



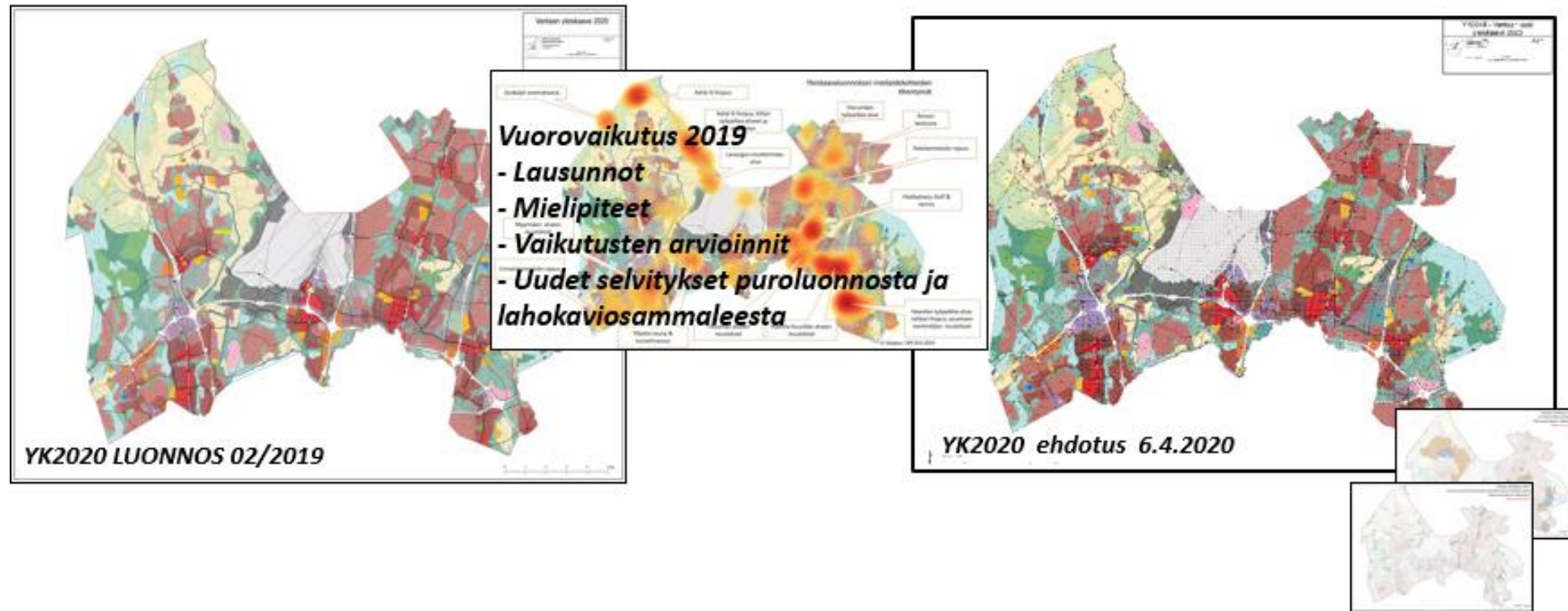
Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset

Vaikutusten arvioinnin päivitysliite 28.9.2020

Päivitysliitteen tausta

Yleiskaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi laadittiin yleiskaavaluonnoksen (KH 11.2.2019) perusteella. Tässä raportissa kuvataan luonnoksesta ehdotukseen tehtyjen muutosten vaikutusta liikenteellisten vaikutusten arvioinnin tuloksiin. Päivitysliite täydentää aikaisempaa vaikutusten arviointia.

Yleiskaavaehdotus (KH 6.4.2020) oli nähtävillä 22.4.-18.6.2020 välisen ajan.



Yleiskaavaluonnoksesta tarkastellut liikenteelliset vaikutukset



Yleiskaavaluonnoksesta arvioitiin liikenne-ennusteiden pohjalta alla olevia vaikutuksia suhteessa yleiskaavan tavoitteisiin ja muutoksia verrattiin nykytilanteeseen.



Maankäytön sijoittuminen
kestävän liikkumisen vyöhykkeille



Kaupunkikeskustojen väliset
matka-ajat



Matkamäärien ja
kulkutapaosuuksien kehitys



Lentoaseman saavutettavuus



Autoliikenteen suoritteet ja
päästökehitys



Työvoiman saavutettavuus



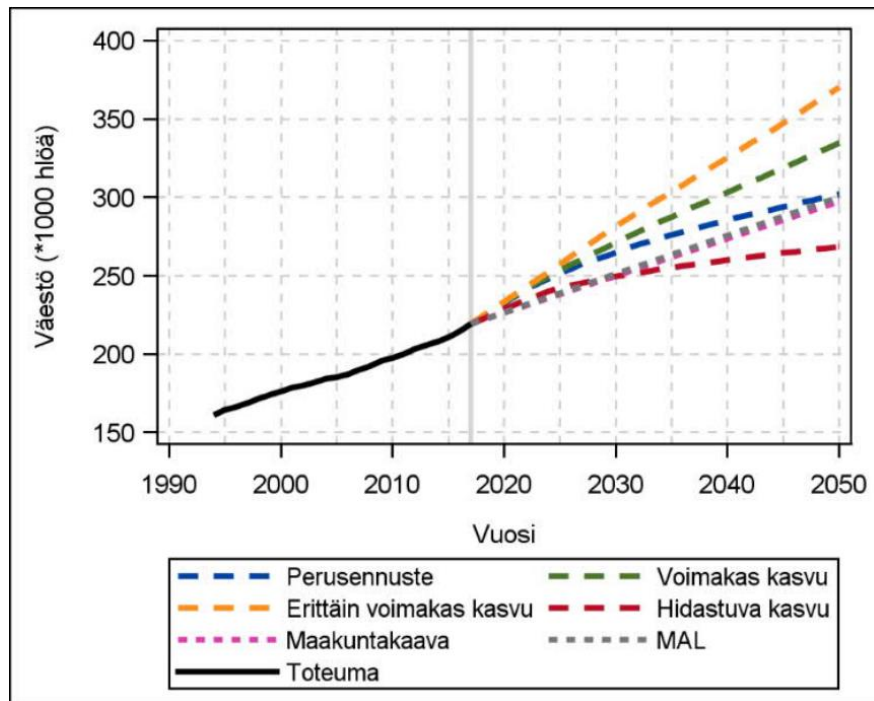
Tieverkon ruuhkautuminen ja
tavaraliikenteen sujuvuus

