Vantaan kaupunki- ja liikennejärjestelmä kehittyvät kestävästi joukkoliikenteeseen tukeutuen

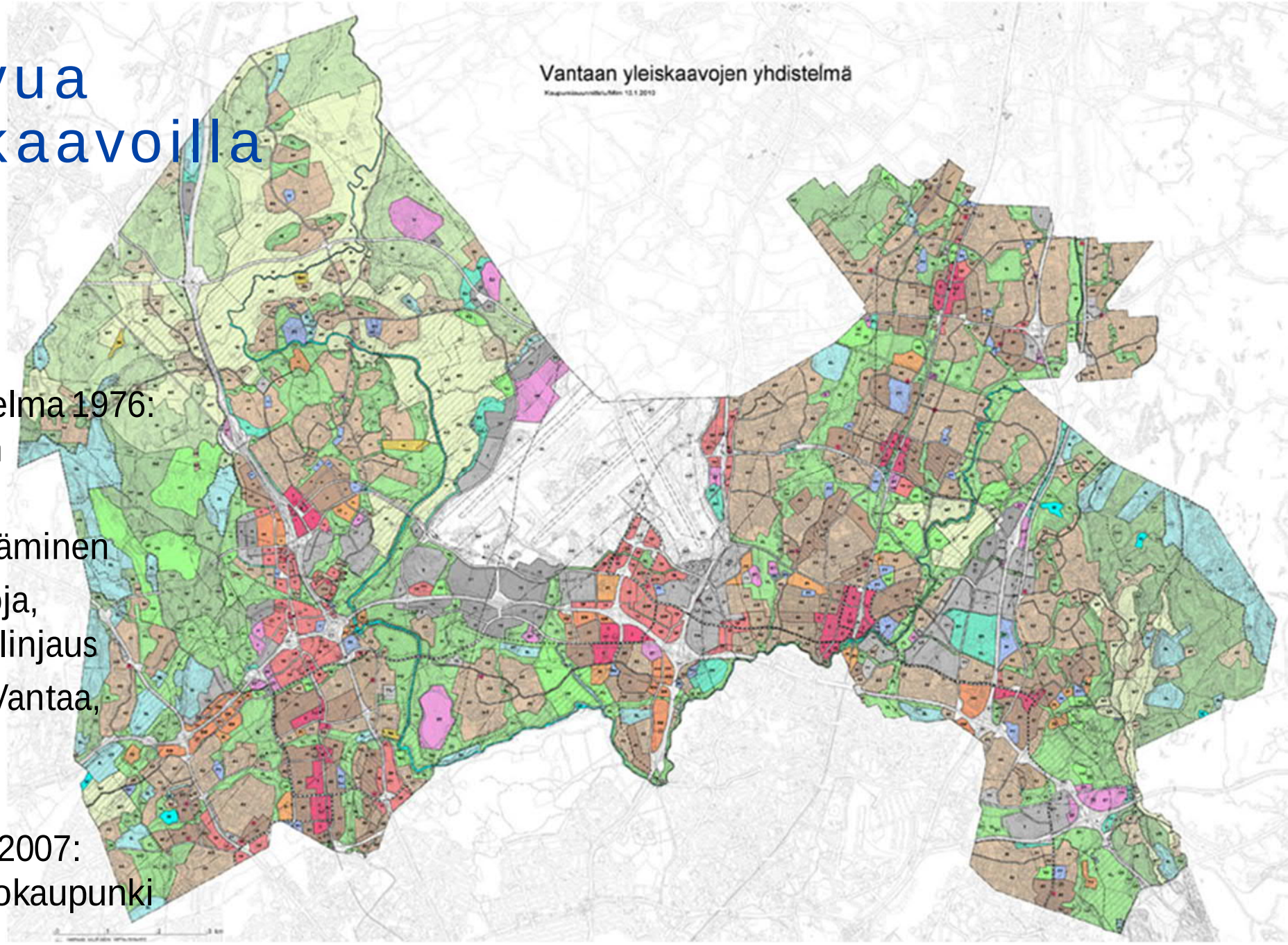
26.9.2019 Paikallisliikennepäivät

- Suunnittelupäällikkö Markus Holm
- Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola

Vantaan kasvua ohjattu yleiskaavoilla

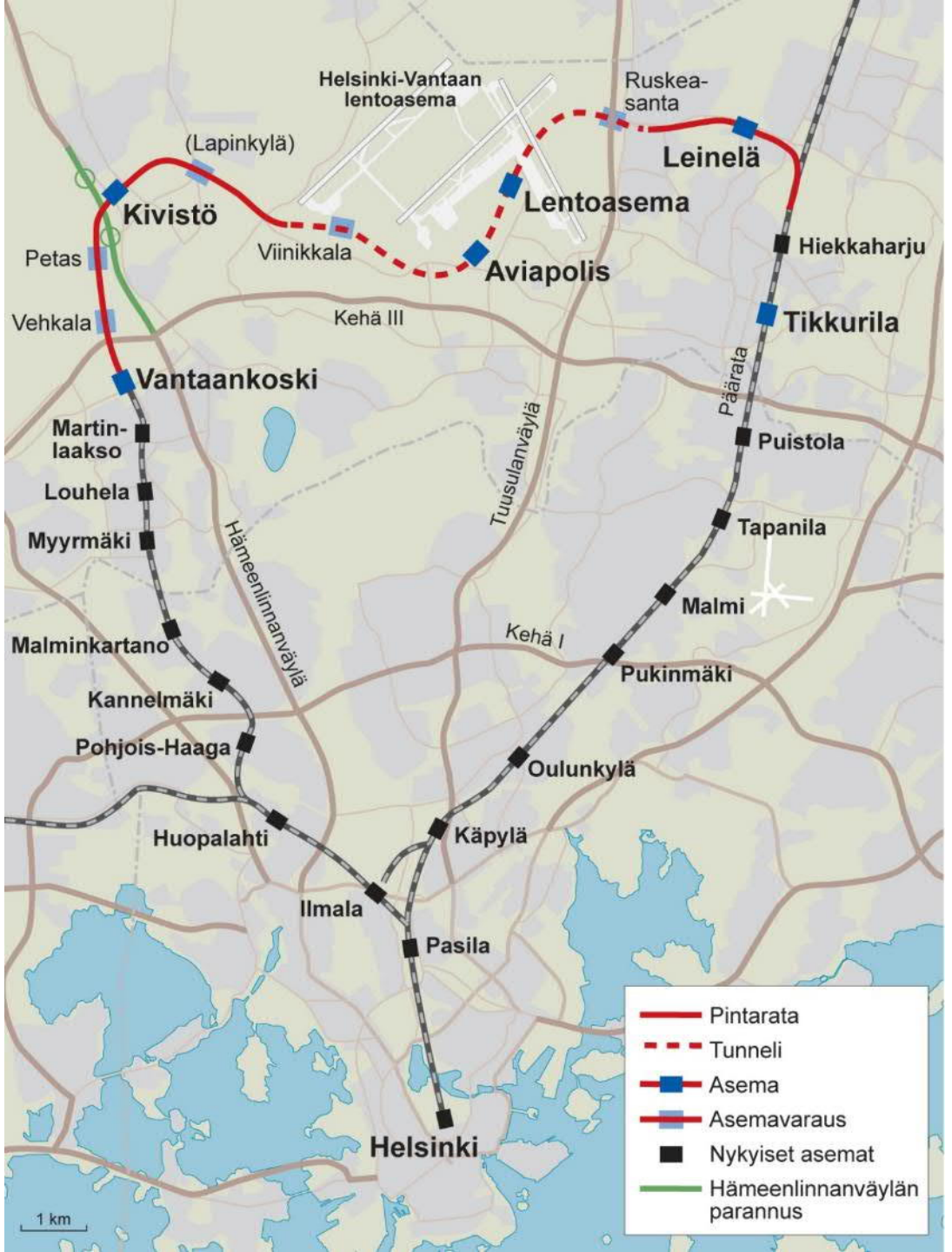
- Helsingin maalaiskunnan yleiskaavaehdotus 1968: aluerakentaminen
- Yleiskaavallinen suunnitelma 1976: kasvun kohtuullistaminen
- Yleiskaava 1978: liikenneratkaisujen kehittäminen
- Yleiskaava 1983: pientaloja, Kehäradan ensimmäinen linjaus
- Yleiskaava 1992: Marja-Vantaa, Kehärata, Keski-Vantaa

