkisten palvelujen pysäköintialueita toimintojen aukioloaikojen ulkopuolella.
- Pysäköinti ei lähtökohtaisesti ole maksullista ja aikarajoituksia käytetään tapauskohtaisesti.

YRITYSALUEIDEN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Yritysalueet koostuvat keskeisimmistä logistiikan ja elinkeinoelämän keskittymistä. Vantaan logistinen sijainti on erinomainen: lentoasema, valtaväylät ja radat linkittävät kaupungin laajaan elinkeinoelämään. Lisäksi Vuosaaren satama on lähellä. Lentoasema ja sen ympäristön yritystoiminta 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 joukkoliikenteelle, henkilöautoliikenteelle kuin pyöräliikenteelle alueen luonteen mukaan. Suunnittelussa on tärkeää tunnistaa yritysalueen tyyppi (logistiikka, teollisuus, pienteollisuus, tilaa vievä kauppa, toimistot) ja alueen elinkaari ja suunnitella ratkaisut sen mukaan.

Autoliikenne yritysalueilla on sujuvaa ja matka-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.

Kuva: Timo Kärkinen

Kulkumuotojen priorisointi yritysalueilla:

SUUNNITTELUPERIAATTEET

- Tunnistetaan yritysalueen tyyppi (logistiikka, teollisuus, pienteollisuus, tilaa vievä kauppa, toimistot) ja elinkaari. Suunnitteluperiaatteet ja mitoitus määräytyvät yritysalueen tyypin 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.
- Tonttien ja kadun välisen liikenteen tulee olla sujuvaa ja turvallisesta. Tontin toiminnot eivät saa haitata kadulla tapahtuvaa liikkumista.
- Kadunvarsipysäköintiä ei lähtökohtaisesti tarjota pääkaduilla. Tonttikaduilla kadunvarsipysäköintiä tarjotaan vain harkinnan mukaan. Yritysalueilla tarjotaan tarvittaessa kokoojakaduilla kadunvarsipysäköintiä, joissa aikarajoituksia käytetään tapauskohtaisesti. Työpaikka-alueilla voidaan tarjota lyhytaikaista aikarajoitettua kadunvarsipysäköintiä kokoojakaduilla liiketilojen ja palvelujen läheisyydessä.
- Pysäköinti ei lähtökohtaisesti ole maksullista.

TIIVIIN YHDYSKUNTARAKENTEEN ULKOPUOLISTEN ALUEIDEN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuolisilla alueilla maankäyttö on harvaa, ja etäisyydet Vantaan kaupunkikeskuksiin ovat suhteellisen pitkiä. Alueilta on järjestetty joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen yhteydet keskeisiin palveluihin, kuten lähikauppaan ja kouluun. Yhteys ei kuitenkaan ole palvelutasoltaan välttämättä yhtä laadukas kuin alueilla, joissa asutusta ja liikkumistarvetta on enemmän. Alueelle sijoittuvissa asukaskeskittymissä on tärkeää kiinnittää huomiota paikallisen kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin.

Tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle sijoittuu muutamia erityiskohteita, jotka jäävät kestävän liikkumisalueen ulkopuolelle, mutta joiden on tärkeä olla hyvin saavutettavissa myös kestävillä kulkumuodoilla. Nämä alueet ovat Kuusijärven ulkoilualue, Håkansbölen kartanon alue, Helsingin pitäjän kirkonkylä, Petikon luontovirkistysalue ja Katriinan sairaala.

Virkistysalueiden liikenteen järjestämisen näkökulmasta haasteena on alueiden 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 huomattavasti vähemmällä käytöllä.

Kuva: Pekka Turtiainen

Kulkumuotojen priorisointi tiiviin yhdyskuntarakenteen ulkopuolisilla alueilla

SUUNNITTELUPERIAATTEET

- Tärkeimpien virkistysalueiden ja merkittävien yksittäisten kohteiden hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla varmistetaan.
- Alueelle sijoittuvissa asukaskeskittymissä on tärkeää kiinnittää huomiota paikallisen kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisiin olosuhteisiin.
- Keskeisillä joukkoliikenteen pysäkeillä ja virkistysalueilla tarjotaan riittävä ja laadukas pyöräpysäköinti.
- Pysäköinti tapahtuu lähtökohtaisesti kohteen omalla tontilla, LPA-alueella tai LP-alueella riippuen kohteen sijainnista. Pysäköinnissä käytetään aikarajoituksia kohteen ominaisuudet ja tarve huomioiden.
- Pysäköinti ei lähtökohtaisesti ole maksullista.