Maankäytön sijoittuminen ja mitoitus yleiskaavaehdotuksessa



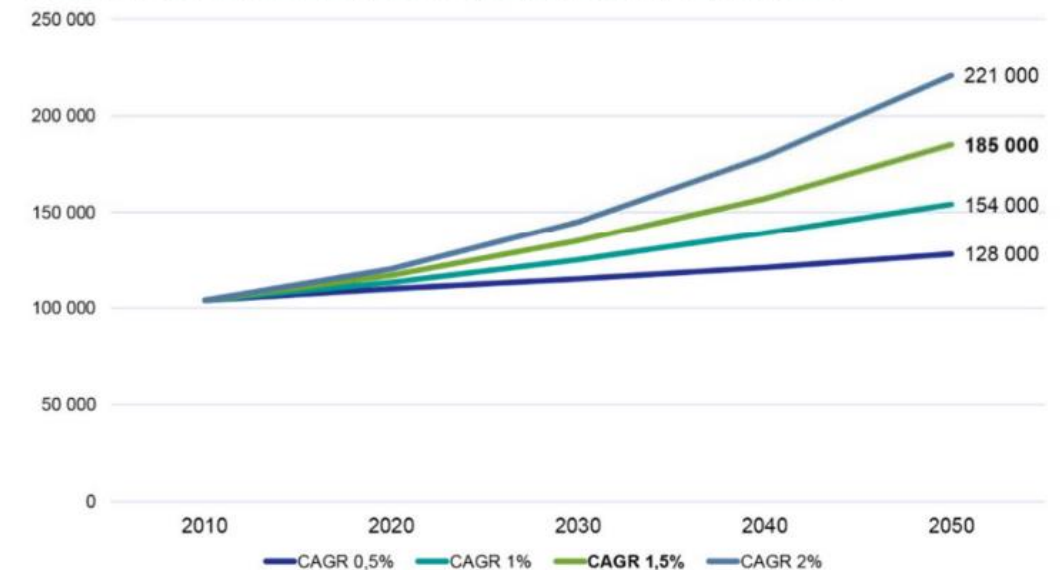
Yleiskaavan mitoitukseen liittyvät tekijät eivät ole muuttuneet kaavaluonnoksesta ehdotukseen. Vaikka asuinalueiden aluerajaukset ja joidenkin alueiden tehokkuutta kuvaavat merkinnät ovat muuttuneet, yleiskaavan aluevaraukset mahdollistavat edelleen luonnoksen lähtökohtana käytetyn asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Muutokset maankäytön mitoitukseen ja sijoittumiseen eivät siis ole olleet merkittäviä.

Laskennallisesti yleiskaavavaranto on mitoitettu voimakkaan kasvun skenaarion mukaiselle 335 000 asukkaalle vuonna 2050. Työpaikkojen osalta yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan.



Työllisyys Vantaalla (alueella työssäkäyvät) 2010-2050 skenaarioissa 0,5-2%/a

Eri kasvun skenaariot luovat 100 000 työpaikan haitarin vuonna 2050



Muutokset joukkoliikennettä koskeviin merkintöihin ja määräyksiin



Joukkoliikenteen osalta merkittävin muutos koskee Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkintää. Kyseiset radat on yleiskaavaehdotuksessa merkitty omalla merkinnällään *Raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve*. Merkintä osoittaa tarpeen ratojen jatkumiselle lentoasemalta pohjoiseen, Lentorata pääradalle ja Tallinna-tunneli mahdolliseen rahtiterminaaliin. Merkinnän muutoksella ei ole liikenteellisiä vaikutuksia, mutta se saattaa vaikuttaa ratojen suunnitelmien etenemiseen. Yleissuunnitelman laatiminen voi perustua maakunta- tai yleiskaavan ohjeelliseen tai vaihtoehtoiseen ratalinjaukseen, mutta ei kaavassa esitettyyn ”yhteystarve” -merkintään. Yleiskaavan tarkoituksena ei ole estää siinä esitettyjen yhteyksien toteutumista, joten ratojen määräystä on tarkoituksenmukaista muuttaa tarkastettuun ehdotukseen.

Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä on lisätty Länsisalmen alueelle Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukaisesti. Yhteys on pitkän tähtäimen varaus ja Länsisalmen pääasiallinen joukkoliikenneyhteys on myös yleiskaavaehdotukseen merkitty metro. Joukkoliikenteen runkoyhteyden toteuttaminen Länsisalmeen ei ole edellytyksenä Östersundomin yleiskaavan toteuttamiselle. Lisäksi *Joukkoliikenteen runkoyhteys* -merkintää on hieman muutettu Veromiehen alueella.

Seudullisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen merkintä on lisätty Korson ja Martinlaakson asemille. Molemmilla asemilla on jo nykyisin liityntäpysäköintiä ja merkinnällä osoitetaan, että tämä tarve on huomioitava alueiden kaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa.