- Voimassa nyt Yleiskaava 2007: eheyttäminen ja verkostokaupunki

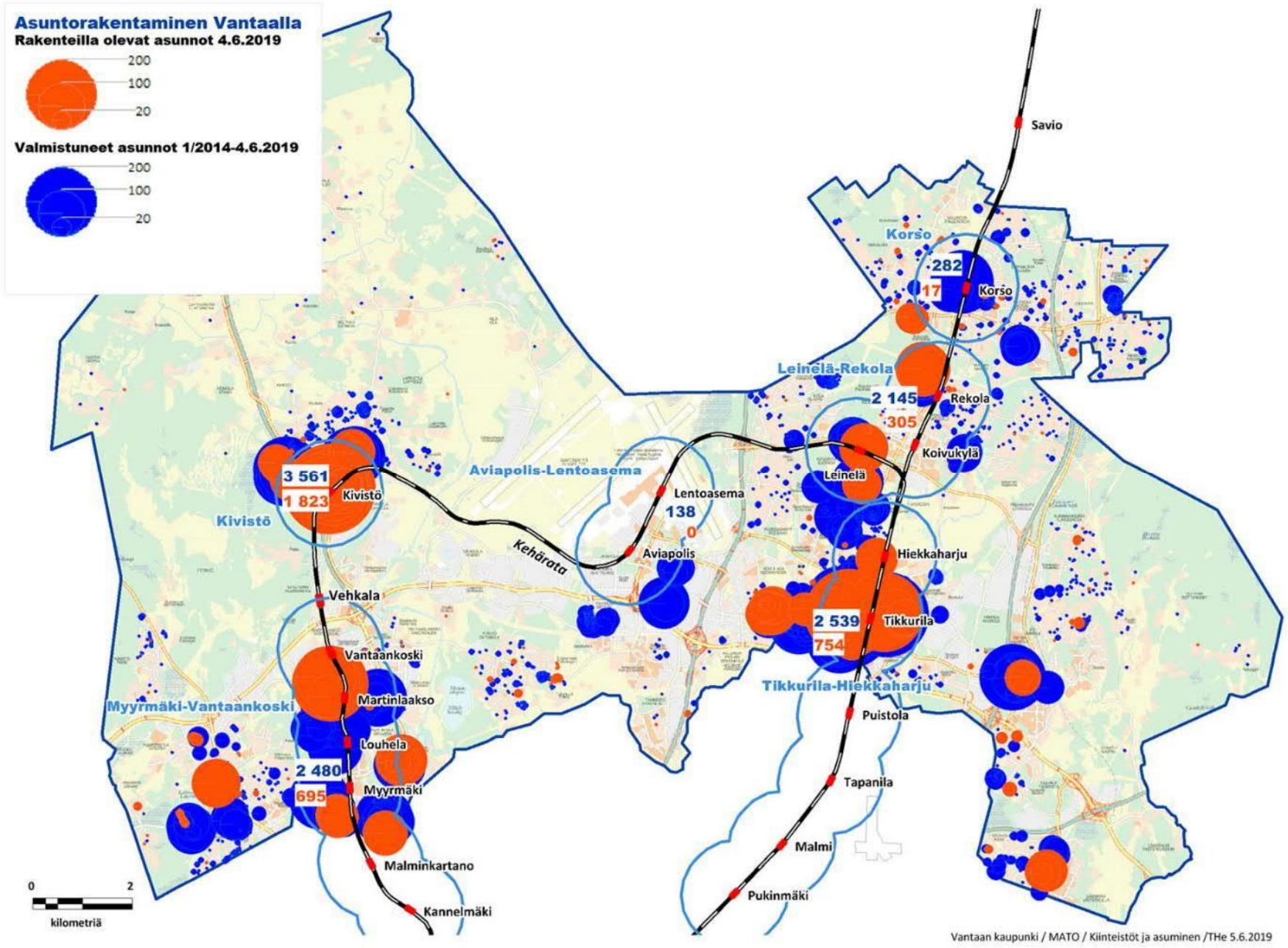


Kehärata valmistui 2015

Seudullinen rata, joka samalla yhdisti pääradan varren idän ja Vantaankosken radan lännen kiinni lentokenttään ja Aviapolikseen.



Kaupunki kasvaa ratojen varteen



Valmistuneet asunnot
1.1.–4.6.2019

1 200

Rakenteilla olevat asunnot
4.6.2019

5 000

Valmistuneet asunnot 1 km juna-asemasta
1/2014 – 4.6.2019

11 150

Kehäradan vetovoima toimii hyvin

Kaupunki

Helsinkiläisiä muuttaa kiihtyvään tahtiin naapurikuntiin – Helsingin asukasluvun kasvua verottaa neljä ilmiötä

HS 25.9.2019

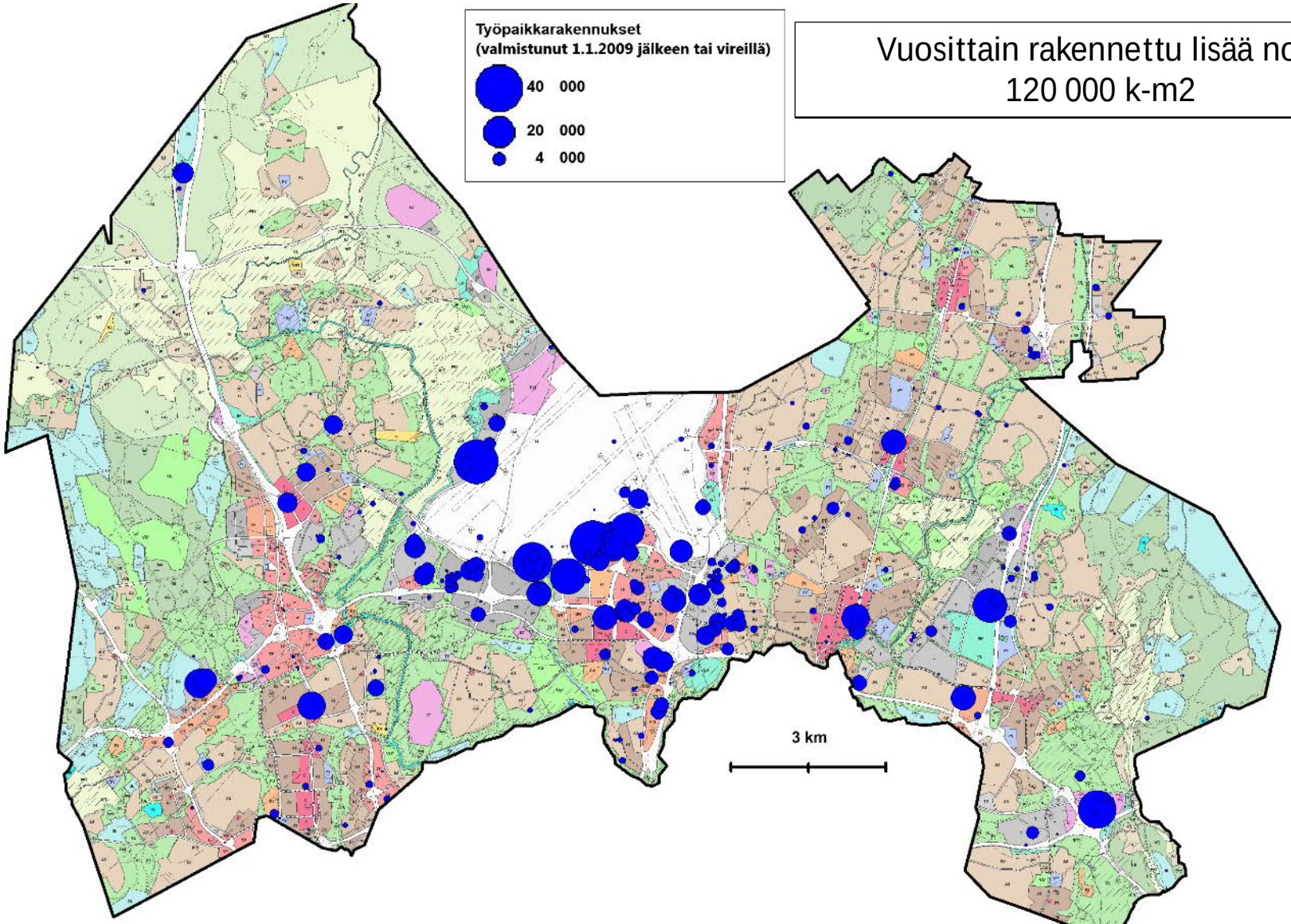
1. VIRTA NAAPURIKUNTIIN. Helsingin muuttotappio pääkaupunkiseudun muihin kuntiin oli viime vuonna 2 700 henkeä. Koko Helsingin seutu vei kaupungista yhteensä 3 100 helsinkiläistä.

Työntö pois Helsingistä on ollut viime vuonna poikkeuksellisen kovaa. Viimeksi lähikuntiin on muutettu Helsingistä yhtä kiivaasti tai enemmänkin vuonna 2007.

Helsinkiläisiä on Vuoren mukaan vienyt erityisesti Vantaalle sekä pohjoisen naapurin vilkas uusien asuntojen tuotanto että kulkuyhteyksiä sujuvoittava kehärata. Kuluvana vuonna puolestaan näyttää nousevan myös Espoo ja länsimetron imu.

