

4/10.6.2019 Yleiskaavatoimikunnan kokous/Pöytäkirja

Aika: 10.6.2019 klo 10.00 - 12.00

Paikka: valtuustosali, Asematie 7

Osallistujat:

Jäsenet:		Viranhaltijat:	
Lauri Kaira, puheenjohtaja	x	Jukka T. Salminen, kaupunginjohtaja vs.	x
Säde Tahvanainen, varapuheenjohtaja klo 10.05 -	x	Hannu Penttilä, apulaiskaupunginjohtaja	x
Anniina Kostilainen, jäsen	x	Matti Ruusula, talousjohtaja va.	x
Tomi Salin, jäsen	-	Tarja Laine, kaupunkisuunnittelujohtaja	x
Kati Tyystjärvi, jäsen	-	Antti Kari, kiinteistöjohtaja	-
Solveig Halonen, jäsen	x	Mari Siivola, yleiskaavapäällikkö	x
Minna Kuusela, jäsen	x	Markus Holm, suunnittelupäällikkö	x
Pekka Silventoinen, jäsen	x	Tomi Henriksson, asumisasioiden päällikkö	x
Pentti Puoskari, jäsen	x		
Vesa Pajula, jäsen	x	Anni Laukka, johdon assistentti, sihteeri	x
Ulla Kaukola, jäsen klo 11.30 -	x		
		Muut osallistujat:	
Puhe- ja läsnäolo-oikeus:		Virpi Mamia, yleiskaava-arkkitehti	x
Juha Hirvonen	x	Laura Muukka, maisema-arkkitehti	x
Maarit Raja-Aho klo 10.25 -	x	Jonna Kurittu, yleiskaavasunnittelija	x
Antti Lindtman klo 10.35 -	x	Antonina Myllymäki, suunnittelija	x
Sari Multala	x	Paula Kankkunen, yleiskaavasunnittelija	x
Timo Juurikkala, asiantuntijajäsen klo 11.25 -	x	Anna-Mari Kangas, suunnittelija	x
		Joonas Stenroth, liikenneinsinööri	x
		Tiina Hulkko, liikenneinsinööri	x
		Katja Koskela, konsultti, WSP Oy (asia 3)	x

1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 10.00.

2. Edellisen kokouksen pöytäkirjan tarkastaminen ja hyväksyminen

Tarkastetaan ja hyväksytään yleiskaavatoimikunnan 13.5.2019 kokouksen pöytäkirja 3/2019. Pöytäkirja on julkaistu extranetissä toimikunnan sivuilla.

Yleiskaavatoimikunta 10.6.2019

Päätös:

Tarkastettiin ja hyväksyttiin edellisen kokouksen pöytäkirja 3/2019.

3. Yleiskaavan kaupan vaikutusten arviointi

Kaupan vaikutusten arvioinnissa on arvioitu yleiskaavaluonnoksessa esitetyn kaupan ratkaisun vaikutuksia kaupan sijoittumisen, mitoituksen ja ajoituksen osalta. Vaikutuksia on tarkasteltu suhteessa kaupungin tavoitteisiin sekä maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältövaatimuksiin ja kaupan säännöksiin nähden.

Vaikutusten arviointia on tehty taustalla vuorovaikutteisesti kaupan ratkaisun laadinnan kanssa. Kaupan ratkaisun vaikutusten arvioinnissa keskeisiä ovat vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Lisäksi työssä on tarkasteltu vaikutuksia lähipalveluiden toimintaedellytyksiin sekä palvelujen saavutettavuutta erityisesti joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn näkökulmasta. Arvioinnissa on tarkasteltu myös kaupan kilpailuedellytysten toteutumista yleiskaavan kaupan ratkaisun myötä.

Kaupallisten vaikutusten arviointi pohjautuu kaupan palveluverkon nykytilaan ja kaupan kehitysnäkymiin sekä markkinoiden kehitykseen. Vaikutusten arviointi on tehty yleispiirteisesti käyttäen lähtötietona kaupungille ja maakunnan liitolle tehtyjä palveluverkkoselvityksiä sekä muuta kaavaan liittyvää aineistoa.

Arvioinnin tuloksena todetaan, että kaupallisten palveluiden alueiden mitoituksia on syytä tarkastella uudestaan siitä näkökulmasta, miten sillä vaikutetaan läheisten keskusten päivittäistavarakaupan kehittymisedellytyksiin. Tällaisia kohteita ovat mm. Vantaanportti, jonka vaikutuksen heijastuvat Aviapoliksen keskustan kehittämiseen sekä Porttipuisto, joka puolestaan vaikuttaa Hakunilan keskustan kaupallisiin palveluihin. Kaupallisten palveluiden alueille sijoittuva tilaa vaativa kauppa ei vaikuta keskustojen kaupallisten palveluiden kehittymisedellytyksiin.