Muut joukkoliikenteeseen liittyvät muutokset yleiskaavaehdotukseen koskevat määräyksiä. Asemien määräyksiin on lisätty, että niille tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä. Lisäksi joukkoliikennettä koskevien symboli-merkintöjen sekä *Joukkoliikenteen runkoyhteys* -merkinnän määräyksiin on lisätty maininta merkinnän ohjeellisesta sijainnista. Näillä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta esimerkiksi matkamääriin ja kulkutapaosuuksien kehitykseen.

Joukkoliikenteen varikot

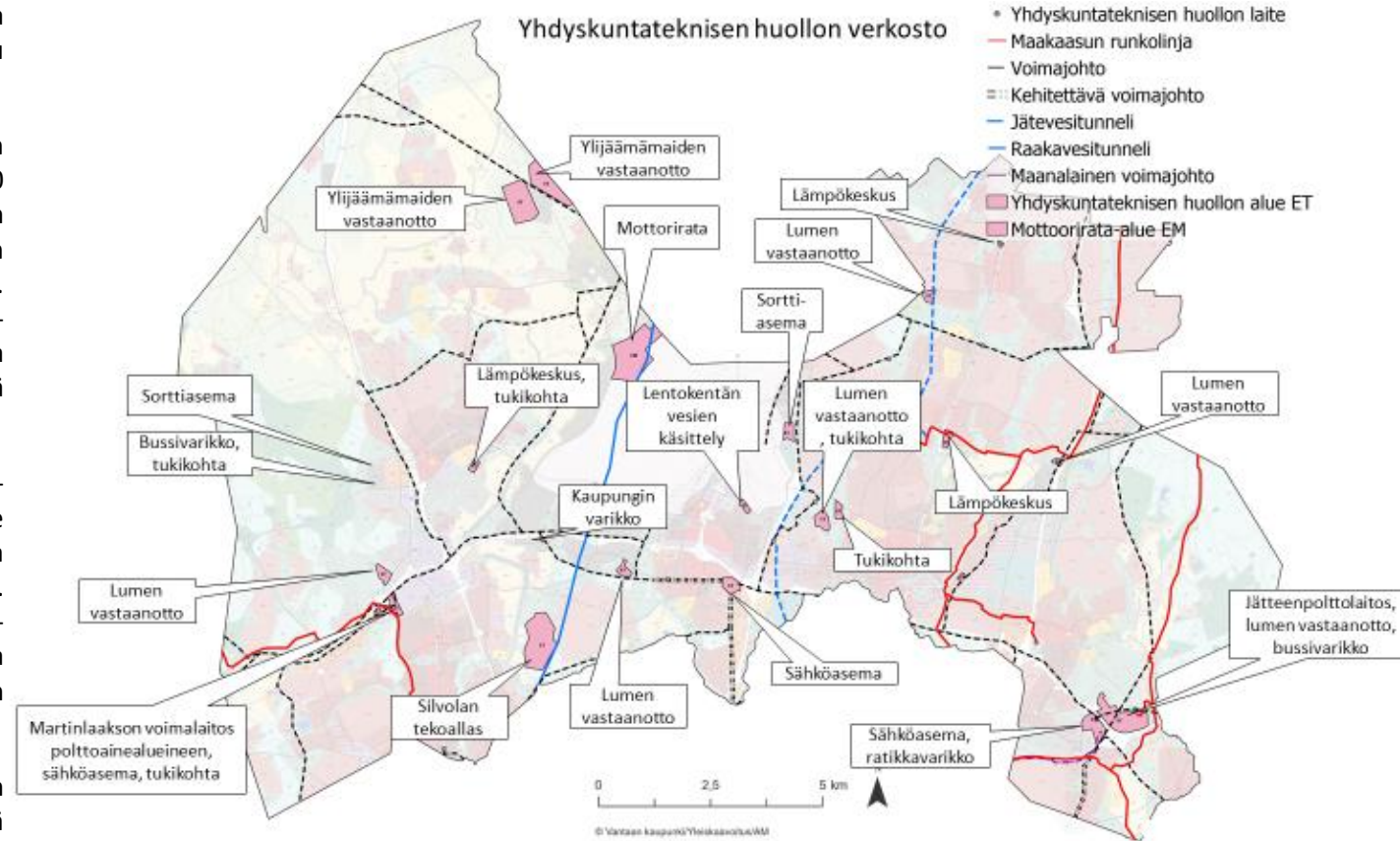


Joukkoliikenteen varikoille on yleiskaavaehdotuksessa esitetty varauksia Itä- ja Länsi-Vantaalla. Ojangossa bussivarikko sijaitsee yleiskaavan ET-alueella, samoin Vantaan ratikan varikko Vaaralassa. Jälkimmäinen on lisäksi osoitettu yleiskaavaehdotuksessa omalla *Raitiotien varikko (RV)* –symbolillaan. Länsi-Vantaalla on puolestaan varauduttu bussivarikkoon Petaksen asemavarausten länsipuolen TT-alueella.

Lähijunaliikenteen varikkojen tarpeita ja sijainteja Helsingin seudun alueella on selvitetty Väyläviraston vetämässä selvityksessä, joka julkaistiin toukokuussa 2020 (Väylävirasto 25/2020). Selvityksessä todetaan tarve kunnossapitovarikolle Kehäradan varresta ja varikolle tutkittiin useita sijainteja Vantaalla. Varikon mahdolliseen sijaintiin vaikuttivat muun muassa ratatekniset vaatimukset sekä rataa ympäröivä maankäyttö. Verrattaessa Vantaalle ehdotetun lähijunaliikenteen varikon sijaintia yleiskaavaehdotukseen se sijoittuisi Petaksessa *Tuotanto- ja varastotoiminnan alueelle (TY)*, joka varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

Lähijunaliikenteen varikon ympäristövaikutuksia on avattu lyhyesti yleiskaavaehdotuksen melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arvioinnissa. Liikenteellisesti varikolla ei ole merkittäviä vaikutuksia Petaksen alueen liikenteeseen. Varikon tarvitsema tavaravirta ja -liikenne on hyvin vähäistä eikä varikolle suuntaudu suuria määriä henkilöliikennettä. Henkilöautoliikenne koostuu pääosin henkilökunnan työmatkaliikenteestä. Työpaikamääriin varikoiden alueilla ei ole tullut merkittäviä muutoksia yleiskaavaluonnoksesta ehdotukseen, joten kaavan tarkkuustaso huomioiden liikenne-ennusteiden päivittäminen niiden osalta ei ole tarpeen.