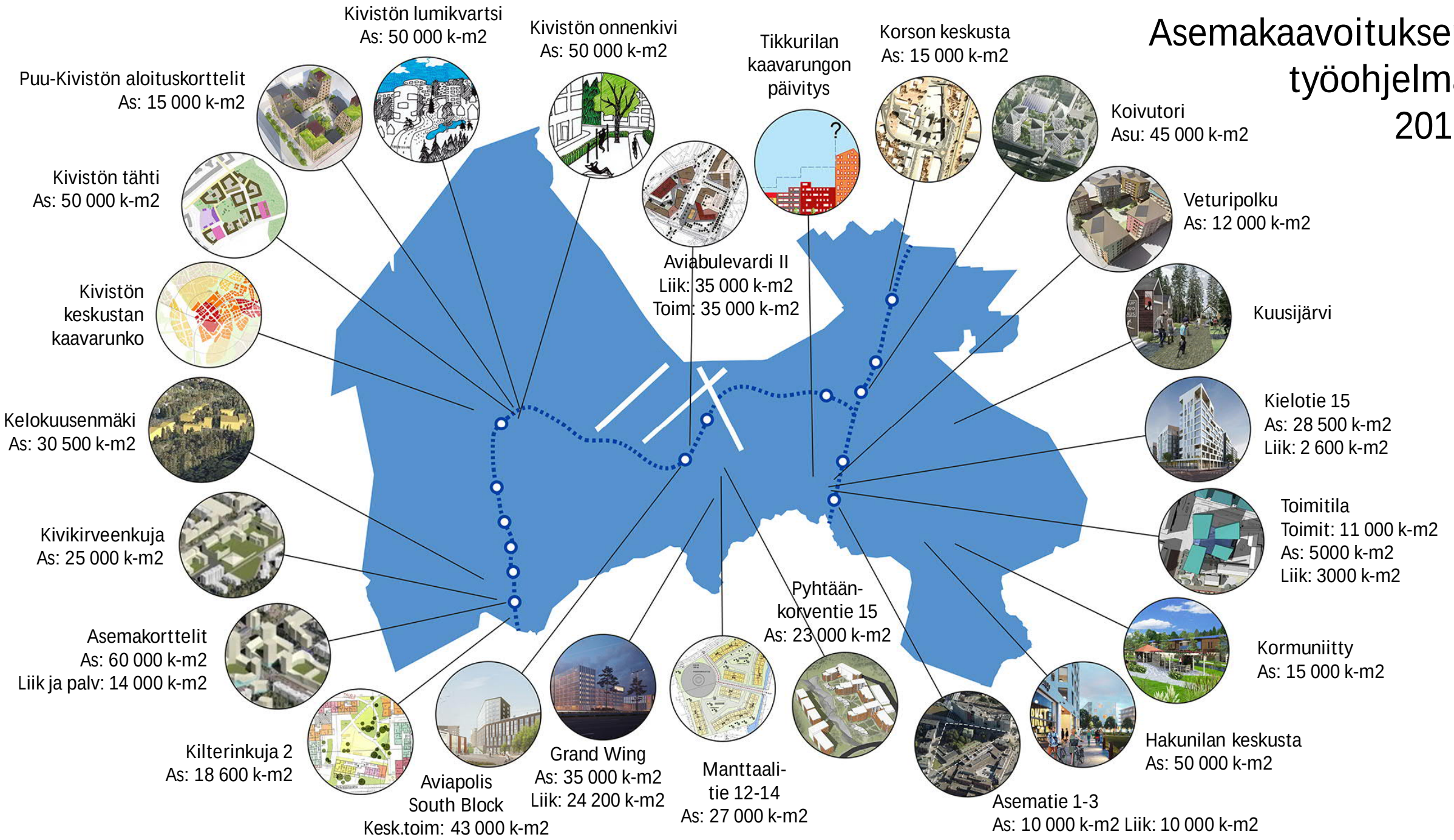
Työpaikkarakentaminen 2009 – 2016

(Yleiskaavan ajantasaisuuden arviointi 2016)



Vuosittain rakennettu lisää noin
120 000 k-m2

Asemakaavoituksen työohjelma 2019



Kehäradan jälkiarviointi

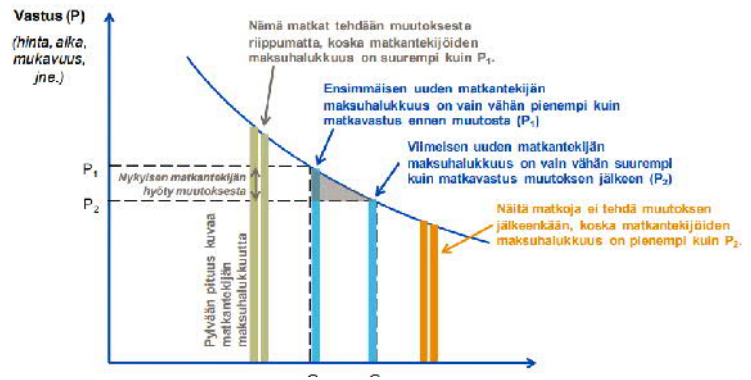
Liikenneviraston selvitys 15/2018

Jälkiarviointi seuraa vaikutusten toteutumista. Kaupunkiseutujen väyläinvestointien hankearvioinneista ei ole aiemmin tehty jälkiarviointeja.

Tavoitteena on tuottaa uutta tietoa kaupunkiseuduilla toteutettavien ja maankäytön kehittämistä palvelevien investointien tuleviin arviointeihin ja näiden suunnitteluun. Tarkentuneilla menetelmillä, maankäyttöennusteilla ja yksikköarvoilla lasketut vaikutukset eivät ole olennaisesti erilaiset kuin vuonna 2007 arvioidut. Vuosihyödyt jäävät noin 14 % pienemmiksi kuin vuoden 2007 menetelmillä ja lähtötiedoilla.

Uudelleen arvioituna Kehärata olisi yhteiskuntataloudellisesti kohtuullisen kannattava hanke (H/K 0,8 - 1,3). Kehäradan rakentaminen maksoi noin 800 M€.

Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje

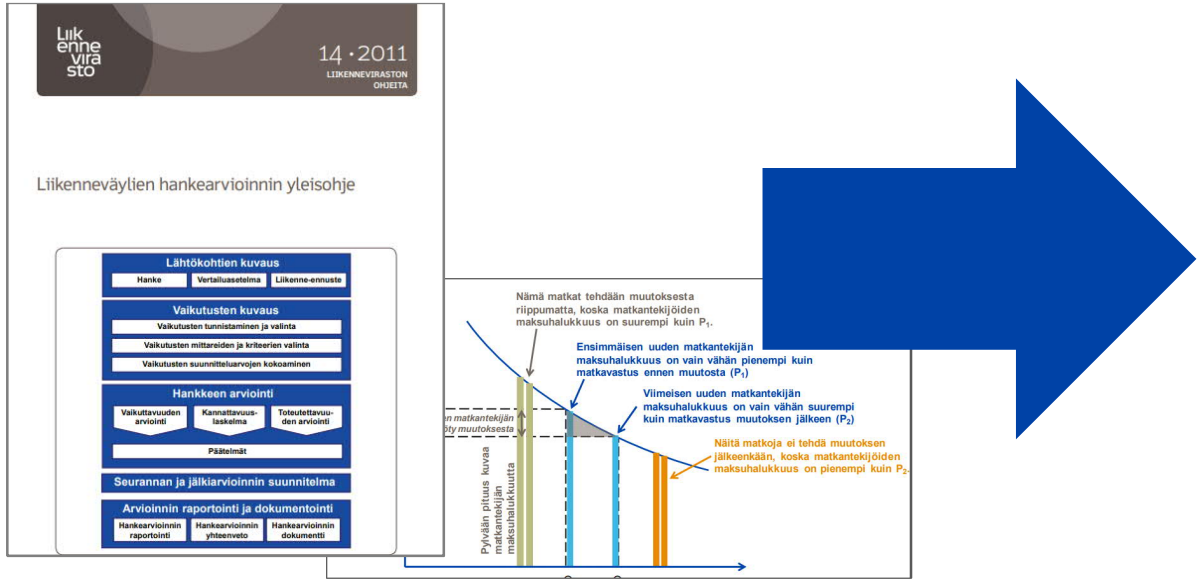


Kehäradan jälkiarviointi ja Vantaan suurten hankkeiden arvioinnin kehittäminen

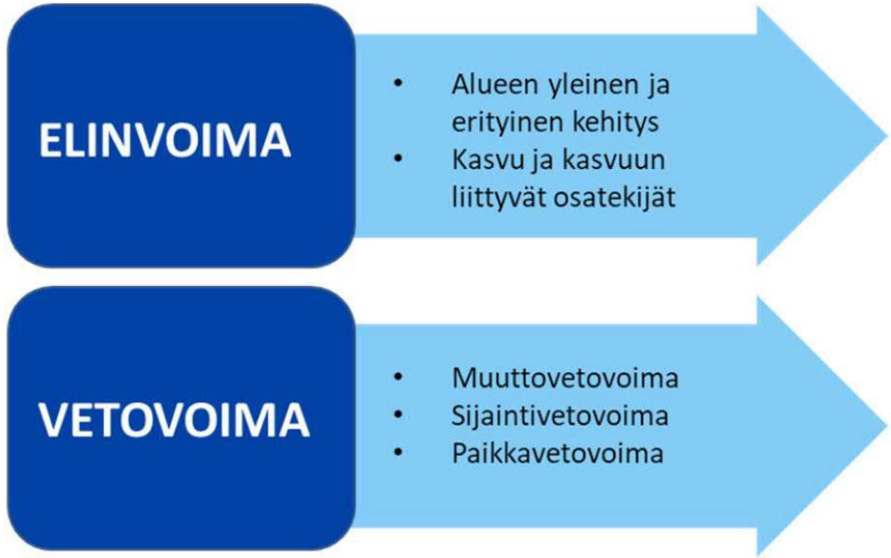
Kriteerien laajentaminen perinteisestä arvioinnista vaikuttavuuden arviointiin. Väylähankkeet ovat enemmän kuin liikenneinvestointeja.

Työ käynnistyi elokuussa 2018 ja valmistui tammikuussa 2019.

Konsultteina toimivat MDI public Oy
ja WSP Finland Oy



Laaajemman vaikuttavuuden tarkastelu



Kehärata on investointi toimivaan yhdyskuntarakenteeseen.

Merkitys on suurempi kuin vain liikenteellinen → käyttöliittymä, joka vaikuttaa Vantaan mahdollisuuksiin kasvaa.