6. TOIMENPITEET

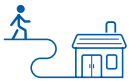
Vantaan liikennepoliittisen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi on määritetty kaksi kokonaisuutta: liikkumisaluekohtaiset suunnitteluperiaatteet ja toimenpiteet. Liikkumisalueiden suunnitteluperiaatteet ohjaavat kaikkea tulevaa suunnittelua ja toimenpiteisiin on tunnistettu yksittäisiä kehittämistarpeita.

Toimenpiteet on jaettu kahdeksaan toimenpidekokonaisuuteen, joista jokainen sisältää 3–7 tarkempaa toimenpidettä. Toimenpiteiden toteuttamisajankohta on seuraavan viiden vuoden aikana, vuosina 2023–2027.

Toimenpiteet on johdettu tavoitteista ja niihin on koottu asioita, joissa on tunnistettu kehittämistarvetta lähivuosina. Toimenpiteistä suurin osa on liikennejärjestelmäsuunnittelun tai liikenteen aluesuunnittelun vastuulla, mutta niiden toteuttaminen yhteistyössä maankäytön suunnittelun ja palveluverkkosuunnittelun kanssa on tärkeää.

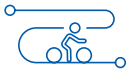
Toimenpiteiden sisältö ja toteuttamisen vastuut on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Toimenpiteet ovat osin projektikokonaisuuksia, joiden tarkempi sisältö määritellään työn käynnistämisen yhteydessä. Toimenpiteiden lisäksi Vantaalla on laadittu kulkumuotokohtaisia ohjelmia, joissa toimenpiteitä on esitetty tarkemmalla tasolla.

TOIMENPIDEKOKONAISUUDET

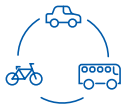


Saavutettavuuden parantaminen

Kaupunkikeskusten kehittäminen



Kestävän liikkumisen verkostojen kehittäminen

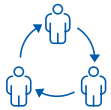


Liikkumispalveluiden kehittäminen

Väylien käytettävyyden sekä liikkumisen turvallisuuden ja terveellisyyden parantaminen

Pysäköinnin kehittäminen

Liikenteen hallinta ja ohjaus



Liikkumisen ohjaus ja osallistaminen

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, KAPU/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. Tarkastellaan alueiden henkilöauto- ja pyöräpysäköinnin tarve.	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. Pyöräliikenteen ja erilaisten mikroliikkumisvälineiden järjestelyt suunnitellaan kävely-ympäristöä tukeviksi. Huolto- ja jakeluliikenteen järjestäminen on oleellinen osa viihtyisää ja toimivaa keskustaa.	Kaavoitus, Liikennejärjestelmäsuunnittelu, Liikenteen aluesuunnittelu
2.2	**Kaupunkikeskusten liikenneverkon tarkastelu ja uudelleenjäsentely**	Jäsennellään kaupunkikeskusten liikenneverkko siten, että läpiajoa ydinkeskustassa saadaan vähennettyä ja keskusten kävelyalueet rauhoitettua. Kestävää liikkumista 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. Pysäköinnin tehostamisen yhtenä keinona tutkitaan pysäköinnin maksullisuuden laajentamista. Lisäksi huomioidaan edellytysten luominen kotihoidon ja muiden kotiin tuotavien palvelujen pysäköintiin.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
2.4	**Kaupunkikeskusten jakeluliiketeen 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 ohjelmoimalla liikennevaloihin kiinteät pyynnöt ja suosimalla pitkiä vihreitä jalankululle. Pyritään lisäksi löytämään ja käyttöönottamaan uutta tunnistustekniikkaa kävelyn olosuhteiden parantamiseksi esimerkiksi pilotoimalla erilaisia menetelmiä.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu

TOIMENPIDEKOKONAISUUS 3: KESTÄVÄN LIIKKUMISEN VERKOSTOJEN KEHITTÄMINEN

Toimenpide		Toimenpiteen kuvaus	Vastuutahot
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**	Parannetaan joukkoliikenteen luotettavuutta ja sujuvuutta infratoimenpiteillä ja joukkoliikenneetuuksilla. Toimenpiteissä priorisoidaan runkolinjoja. Priorisoidaan etuudet älykkäästi yhteistyössä HSL:n kanssa (mm. linjakohtaiset etuudet, bussien käyttöasteen mukaan).	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
3.4	**Kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkkojen toteuttaminen**	Toteutetaan vuosittain järjestelmällisesti pyöräliikenteen kehittämisohjelman ja kävelyn edistämisohjelman toimenpiteitä tärkeimmistä alkaen. Edistetään tavoiteverkkojen toteutumista. Huolehditaan, että tavoiteverkon mukainen laatu toteutuu myös muiden hankkeiden yhteydessä toteutettavissa osuuksissa.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu

TOIMENPIDEKOKONAISUUS 4: LIIKKUMISPALVELUIDEN KEHITTÄMINEN

Toimenpide		Toimenpiteen kuvaus	Vastuutahot
4.1	**Yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden kehittäminen**	Kaupunki toimii aktiivisesti yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden lisäämiseksi Vantaalla. Yhteiskäyttöisten liikkumisvälineiden pysäköintiin varataan tarvittavat tilat ja lisätään yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikkoja tarpeen mukaan.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
4.2	**Sähköautojen latausinfran edistäminen**	Tuetaan ja edistetään sähköautojen latausmahdollisuuksia ensisijaisesti kiinteistöissä. Tarpeen mukaan täydennetään latausverkostoa katuverkolla.	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 TERVEELLISYYDEN PARANTAMINEN

Toimenpide		Toimenpiteen kuvaus	Vastuutahot
5.1	**Jalkakäytävien ja pyöräteiden talvikunnossapidon kehittäminen**	Laaditaan kehittämisohjelma jalkakäytävien ja pyöräteiden talvihoidon laadun parantamiseksi. Ohjelman tulee sisältää ainakin: kunnossapitoluokituksen tarkistamisen, laatuvaatimusten, menetelmien ja käytäntöjen kehittäminen sekä resurssoinnin ja seurannan kehittäminen. Lisäksi on pyrittävä löytämään ratkaisu ajoesteiden ympärivuotisen käytön mahdollistamiselle. Kunnossapidon on toimittava, jotta muihin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteisiin voidaan päästä.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu, Kadunpito
5.2	**Työmaiden tilapäisten liikennejärjestelyjen laadun parantaminen**	Päivitetään työmaajärjestelyjen suunnitteluohje, määritetään laatukriteerit ja lisätään valvontaa ja tiedotusta. Keskitytään erityisesti jalankulku- ja pyöräliikenneyhteyksien työmaajärjestelyihin.	Liikenteen aluesuunnittelu
5.3	**Kävely- ja pyöräilyreittien ympärivuotisen jatkuvuuden varmistaminen**	Kartoitetaan verkon reittien ja kunnossapidon epäjatkuvuuskohdat 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 ja ilmanlaatuhaittojen ehkäiseminen**	Liikenteen meluhaittojen vähentämiseksi laaditaan koko kaupunkia koskeva ympäristömeludirektiivin mukainen meluntorjunnan toimintasuunnitelma 5 vuoden välein. Edistetään meluntorjuntahankkeita yhteistyössä valtion kanssa. Tarkistetaan hankkeiden yhteydessä meluntorjunnan tarve sekä tarve ehkäistä ilmanlaatuun liittyviä haittoja.	Liikenteen aluesuunnittelu, Liikennejärjestelmäsuunnittelu
5.7	**Sään ääri-ilmiöiden vaikutusten arvioiminen**	Tunnistetaan sään ääri-ilmiöiden aiheuttamat riskit liikenneverkon toimivuudelle ja turvallisuudelle. Arvioidaan sopeutumistoimenpiteiden investointitarpeet.	Liikenteen aluesuunnittelu, Liikennejärjestelmäsuunnittelu

TOIMENPIDEKOKONAISUUS 6: PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN

Toimenpide		Toimenpiteen kuvaus	Vastuutahot
6.1	**Pyöräpysäköinnin kaavamääräysten päivittäminen**	Selvitetään mahdolliset haasteet uusien kiinteistöjen pyöräpysäköinnissä sekä rakennuttajan, kaavoittajan että asukkaan kannalta. Päivitetään pyöräpysäköinnin mitoitusohjeet ja laatumääräykset huomioiden myös erikoispyörien tarpeet. Määritetään pyöräpysäköinnin mitoitusohjeet myös muille kuin asunnoille, toimisto- ja liiketiloille. Riittävän laadukas pyöräpysäköinti tulee varmistaa myös muiden toimintojen yhteydessä jo kaavoitusvaiheessa.	Liikenteen aluesuunnittelu
6.2	**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
6.3	**Pysäköinnin mitoitusohjeen päivittäminen**	Päivitetään asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje. Laajennetaan ohje koskemaan myös palveluita ja toimistoja.	Liikenteen aluesuunnittelu
6.4	**Kaupungin pysäköintiyhtiön perustaminen**	Kaupunki selvittää oman pysäköintiyhtiön perustamista ja tulee päättämään tästä myöhemmin. Pysäköintiyhtiö mahdollistaa helpommin keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutumisen ja erilaiset pysäköinnin tehostamisen toimenpiteet.	Kajo/Henkilöstö- ja konsernipalvelut, Kato/Kadut ja puistot
6.5	**Digitaalisen pysäköinti-informaation kehittäminen**	Parannetaan pysäköinnin tehokkuutta, käytettävyyttä ja valvontaa kehittämällä digitaalista pysäköinti-informaatiota. Viedään pysäköintiaineistoa paikkatietomuotoon pysäköintipalveluiden kehityksen mahdollistamiseksi.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu

TOIMENPIDEKOKONAISUUS 7: LIIKENTEEN HALLINTA JA OHJAUS

Toimenpide		Toimenpiteen kuvaus	Vastuutahot
7.1	**Liikenteenhallinnan kehittäminen**	Pääkaupunkiseudulla on laadittu yhteistoiminnallisen ja vuorovaikutteisen liikenteenhallinnan esisuunnitelma. Toteutetaan suunnitelman toimenpiteitä yhdessä seudun muiden kaupunkien ja toimijoiden kanssa.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
7.2	**Tavaraliikenteen reittien määrittäminen**	Määritellään reitit erityyppisille raskaan liikenteen kuljetuksille (Eriku, HCT, VAK, bussit), jotta varmistetaan tavaraliikenteen sujuvuus katuverkolla.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
7.3	**Ajantasaisen liikennetiedon hyödyntäminen**	Kehitetään luotettavaa ja laadukasta paikkatietoaineistoa ja ajantasaisen liikennetiedon hyödyntämistä. Tällä tuetaan kestävien liikkumispalveluiden kehittämistä.	Liikenteen aluesuunnittelu

TOIMENPIDEKOKONAISUUS 8: LIIKKUMISEN OHJAUS JA OSALLISTAMINEN

Toimenpide		Toimenpiteen kuvaus	Vastuutahot
8.1	**Vantaan kaupungin työntekijöiden työmatkaliikkumisen edistäminen**	Vantaan kaupunki edistää työntekijöidensä kestävää työmatkaliikkumista moninaisin toimenpitein. Toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi laadukkaat pyöräpysäköintiratkaisut, erilaiset työsuhde-edut sekä yhteiskäyttöiset kulkuvälineet.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
8.2	**Lasten ja nuorten aktiiviseen liikkumiseen kannustaminen**	Kannustetaan päiväkoti- ja koulumatkoilla kestäviin kulkutapoihin ja välttämään autolla kuljettamista. Hyödynnetään valmiita aineistoja ja ohjelmia kuten Pyöräilymerkki ja Liikkuva koulu –ohjelma. Tehdään yhteistyötä kaupungin varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen kanssa.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
8.3	**Kuntalaisten vaikuttamismahdollisuuksien kehittäminen**	Mahdollistetaan kuntalaisten osallistuminen, riittävä vuoropuhelu ja luodaan mahdollisuuksia vaikuttaa liikkumisympäristöjen kehittämiseen. Pyritään varmistamaan, että eri ikä- ja liikkujaryhmät tulevat kuulluksi.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
8.4	**Viestinnän kehittäminen**	Tehostetaan ja kehitetään monikanavaista viestintää kestävien liikkumismuotojen mahdollisuuksista ja hyödyistä. Sovitaan kärkiviestit, toimintatavat ja vastuut. Kootaan vuosikello vuosittain toistuvista kampanjoista, joita nostetaan esiin viestinnässä. Hyviä vuosittain järjestettäviä valtakunnallisia kampanjoita ovat esimerkiksi Pyöräilyviikko, Liikkujan viikko, Pyöräilytalvi sekä kilometrikisat. Lisätään ajankohtaisista hankkeista ja seurantatiedosta viestimistä.	Liikennejärjestelmäsuunnittelu

7. 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.