Mahdollisen junavarikon vaikutukset tulee arvioida kokonaisuudessaan hankkeen edellyttämien kaavojen ja muiden tarkempien suunnitelmien yhteydessä sekä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä ja ympäristölupaprosessissa. Mitään päätöksiä ja suunnitelmia varikon sijoittamisesta Petakseen ei vielä ole, joten mahdollisen hankkeen vaikutuksia ei ole voitu yleiskaavan yhteydessä tarkemmin arvioida. Hankkeen täsmennyttyä alueelle on mahdollista laatia esimerkiksi osayleiskaava.



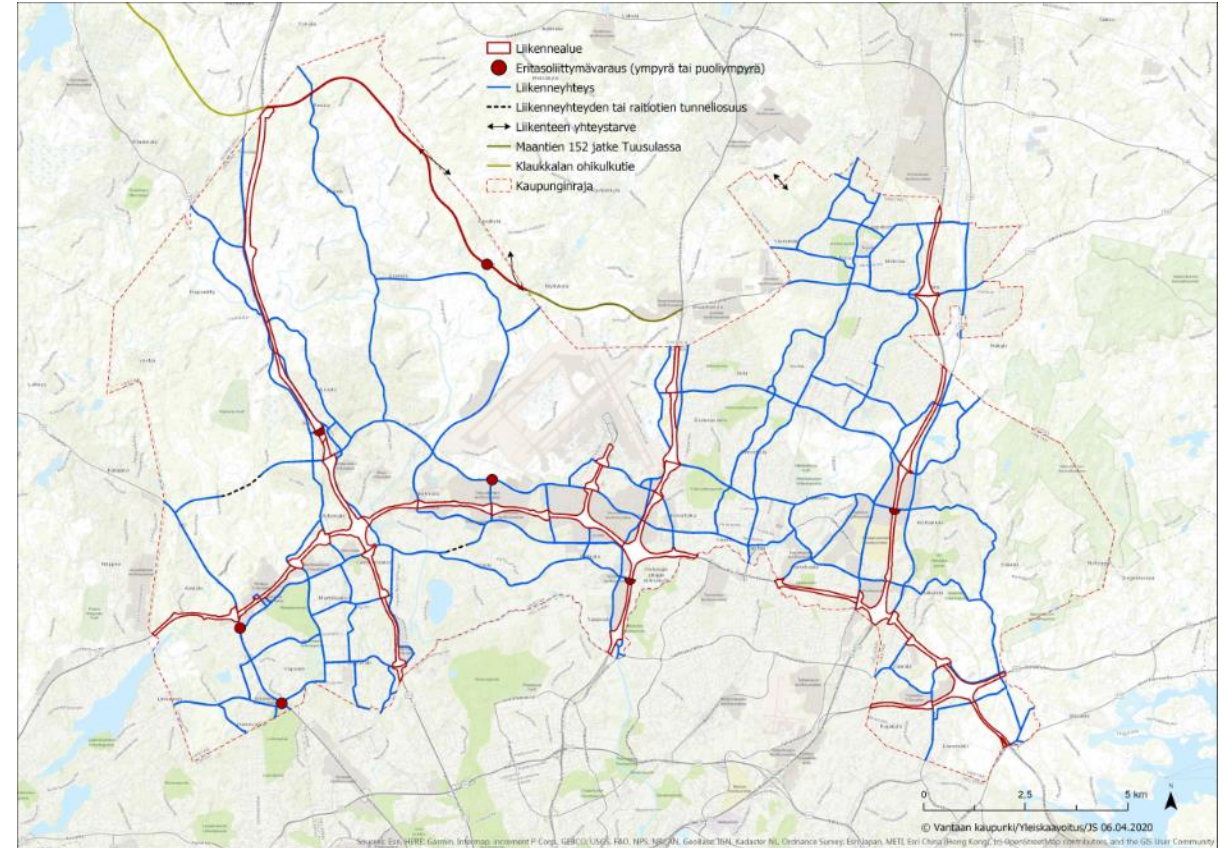
Muutokset tie- ja katuverkkoon



Yleiskaavassa esitettäviin liikennealueisiin ja -yhteyksiin ei ole tullut merkittäviä muutoksia yleiskaavaluonnoksesta ehdotukseen. Liikenneyhteys-merkintä on lisätty Anttilantielle Korson alueella ja kyseisiä merkintöjä on puolestaan poistettu Tikkurilan C-alueelta sekä Hakunilantieltä Kyytitien ja Kehä III:n väliseltä osuudelta. Muutokset koskevat kuitenkin lähinnä kaavan merkintöjä ja niillä on pyritty yhtenäistämään liikenneyhteyksien esitystapaa muun muassa keskusta-alueilla. Kadut säilyvät edelleen ajoneuvoliikenteen käytössä ja liikenne-ennusteen osalta merkinnän muutos ei vaikuta katujen nopeusrajoituksiin ja kaistamääriin. Muutoksilla ei siis ole vaikutuksia tie- ja katuverkon sujuvuuteen tai ruuhkautumiseen.