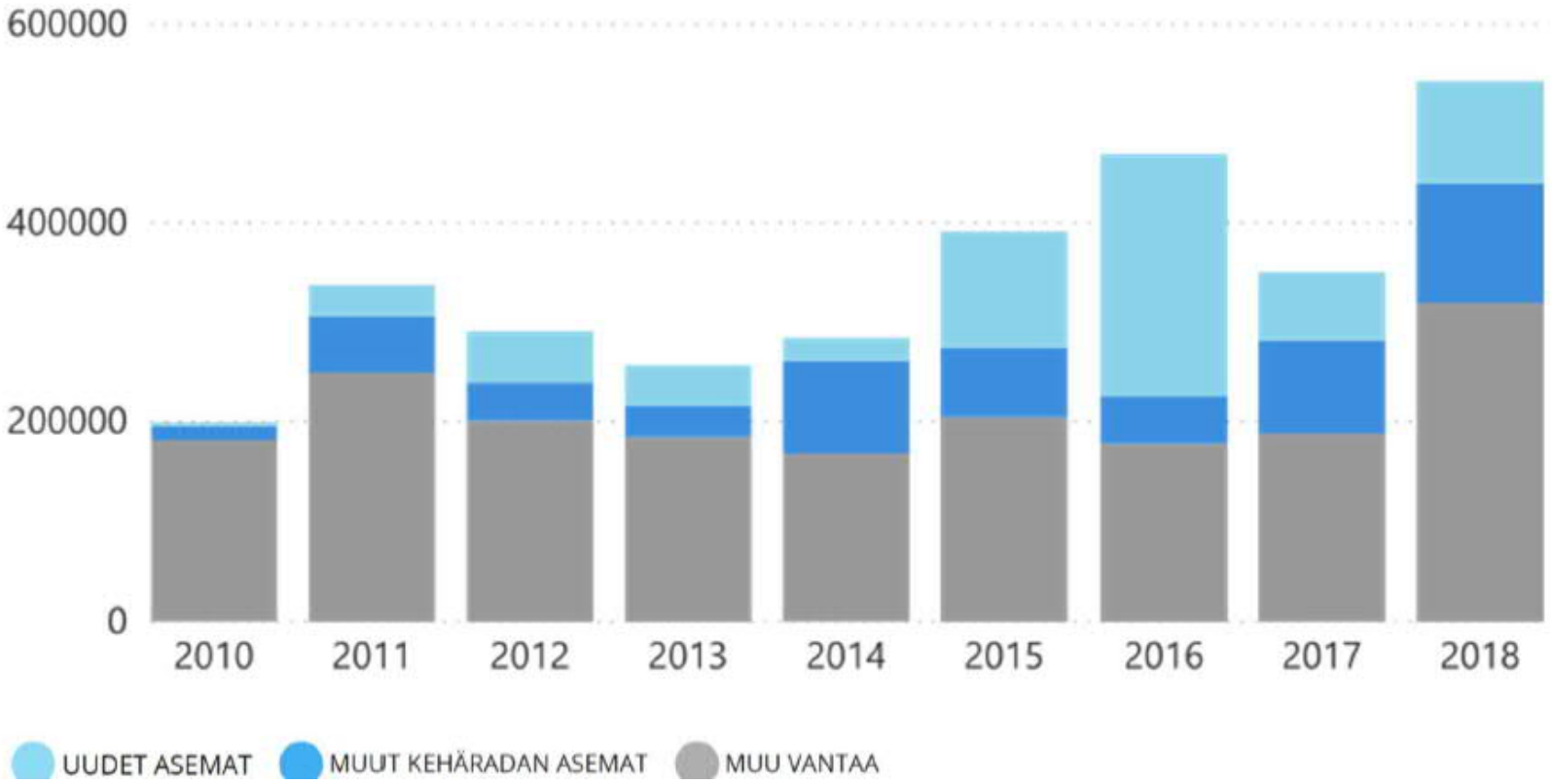
Vaikuttaa elinkeinoelämän ja asuntotuotannon sijoittumispäätöksiin ja kaupungin muotoon.

Yhdistää pääradan ja Vantaankosken radat Helsinki-Vantaan lentoasemaan, jolla taas on vaikutusta erityisesti kansainvälisen liikkumisen mahdollistajana.

Mikä olisi Kehäradan vaihtoehto? Mihin Vantaa olisi kasvanut? Olisivatko asukkaat nyt ympäryskunnissa, mikä tekisi esim. MAL tavoitteista vaikeampia.

→ voidaan osoittaa, että Kehärata on ollut yksi myönteisiä kasvu- ja kehityssykäyksiä tuottanut tekijä Vantaan kokonaisvaltaisen kehittämisen kannalta.

Rakentamisdynamiikka



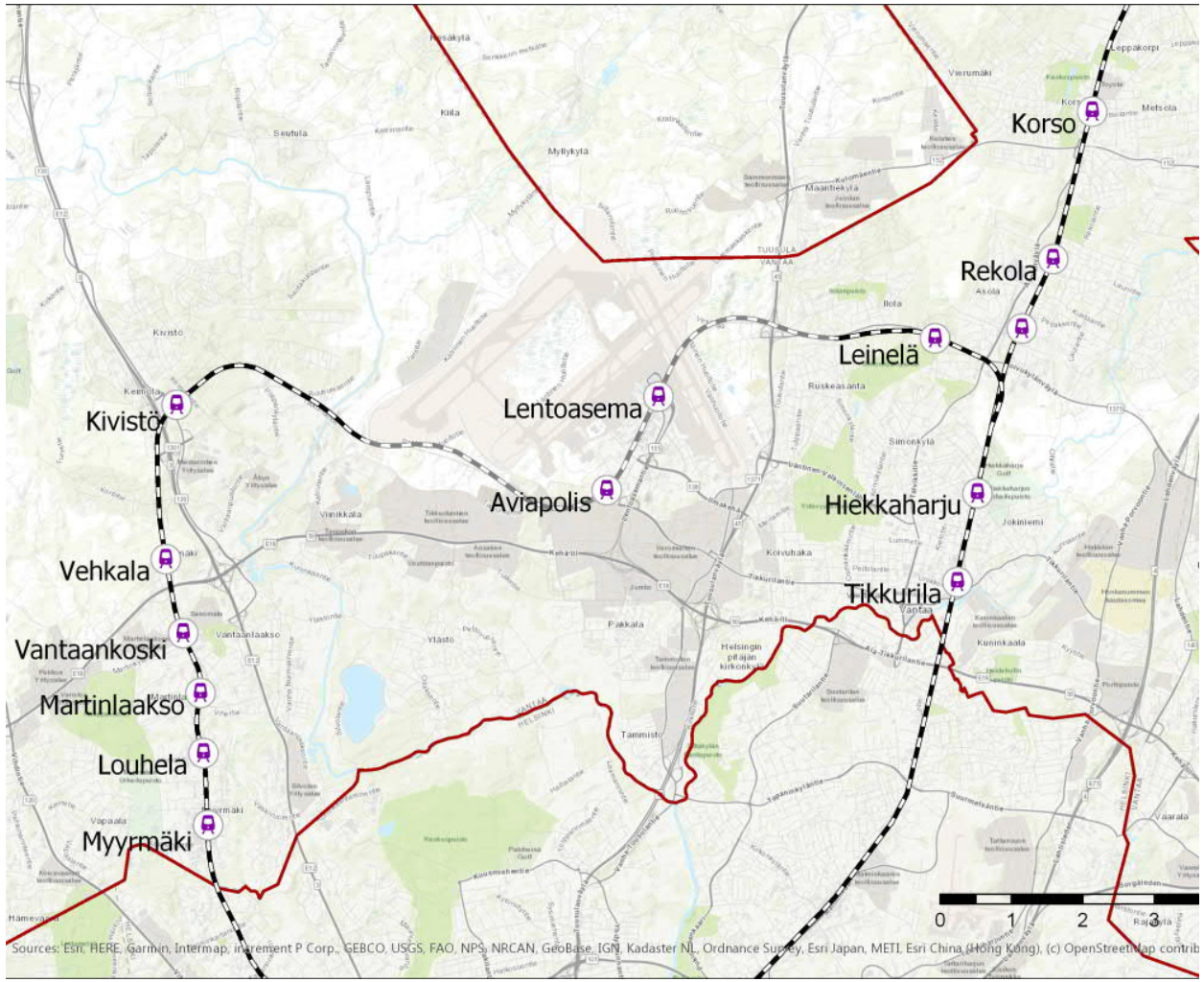
Kehäratahanke eteni rakennussuunnitteluvaiheeseen syyskuussa 2008 ja radan rakennustyöt alkoivat toukokuussa 2009.

Rakentamisen volyymin ja sen alueellinen sijoittuminen on yksi konkreettisimpia tapoja todentaa yhdyskuntarakenteen kehitystä.

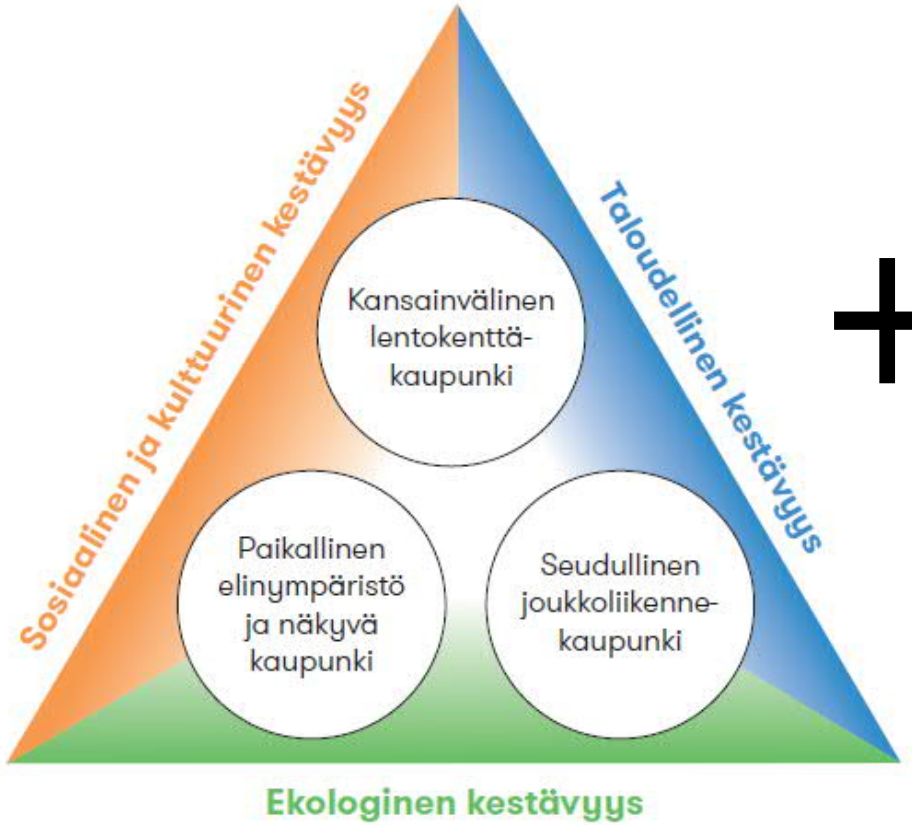
Vuodesta 2014 alkaen noin puolet (49,7 %) Vantaalle toteutuneesta rakentamisen kerrosalasta (yhteensä 1 778 9 45 k-m2) on sijoittunut Kehäradan asemien välittömään läheisyyteen.