Kuva: Ilari Lehtinen

Merkinnät:		Liikkumisen sujuvuus	Elinvoimaisuus	Resurssi- ja ympäristöviisaus	Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus
+++	Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi				
++	Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista				
+	Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran				
	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	+	++	+	
Toimenpidekokonaisuus 3: Kestävän liikkumisen verkostojen kehittäminen					
3.1	Solmupisteiden kehittäminen	++		+	+
3.2	Esteettömyyden erikoistason reittien määrittely ja parantaminen	+	++		+++
3.3	Joukkoliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen	+++	+	++	+
3.4	Kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkkojen toteuttaminen	+++	++	++	++

Merkinnät:		Liikkumisen sujuvuus	Elinvoimaisuus	Resurssi- ja ympäristöviisaus	Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus
+++	Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi				
++	Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista				
+	Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran				
	Toimenpiteellä ei vaikutusta tavoitteen toteutumiseen				
Toimenpidekokonaisuus 4: Liikennepalveluiden kehittäminen					
4.1	Yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden kehittäminen	++		+	
4.2	Sähköautojen latausinfran edistäminen	++	+	+++	+
4.3	Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen	+++	++	+	+
Toimenpidekokonaisuus 5: Väylien käytettävyyden sekä liikkumisen turvallisuuden ja terveellisyyden parantaminen					
5.1	Jalkakäytävien ja pyöräteiden 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 ja ilmanlaatuhaittojen ehkäiseminen				+++
5.7	Sään ääri-ilmiöiden vaikutusten arvioiminen	+	+	+	+
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	++	+++	++	+
6.5	Digitaalisen pysäköinti-informaation kehittäminen			++	

Merkinnät:		Liikkumisen sujuvuus	Elinvoimaisuus	Resurssi- ja ympäristöviisaus	Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus
+++	Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi				
++	Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista				
+	Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran				
	Toimenpiteellä ei vaikutusta tavoitteen toteutumiseen				
Toimenpidekokonaisuus 7: Liikenteen hallinta ja ohjaus					
7.1	Yhteistoiminnallisen ja vuorovaikutteisen liikenteenhallinnan kehittäminen	++		+	
7.2	Tavaraliikenteen reittien määrittäminen	+	++		
7.3	Ajantasaisen liikennetiedon hyödyntäminen	+		+	
Toimenpidekokonaisuus 8: Liikkumisen ohjaus ja osallistaminen					
8.1	Vantaan kaupunki näyttää esimerkkiä kestävän työmatkaliikkumisen edistämisessä	++			+
8.2	Lasten ja nuorten aktiiviseen liikkumiseen kannustaminen	+			++
8.3	Kuntalaisten vaikuttamismahdollisuuksien kehittäminen				++
8.4	Viestinnän kehittäminen				++

8. OHJELMAN JA TAVOITTEIDEN SEURANTA

Liikkumisen olosuhteiden, liikennemäärien ja asukkaiden tyytyväisyyden kehityksen säännöllinen seuraaminen on tärkeä osa liikennejärjestelmän kehittämistä. Seurantatiedon avulla tarkastellaan tehtyjen toimenpiteiden vaikuttavuutta ja arvioidaan resurssien kohdentumista. Jatkuvan seurannan avulla voidaan kehittää omaa toimintaa ja pyrkiä varmistamaan kehittämistyön jatkuvuus. Seurantatietoa tarvitaan lisäksi viestintään ja päätöksentekoon.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun vastuualue seuraa vuosittain Vantaan liikennepoliittisen ohjelman toimenpiteiden ja tavoitteiden toteutumista toimenpidelistan avulla.

Tavoitteiden toteutumisen seurantaa varten ohjelmassa on määritetty seurattavat mittarit. Tätä ohjelmaa varten ei ole määritetty omia mittareita, vaan ohjelman tavoitteisiin sopivat mittarit on koottu muissa Vantaan ohjelmissa määritetyistä seurantamittareista. Osa asioista on kuitenkin sellaisia, joihin mittari on vasta kehitteillä.

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.

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman tavoitteita kuvaavat mittareiden arvot kerätään kerran vuodessa. Samassa yhteydessä seurataan myös muissa, Vantaan liikennepoliittista ohjelmaa toteuttavissa ohjelmissa määritettyjä tavoitteita ja mittareita.

Kuva: Sakari Manninen

TAVOITTEET

MITTARIT

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 l - 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)	
		Kävelyn ja pyöräliikenteen kokee turvalliseksi (%) (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

YV = Ympäristövastuuraportti, RV = Resurssiviisauden tiekartta, LB = Liikennebarometri, KS = Kaupunkistrategia, PK = Pyörälii kenteen 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 ympäristövastuuraportti 2020–2021. Julkaisuja 2021:1

Vantaan kaupunki (2022). Kaupunkistrategia 2022–2025.

Vantaa