Maantien 152 jatkeen linjausta lukuun ottamatta liikennealueisiin ei ole tehty muutoksia. Tehty linjauksen muutos on pieni ja sen aiheuttama ero yleiskaavaluonnoksen ajoneuvo- ja aikasuoritteisiin on marginaalinen. Maantien 152 jatkeesta on laadittu ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA), jonka pohjalta aluevaraus-suunnitelma viimeistellään vuoden 2020 aikana vietäväksi kaavoitukseen. YVA-selostuksessa on tarkemmin arvioitu vertailtavien vaihtoehtojen eroja ja vaikutuksia. Hankkeen yhteysviranomaisena toimi Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat vastuualue (Y-vastuualue), joka on antanut YVA-menettelyn pohjalta tutkituista vaihtoehtoista perustellun päätelmän. Tämän pohjalta aluevaraus-suunnitelma viimeistellään YVA-selostuksen vaihtoehdon 1 mukaisesti. Linjaus on esitetty yleiskaavassa liikennealueena ja tarvittaessa sitä muokataan tarkastettuun ehdotukseen aluevarausuunnitelman mukaisesti.

Tieverkolta on poistettu useita eritasoliittymävarauksia yleiskaavaehdotukseen. Näiden mahdollisia liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu seuraavalla sivulla.



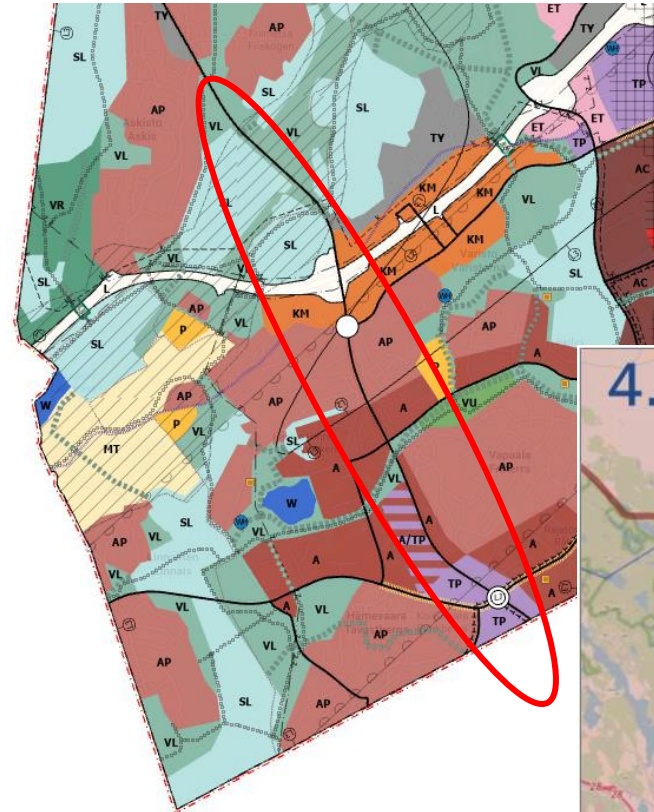
Eritasoliittymävaraukset yleiskaavaehdotuksessa

Vihdintien eritasoliittymävaraukset

Vihdintiestä valmistui vuoden 2019 lopulla kehityskäytäväselvitys. Työssä selvitettiin Haagan kiertoliittymän ja Lahnuksen liittymän välisellä osuudella, miten Vihdintiekäytävän liikennejärjestelmästä ja maankäytöstä saadaan kehitettyä eri alueita ja näkökulmia mahdollisimman tasapainoisesti palveleva ja kestävä liikunnan edellytyksiä edistävä kokonaisuus. Osana selvitystä tarkasteltiin myös Vihdintiellä olevia liittymiä ja Vantaan yleiskaavaehdotuksen liikenne- ja ratkaisujen osalta keskeistä oli tieto eritasoliittymävarausten tarpeellisuudesta.

Askistentien ja Martinkyläntien/Ainontien liittymistä on laadittu selvityksen yhteydessä simulointitarkastelut. Askistentien liittymässä eritasoliittymävaraukselle ei tarkastelun mukaan ole tarvetta ja varaus oli poistettu jo yleiskaavaluonnoksesta. Martinkyläntien/Ainontien liittymässä eritasoliittymälle ei todettu välttämätöntä tarvetta, mutta varaus on säilytetty yleiskaavaehdotuksessa. Tällä varmistetaan liittymän toimivuus pitkällä aikavälillä.

Luhtitien liittymästä eritasoliittymävaraus on poistettu yleiskaavaehdotukseen, koska selvityksessä sille ei todettu ennustetuilla liikennemäärillä tarvetta. Pitkällä aikavälillä liittymää on mahdollista kehittää tasoliittymänä, eikä varauksen poistamisella siis ole merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia. Vihdintien ja Rajatorpantien liittymä puolestaan on osa Kuninkaankolmion kokonaisuutta ja selvityksessä on todettu, että Rajatorpantien eritasoratkaisu on syytä säilyttää, kunnes Kuninkaankolmion maankäyttö- ja liikenneverkkoratkaisut ovat tarkentuneet.