Kehäradan matkustajamäärä 2015-2018

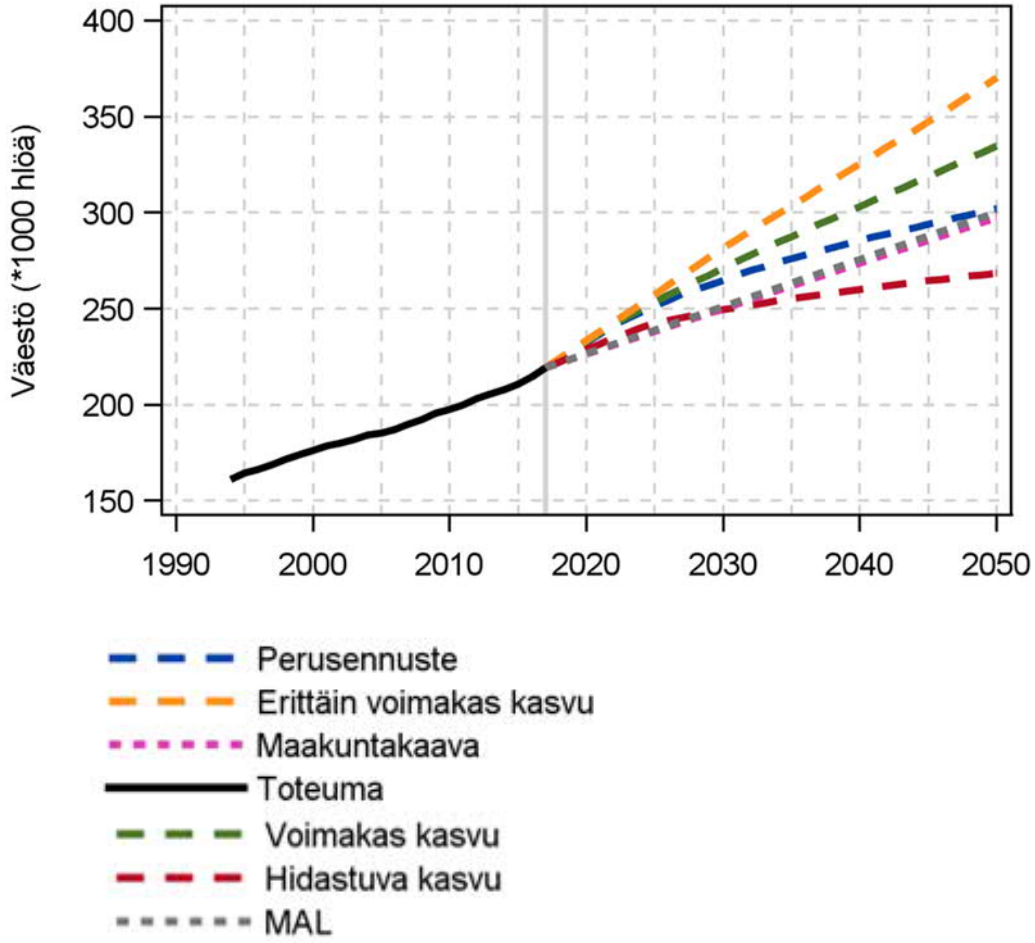
månad/år STATION	10/14	10/15	10/16	10/17	10/18
Myyrmäki/Myrbacka	8319	11358	12573	13002	13517
Louhela/Klippsta	2320	3245	3614	3822	3999
Martinlaakso/Mårtensdal	4229	6055	6752	6293	6585
Vantaankoski/Vandaforsen	2673	2751	2729	3041	3225
Vehkala/Veckal		759	774	1017	1155
Kivistö		3350	4961	5351	6349
Aviapolis		1873	3143	3209	3411
Lentoasema/Flygplatsen		5331	8855	10039	11607
Leinelä/Lejle		2855	3460	3674	4318
Tikkurila/Dickursby	21547	27860	30320	30686	32086
Hiekkaharju/Sandkulla	3410	6634	6874	7912	8491
Koivukylä/Björkby	6423	6639	6825	6766	6732
Rekola/Räckhals	1999	2211	2273	2323	2491
Korso	7397	7813	7893	7941	7710
Tillsammans	58 317	88 734	101 046	105 076	111 676



Tulevaisuutta pohditaan parhaillaan laadittavassa uudessa yleiskaavassa



+



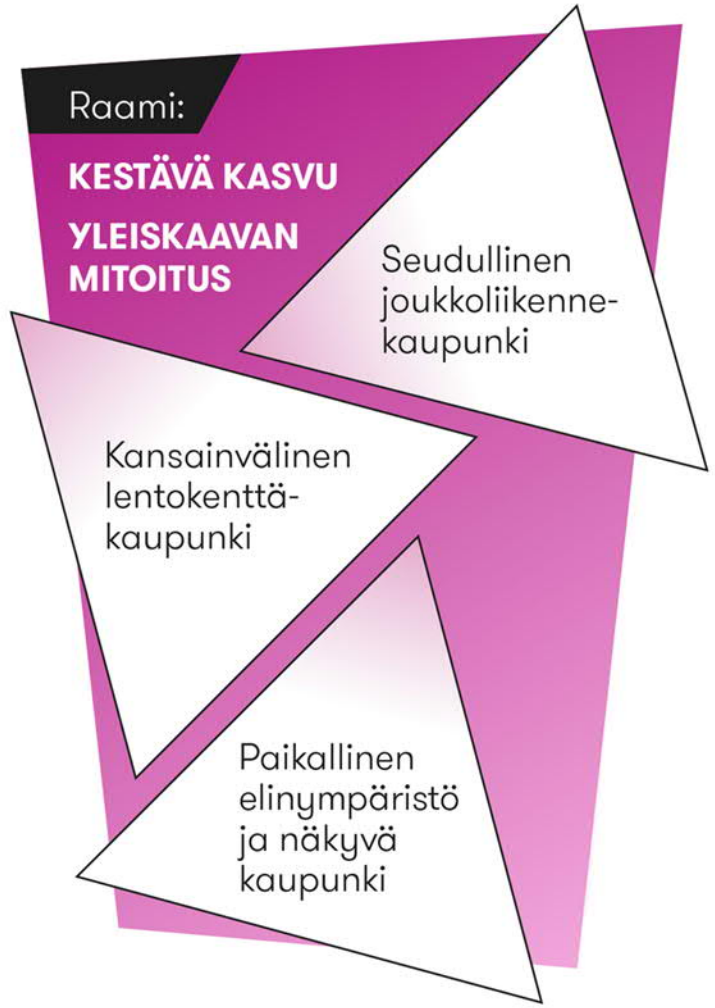
Liikkuminen näkyy vahvasti työn tavoitteissa

- Kaupunkiympäristö kannustaa liikkumaan lihasvoimalla
- Jokapäiväiset palvelut ruokakaupasta lähimetsään saavuttaa kaupunkialueella sujuvasti kävellen ja pyöräillen.
- Luomme pyöräilyn laatukäytäväverkon

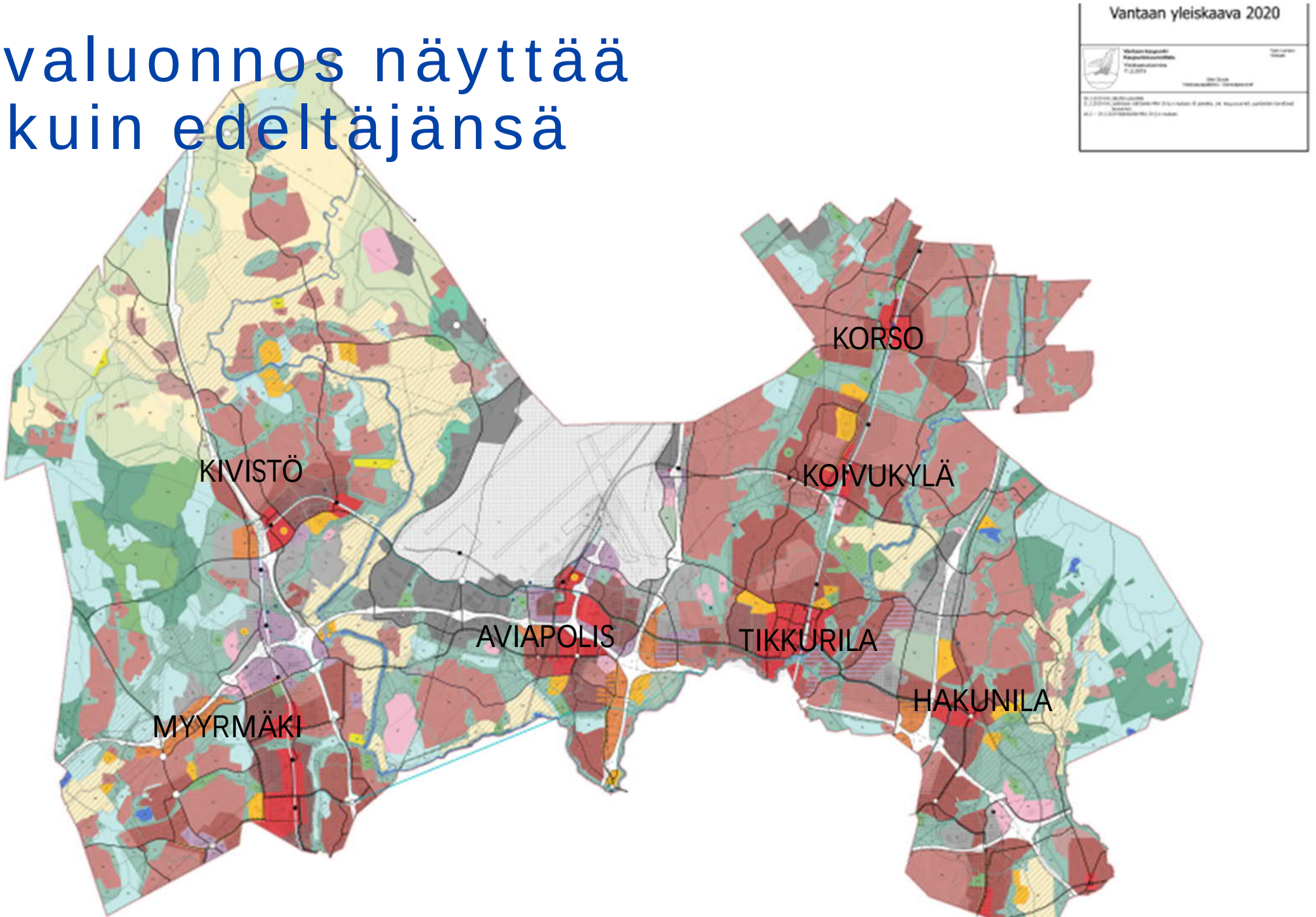
- Ohjaamme kaupungin kasvun ensisijaisesti keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Luomme nopeat joukkoliikenteen yhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille.