Lisäksi on tarpeen selkiyttää ja täsmentää yleiskaavan kaupan alaa koskevia määräyksiä siltä osin, minkälaisia kaupan yksiköitä sallitaan asumisen alueille (A, AP) työpaikka-alueille (TP, TY, TT) sekä palvelujen ja hallinnon alueille (P). Myös keskustatoimintojen alueen (C) ja asuntovaltaisen keskusta-alueen välistä eroa täsmennetään kaupan sijoittumisen ja koon osalta määräyksissä.

Asian esitteli selvityksen laatinut konsultti Katja Koskela WSP Oy:stä.

Yleiskaavatoimikunta 10.6.2019

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Yleiskaavatoimikunta merkitsee asian tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite: Yleiskaavan kaupan vaikutusten arviointi -raportti

4. Yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset

Yleiskaavaluonnoksen liikenteellisiä vaikutuksia on Vantaan liikennesuunnittelun ohjeistamana arvioinut konsulttiyritys WSP. Arviointi on tehty yleisesti hankkeiden arviointiin käytettävällä liikenteen mallinnusohjelmistolla, jolla esimerkiksi MAL-suunnitelman vaikutuksetkin on arvioitu. Ohjelmisto mallintaa väestön liikkumiskäyttäytymistä eli matkojen määrää, ajankohtaa, kulkutavan valintaa sekä matkojen suuntautumista. Lähtötietoina on käytetty maankäytön osalta MAL2019-suunnitelman mukaista maankäyttöä koko seudulla, ja Vantaan osalta yleiskaavaluonnoksesta arvioituja asukas- ja työpaikkamääriä vuosille 2030 ja 2050.

Vaikutuksia on arvioitu nykytilaan verrattuna neljässä eri tilanteessa. Vuodelle 2030 on muodostettu skenaario ”2030 Yleiskaava”, joka sisältää MAL2019-suunnitelman mukaiset liikennehankkeet. ”2030 Mini” -skenaariossa on haettu maankäytön aiheuttamaa suurinta mahdollista liikennemäärää karsimalla MAL-hankkeista esimerkiksi liikenteen hinnoittelumuutokset sekä useita väylien lisäkaistojen rakentamishankkeita. Myös tämän skenaarion vaikutukset voivat hyvin toteutua, jos esimerkiksi tiemaksut eivät toteudu. Tiemaksut eivät ole yleiskaavalla päätettävä asia, mutta ne on tässä arvioinnissa oletettu toteutuneeksi MAL2019-suunnitelman mukaisesti. Tiemaksujen lopullinen hyväksyntä koko seudulla on tekemättä, ja selvitykset niiden optimaalisesta toteutustavasta ja vaikutuksista ovat vielä kesken. Myös tiemaksut mahdollistava lainsäädäntö puuttuu.

2050 vuodelle on kaksi skenaariota, joista ”2050 Yleiskaava” kuvaa todennäköisesti vuoteen 2050 mennessä toteutunutta tilannetta liikennehankkeiden osalta. ”2050 Maksimi” -skenaariossa ovat mukana kaikki yleiskaavaluonnoksen kuvaamat hankkeet, kuten esimerkiksi Klaukkalan rata. Suurin osa yleiskaavaluonnoksen liikenteellisistä vaikutuksista johtuvat asukas- ja työpaikkamäärien suuresta kasvusta. Tämän kasvun myötä myös liikenne lisääntyy, ja ilman vahvaa ohjaamista kohti kestäviä kulkumuotoja (joukkoliikenne, pyöräliikenne, kävely) suuri osa liikenteestä tehdään henkilöautoilla. Maankäytön kasvun mukaista henkilöautoliikenteen kasvua kaupunki ei kuitenkaan kestä, sillä väylille ja kaduille ei voida rakentaa enää useita lisäkaistoja. Etenkin tiiviissä, kaupunkimaisessa ympäristössä katutilaa ei voida leventää enää ollenkaan. Tästä syystä tarvitaan sekä vahvoja investointeja kestäviin kulkumuotoihin, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelua, jolla voidaan säätää henkilöautoliikenteen määrää siellä missä tilaa kasvulle ei ole.

Yleiskaavaluonnoksen liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa on tutkittu Vantaan nykyisten ja yleiskaavaluonnoksen mukaisten asukkaiden sijoittumista saavutettavuusvyöhykkeille I ja II, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön sijoittamiskohteita. Vyöhykkeet muuttuvat liikennejärjestelmän muutosten vaikutuksesta, jolloin esimerkiksi henkilöautoliikenteen hinnan korotus lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Yleiskaavaluonnoksen maankäytön sijoittumisella ja liikennehankkeilla kehitys saavutettavuusvyöhykkeille sijoittuneen asukasmäärän osalta on todella hyvää.