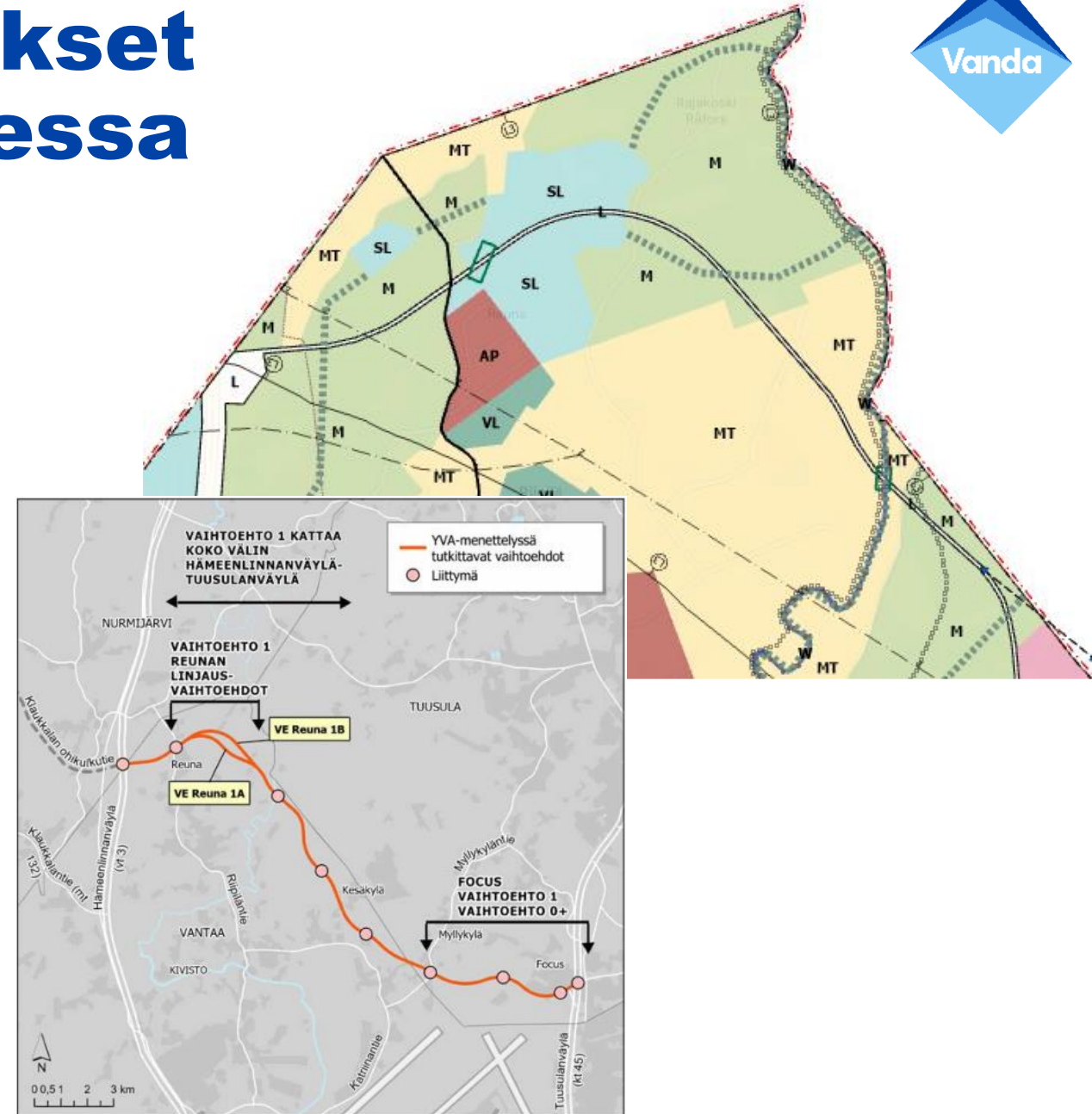
Eritasoliittymävaraukset yleiskaavaehdotuksessa



Maantien 152 jatkeelta poistetut eritasoliittymävaraukset

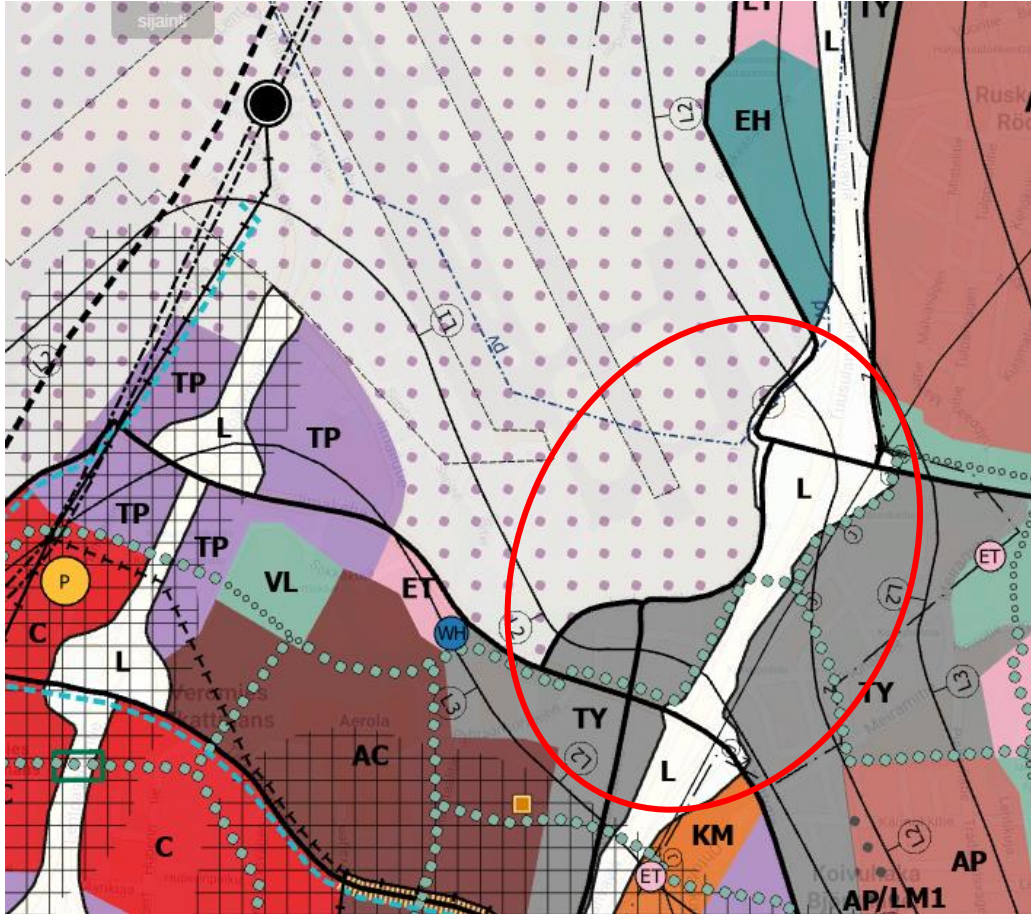
Maantien 152 jatkeelta on yleiskaavaehdotuksessa poistettu eritasoliittymävaraukset Ahoniityntieltä sekä Reunassa Riipiläntien länsipuolelta. Kummankaan liittymän kohdalle ei ole yleiskaavassa esitetty maankäyttöä ja maantien YVA-selostuksen mukaan tielle tulee tasoliittymät Riipiläntien, Ahoniityntien ja Kiilan täyttömäen kohdille. Tasoliittymät on tarkoitus toteuttaa porrastettuina ja pääsuunnan vasemmalle kääntymiskaistoilla varustettuna. Liittymien paikat näkyvät viereisessä kuvassa.