- Varmistamme lentokentän kasvun edellytykset ja lentämisen ympäristöhäiriöiden hallinnan. Varmistamme teknisten verkostojen ja tavaraliikenteen toimivuuden.

- Vantaa on houkutteleva kotikaupunki, joka torjuu eriytymistä



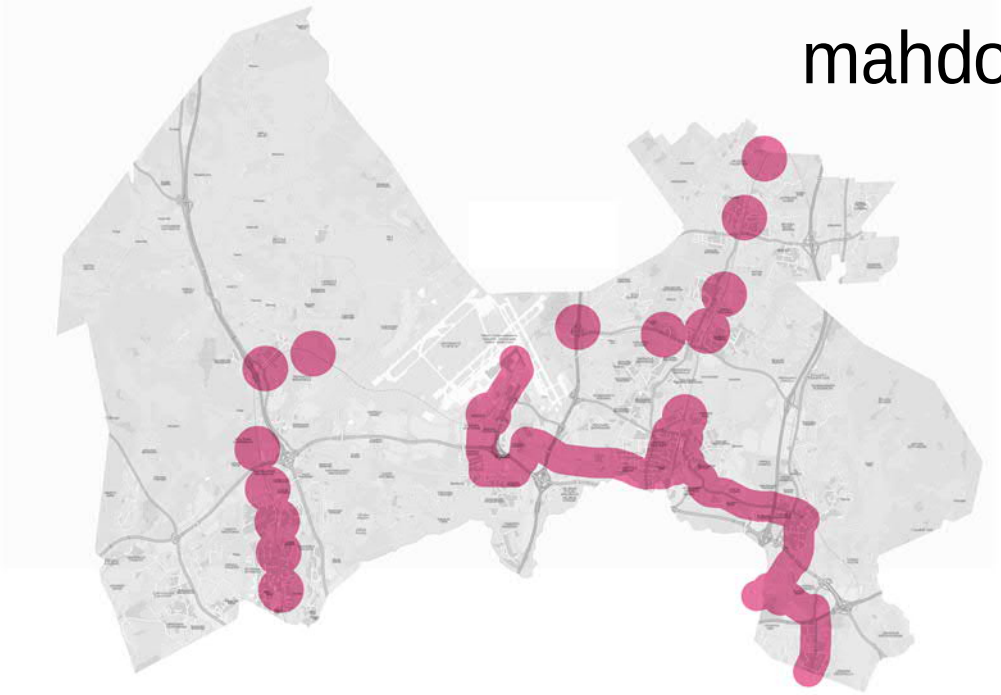
Yleiskaavavaluonnos näyttää samalta kuin edeltäjänsä



Keskeiset ratkaisut

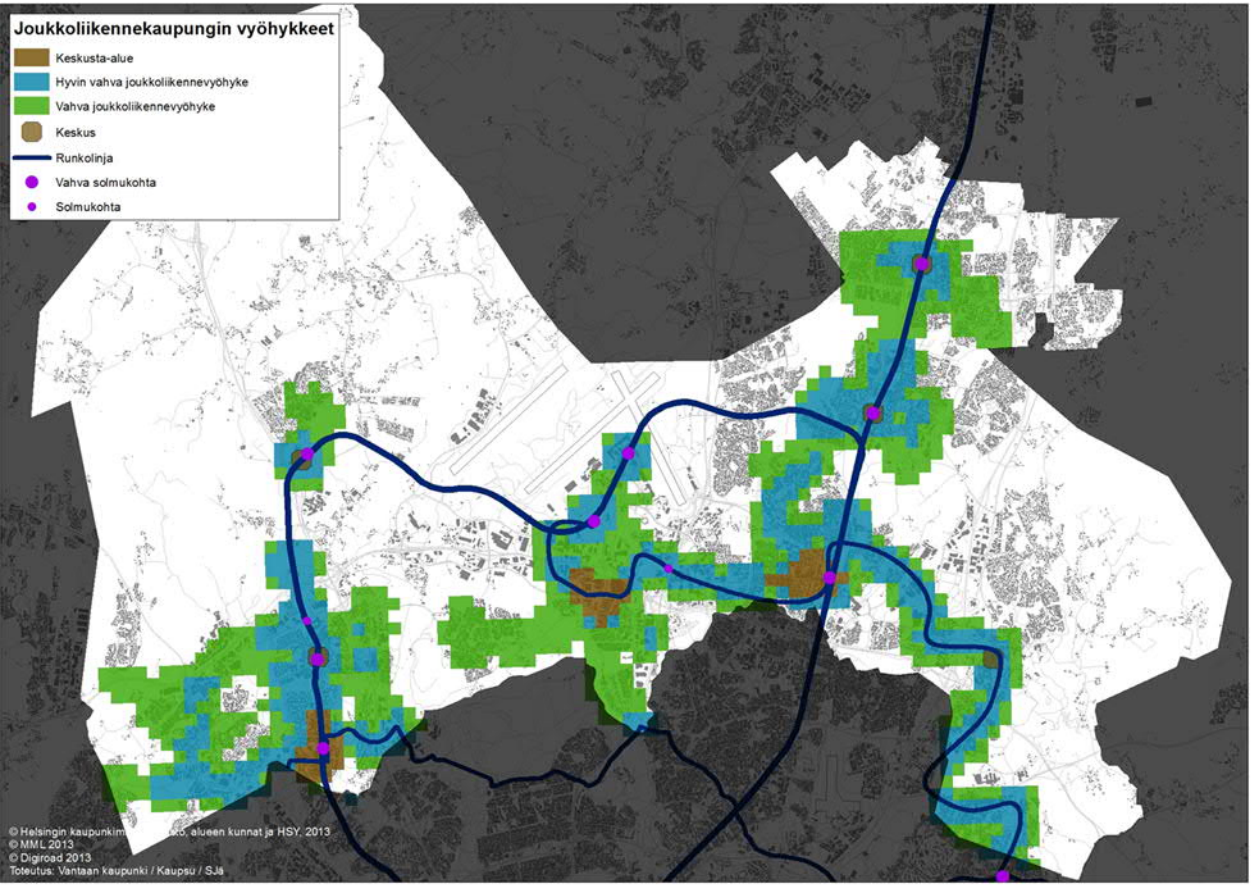
Kestävän kasvun vyöhyke

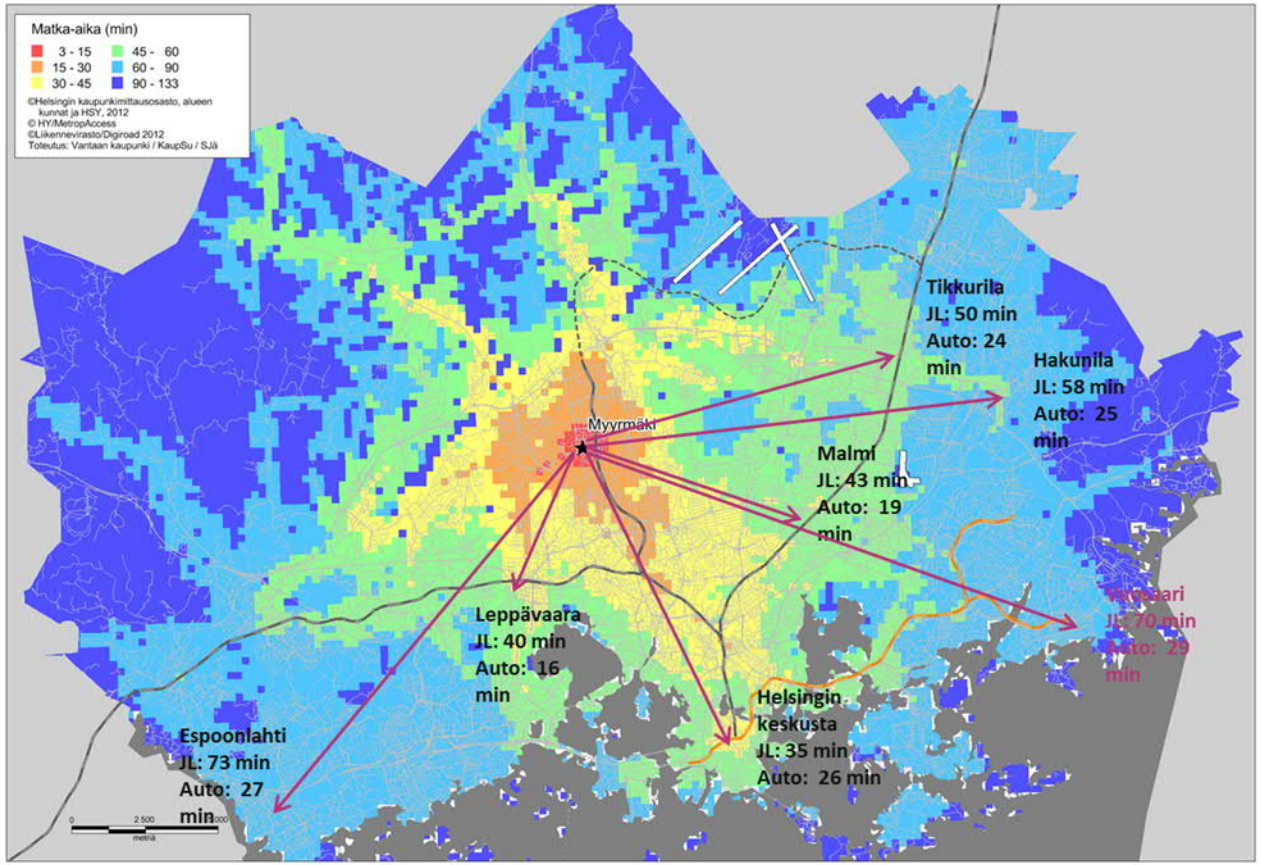
- Parhaan joukkoliikennesaavutettavuuden vyöhyke, minne kaupungin tuleva kasvu keskittyy.
- Tilaa lisärakentamiselle ja mahdollisuuksia uudistamiselle.
- Ratikka tärkein kaupunkikehityshanke, jolla mahdollistetaan myös vanhojen alueiden uusi nousu.

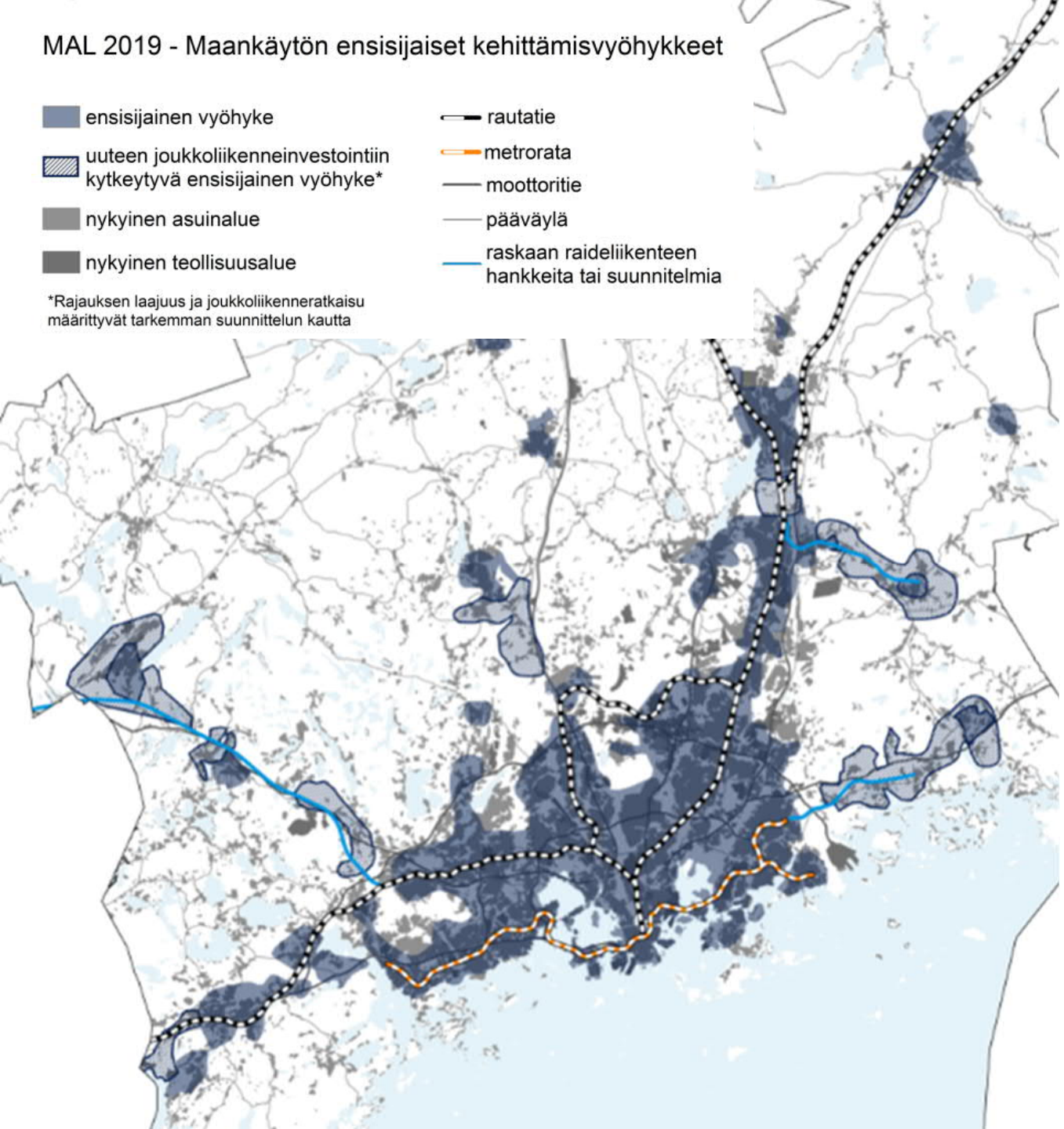


Joukkoliikennekaupunki

Kestävästä liikkumisesta houkuttelevampi ja sujuvampi vaihtoehto.
Verkkoa parsitaan verkkoa ratikalla ja baanoilla.
Liikenteen päästövähennystavoite kirittää kohti hyviä ratkaisuja.







MAL 2019

Sisäänpäin kasvamisen tavoite seudullinen

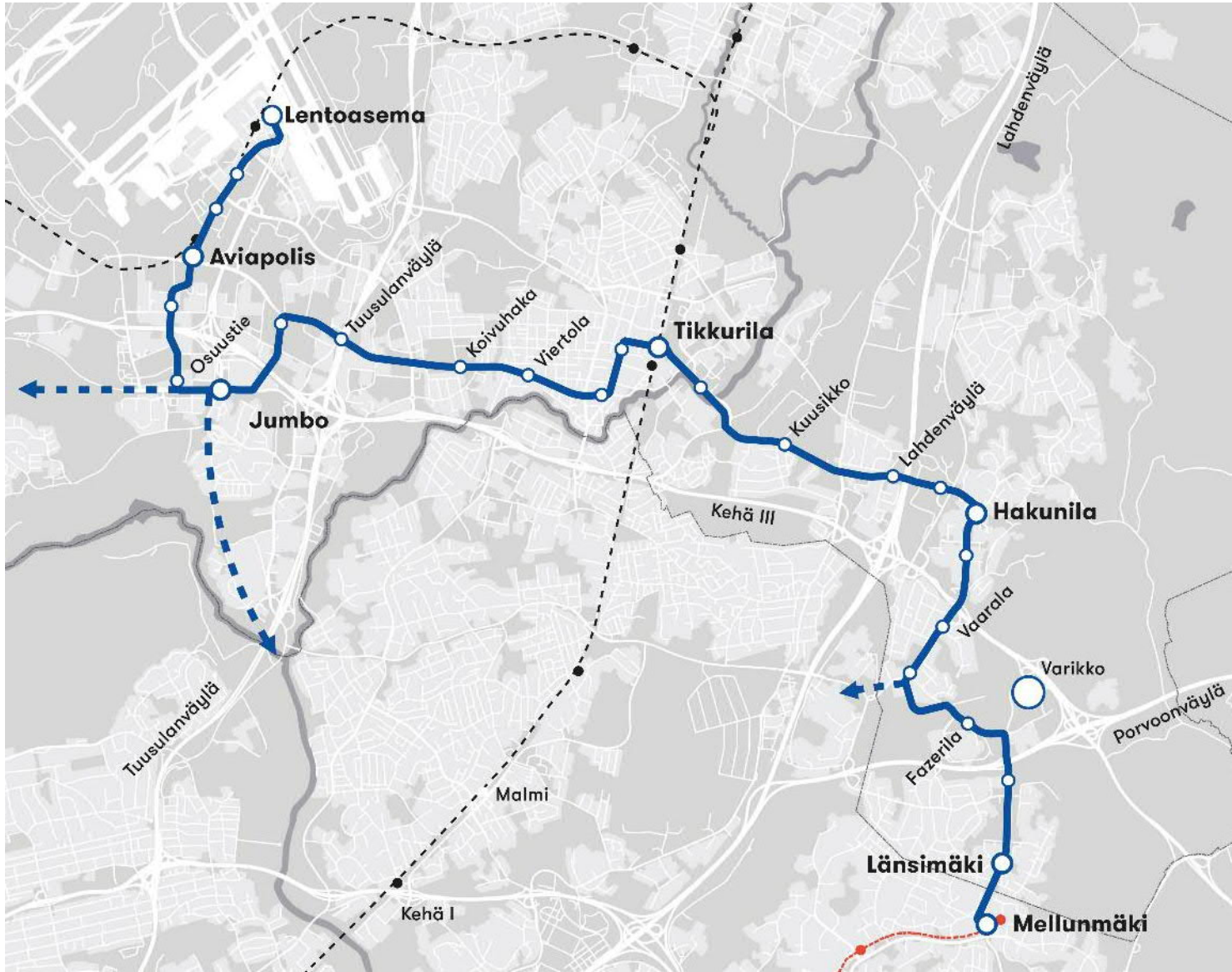
Sijoitetaan uusi maankäyttö kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa huolehditaan rakentamisen ja elinympäristön laadusta