Maantien 152 jatkeen liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu osana YVA-menettelyä. Selostuksessa ei ole mainittu tarvetta eritasoliittymille kyseisissä kohdissa. Liikenteellisestä näkökulmasta tasoliittymät ovat riittävä ratkaisu ennustetuilla liikennemäärillä.



Maantien 152 jatkeen YVA-menettelyssä tutkittava linjaus vaihtoehtoineen [Mt 152 YVA-selostus, s. 26].

Eritasoliittymävaraukset yleiskaavaehdotuksessa



Tuusulanväylän ja Ilmakehän eritasoliittymä

Ilmakehän liittymää sekä sen toteutettavuutta on tutkittu vuonna 1999 valmistuneessa Tielaitoksen laatimassa Tuusulanväylän kehittämisselvityksessä: *Tuusulanväylä (kantatie 45) välillä Käpylä – Kulomäentie (maantie 152)*. Eritasoliittymän vaatimat tilat on huomioitu jo asemakaavoissakin, mutta pohjoisten ramppien toteutus vaatisi uuden toteutettavuusselvityksen laatimista. Suuntaiseritasoliittymän varaus oli vielä yleiskaavaluonnoksessa, koska ramppien toteutus parantaisi liikenteen sujuvuutta tieverkolla ja erityisesti Junkersintiellä, joka liikenne-ennusteiden mukaan ruuhkautuu jo vuoden 2030 tilanteessa. Tämä vaikuttaa myös lentoasemalle pohjoisesta suuntautuvaan liikenteeseen. Haasteena toteutukselle on kuitenkin hieman pohjoisemmassa olevan Valkoisenlähteentien eritasoliittymän läheisyys.

Yleiskaavaehdotuksesta rampeja osoittava varaus on poistettu. Poistamiseen päädyttiin, kun eritasoliittymävarauksesta ja sen tarpeellisuudesta keskusteltiin Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa yleiskaavaluonnoksen nähtävillä olon yhteydessä. Uudet pohjoisen suunnan rampit olisivat osa ELY-keskuksen hallinnoimaa tieverkkoa, johon kuuluu myös Junkersintie, Tuusulanväylä ja Ilmakehä. Tienpitäjänä toimiva Väylävirastokaan ei lausunnossaan pitänyt varausta tarpeellisena.