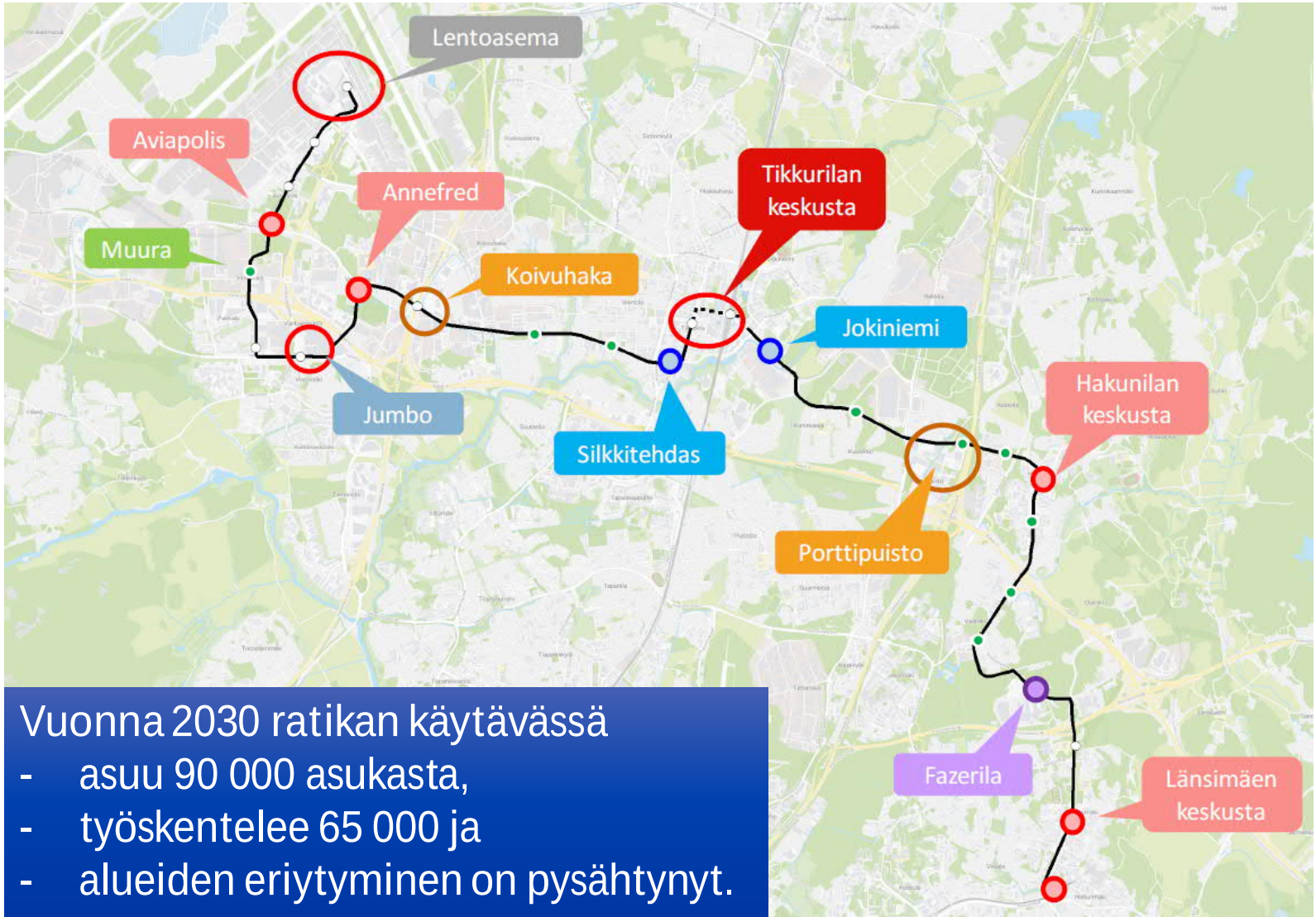
Otetaan asemanseutujen potentiaali käyttöön

Perustiedot Vantaan ratikasta

- Pituus 19,3 kilometriä, josta 18 km omalla kaistalla tai joukkoliikennekadulla
    - Linjasta 500 metriä Helsingin puolella Mellunmäessä
- Keskimääräinen pysäkkiväli 800 metriä
- Vuoroväli 5 / 10 / 20 min (ruuhka / päivä / ilta)
- Keskinopeus 25 km/h
- Liikennevalotuudet joka liittymässä



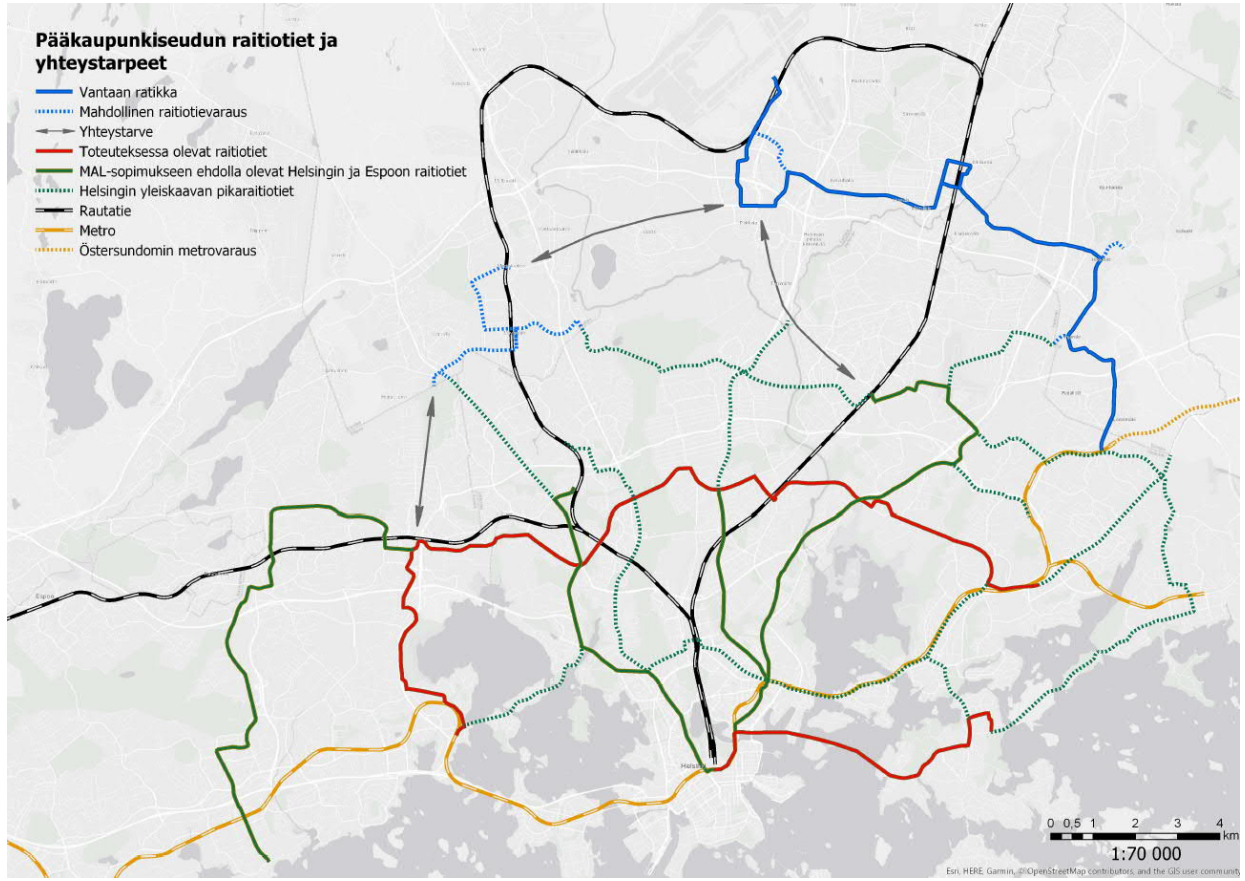
Vaikutukset maankäyttöön ja pysäkki-ympäristöihin

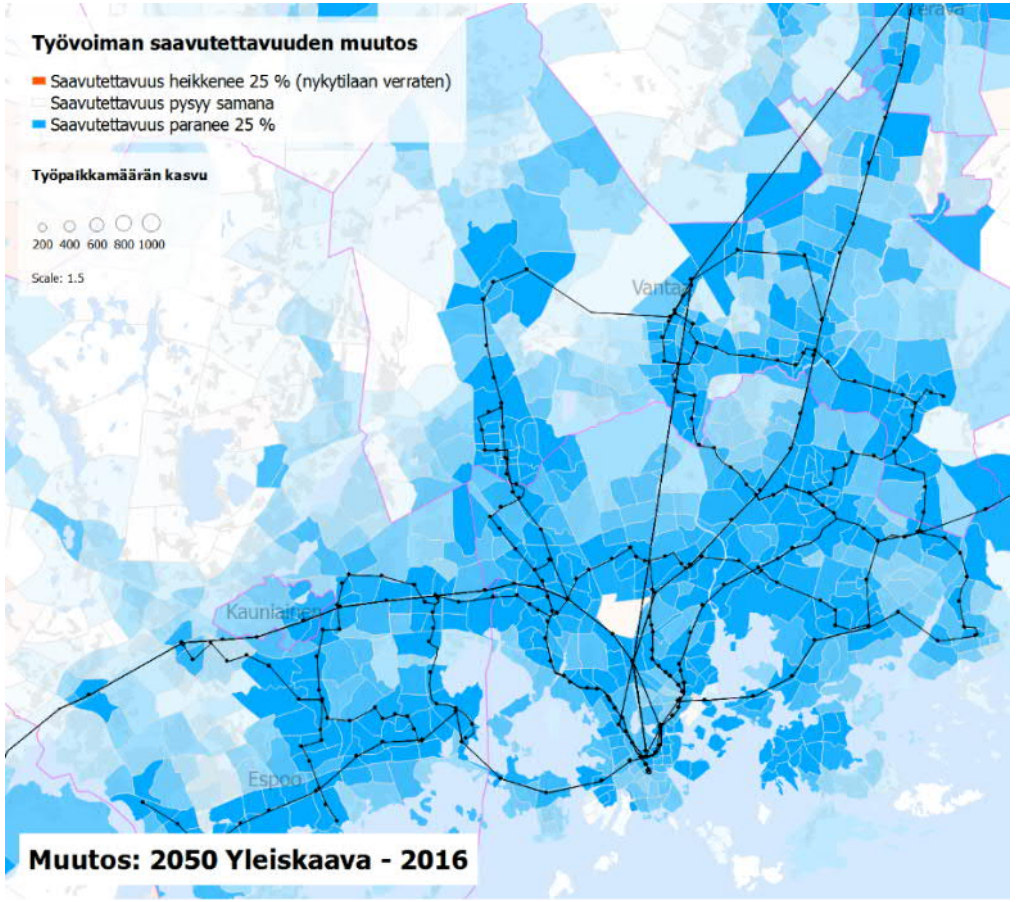


Vuonna 2030 ratikan käytävässä
- asuu 90 000 asukasta,
- työskentelee 65 000 ja
- alueiden eriytyminen on pysähtynyt.

Mitä on opittu?

Ovatko seuraavat suuret kaupunkirakenteen muutostekijät ratikoita, jotka kytkeytyvät kansalliseen ja kansainväliseen pitkänmatkan verkkoon?





Työvoima ja työpaikat yhdistetään laadukkailla raideyhteyksillä

Lisätietoja yleiskaavasta:
https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020