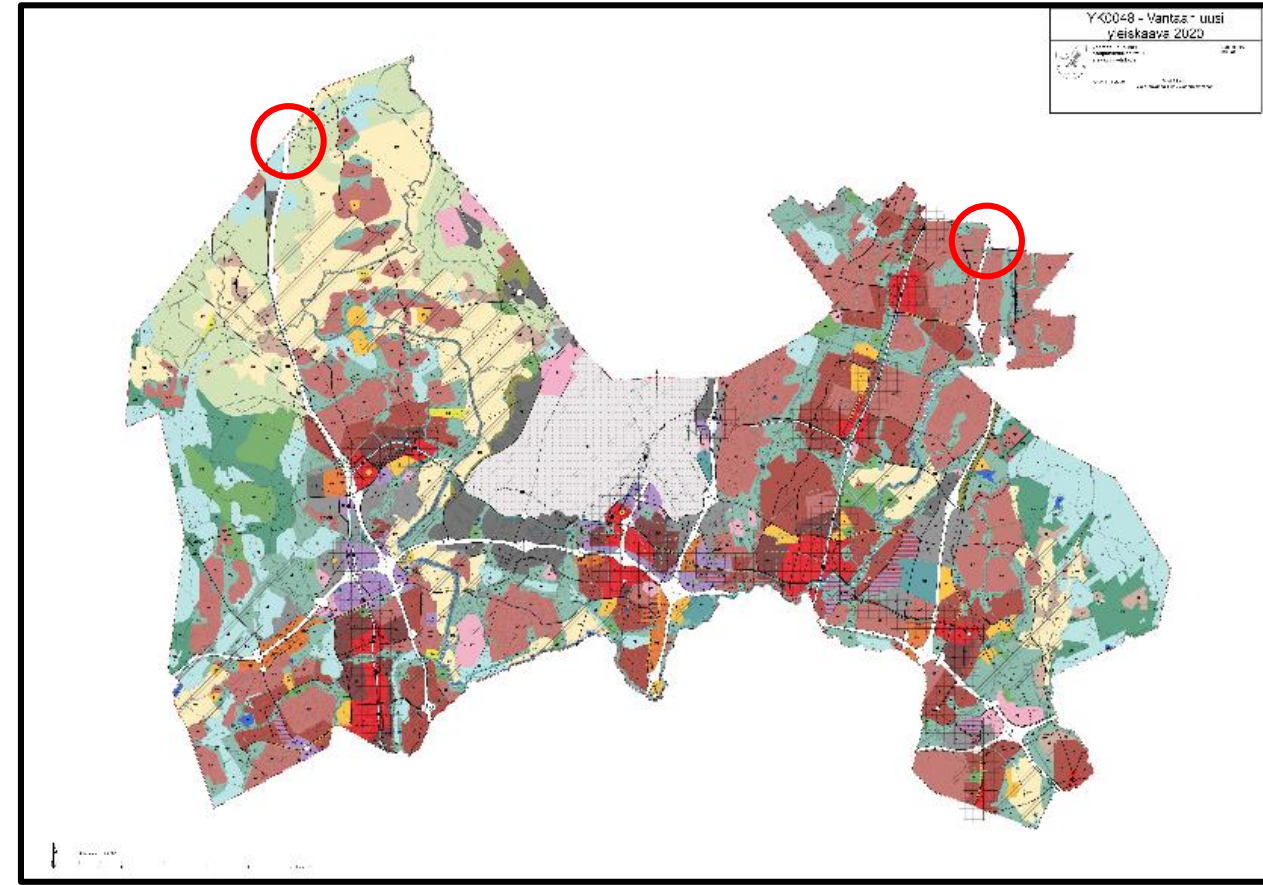
Raskaan liikenteen palvelualueet



Raskaan liikenteen palvelualueet ovat nousseet esiin yleiskaavaluonnoksesta ja -ehdotuksesta annetuissa lausunnoissa. Uusimaa-kaava 2050:n logistiikkaa käsittelevässä liitekartassa on Vantaalle esitetty raskaan liikenteen palvelualueen merkintä maantien 152 jatkeen ja Hämeenlinnanväylän liittymään, Keimolaan sekä Koivukylänväylän kohdalle Tuusulanväylän läheisyyteen. Liitekartta ei ole oikeusvaikutteinen. Raskaan liikenteen palvelualueista on laadittu myös seudullisia selvityksiä.

Vantaan yleiskaavassa Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Toteutusajankohtaan ei yleiskaava ota kantaa. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia palvelualueiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan.

Vaikka yleiskaavassa ei ole varauduttu erikseen kuin yhteen raskaan liikenteen palvelualueeseen, kaava mahdollistaa kyseisten alueiden sijoittumisen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT). Lisäksi viimeisimpänä palvelualueutta on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan.



Hämeenlinnanväylän varren varauksen sekä Leppäkorven levähdysalueen sijainnit yleiskaavaehdotuksessa.

Muutokset pyöräliikenteen baanoihin



Yleiskaavaluonnoksessa Myyrmäen ja Pakkalan välinen baana oli merkitty *Pyöräilyn baanayhteystarve* -merkinnällä. Ehdotukseen kyseinen merkintä on poistettu ja yhteys on merkitty *Pyöräilyn baana*na pääosin Vantaanjoen pohjoispuolelle. Reittiin on päädytty tehtyjen selvitysten ja yleiskaavaluonnoksen vuorovaikutuksen perusteella. Reittiä tutkittiin jo osana Baanaverkko Vantaalla -selvitystä ja siitä tehtiin myös erillinen maisematarkastelu alueen erittäin runsaiden ympäristöarvojen takia. Baanan vaikutusta kulttuuriympäristöön on arvioitu yleiskaavan vaikutukset kulttuuriympäristöön -raportissa. Raportin mukaan kevyen liikenteen väylän sijoittuminen valtakunnallisesti arvokkaaseen maisemaan on kaavakokonaisuuden vuoksi perusteltua ja reitti on pyritty sijoittamaan luontevasti olemassa olevan asutuksen reunaan myötäillen.

Baanaverkon liikenteellisiä vaikutuksia tutkittiin niin ikään osana yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arviointia. Raportissa on todettu, että pyöräinfralla on selkeä vaikutus pyöräilyn määriin. Ympäristöarvojen vuoksi yleiskaavaehdotukseen merkityllä reitillä on paremmat edellytykset laadukkaalle pyöräinfralle kuin yleiskaavaluonnoksessa olleella, joten reitillä voi olla positiivinen vaikutus pyöräilyn määriin. Toki infran laadun ohella mm. reitin sijainnilla ja pituudella on vaikutusta sen käyttöön, mutta ehdotuksessa olevan reitin ollessa Tikkurilan ja Myyrmäen välillä vain noin puoli kilometriä pidempi, sillä tuskin on merkittävää vaikutusta baanayhteystarvebaanan käyttäjämääriin.

Helsingin pitäjän kirkonkylässä baanayhteystarvebaanan reitti on siirretty hautausmaa-alueen reunaan. Reitti on noin 100 metriä pidempi kuin yleiskaavaluonnoksessa, mutta tällä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta esimerkiksi matka-aikoihin. Lisäksi yleiskaavaehdotuksessa pyöräilyn baanojen määräkseen on lisätty, että merkintä osoittaa baanojen ohjeellisen sijainnin, joten reitit voivat vielä hieman muuttua ja tarkentua jatkosuunnittelussa.



Yleiskaavaehdotuksen baanaverkko Länsi- ja Keski-Vantaalla. Muutoskohdat on ympyröity kuvaan.

Lähteet



Uudenmaan ELY-keskus. Sitowise Oy. Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä, Aluevaraussuunnitelma, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. 2020. 170 s.

Uudenmaan ELY-keskus, Espoon kaupunki, Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki. Ramboll, Sitowise Oy. Vihdintien kehityskäytäväselvitys (27.11.2019). 85 s.

Vantaan kaupunki. WSP Finland Oy. Baanaverkko Vantaalla (17.1.2019). 51 s.

Vantaan kaupunki. WSP Finland Oy. Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset. Raportti. 2019. 41 s.

Väylävirasto. Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys. Väyläviraston julkaisuja 25/2020. 2020. 86 s.