Henkilöautoliikenteen määrän vuorokauden aikana Vantaalta lähtevistä matkoista on mallinnettu olleen 48 % ja joukkoliikenteen 20 % vuonna 2016. Yleiskaavaluonnoksen ja MAL-suunnitelman

mukaisella kehityksellä vuonna 2030 henkilöautoliikenteen osuus on laskenut 9 prosenttiyksikköä (39 %) ja joukkoliikenteen osuus on noussut 27 prosenttiin. Tämä on vahvasti seurausta liikenteen hinnoittelusta, sillä ”2030 Mini” -skenaariossa ilman hinnoittelumuutoksia henkilöautoliikenteen osuus on laskenut vain 3 prosenttiyksikköä ja joukkoliikenteen osuus noussut 23 prosenttiin. Joukkoliikenteen kehittämällä ilman liikenteen hinnoittelua ei siis päästä yhtä hyvin tuloksiin. Vuodelle 2050 yleiskaavan ja muun seudun toimenpiteillä on arvioitu henkilöautoliikenteen osuudeksi kaikista liikenteestä 38 % ja joukkoliikenteen osuudeksi 28 %. Vuoden 2030 jälkeen ei ole suunnitteilla yhtä merkittäviä liikenteeseen vaikuttavia toimenpiteitä kuin ennen vuotta 2030.

Malli ei kuitenkaan pysty ottamaan huomioon monia kulkutapoihin vaikuttavia tekijöitä. Esimerkiksi liikkumiseen liittyvien asenteiden muutokset, uudet liikkumispalvelut ja sähköisten kulkuvälineiden yleistymisen ovat tekijöitä, jotka eivät mallissa näy. Lisäksi esimerkiksi alueiden sisäinen palveluverkko, kävelyolosuhteiden miellyttävyyden ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen eivät lisää kävelyn ja pyöräliikenteen osuutta tuloksissa.

Liikenteen aiheuttamia päästöjä on arvioitu pohjautuen MAL2019-suunnitelman oletuksiin autojen ominaispäästöjen jatkuvasta vähenemisestä. Suunnitelmassa on oletettu, että vuoteen 2030 mennessä ajoneuvojen päästöt vähenevät noin puoleen, ja 2050 vuoteen vielä 30 % lisää. Tämä oletus aiheuttaa suuren osan yleiskaavaluonnoksen arvioinnin päästövähennyksistä. Tehtävistä toimenpiteistä liikenteen hinnoittelu vaikuttaa kaikista eniten liikenteen päästöihin. Vaikka hinnoittelu ja muut toimenpiteet otettaisiin käyttöön ei valtioneuvoston tavoitetta liikenteen päästöjen vähentämisestä puoleen vuodesta 2005 vuoteen 2030 saavuteta. Vähenemä on näillä toimenpiteillä 35 prosenttia.

Tieverkon ruuhkautumista tutkittiin, jotta yleiskaavaluonnoksen vaikutukset tavaraliikenteen sujuvuuteen saatiin esiin. MAL2019-suunnitelman toimenpiteillä ruuhkat vähenevät nykyisestä, mutta ”2030 Mini” -skenaariossa ne kasvavat. Myös tässä liikenteen hinnoittelu on suurena osallisena tuloksessa. Pahimmassakin tilanteessa ruuhkautunutta osuutta pääväylistä on vain noin 5 prosenttia, joten liikenteen sujuvuuden voi todeta olevan myös yleiskaavaluonnoksen toimenpiteillä hyvää.

Keskustojen välisten matka-aikojen muutoksia tutkittiin sekä henkilöautolla että joukkoliikenteellä. Matka-ajat ovat suurpiirteisiä arvioita, ja ne sisältävät henkilöautomatkoissa viisi minuuttia per matka kävelyn ja pysäköintiin, ja joukkoliikenteessä kävelyn pysäkillä ja pysäkiltä sekä keskimääräisen odotusajan pysäkillä. Ennusteen mukaan henkilöautomatkojen pituudet vuonna 2030 keskuksista toiseen pääosin lyhenevät muutamilla minuuteilla, ja matka-ajan kasvu on noin minuutin luokkaa. Tämä on seurausta liikenteen hinnoittelusta, sekä myös suurten väylien lisäkaistoista. Vuonna 2050 tulos on hyvin samansuuntainen. Keskustojen väliset matka-ajat henkilöautoliikenteellä eivät siis yleiskaavaluonnoksen ja MAL-suunnitelman ratkaisulla kasva. Joukkoliikenteellä keskustojen väliset matka-ajat lyhenevät ennusteen mukaan vuonna 2030 huomattavasti etenkin Hakunilasta Vantaan ratikan myötä. Pakkalan ja Hakunilan välinen matka-aika kasvaa ratikkasuunnitelmassa oletetun suoran bussilinjan poiston johdosta, mikä ei välttämättä

lopullisessa linjastosuunnittelussa tapahdu. Tämän välin matka-ajan kasvu ei suoraan liity yleiskaavaratkaisuun tai MAL-suunnitelmaan. Vuonna 2050 matka-ajat kasvavat nykyisestä etenkin Kiviston ja Myyrmäen osalta, johtuen tämän hetken Pisara-radnan liikennöntiajatuksesta. Tällä hetkellä ajantasauspisteen on ajateltu Pisara-radnan myötä siirtyvän Lapinkylän aseman kohdalle, jolloin Lapinkylän läpi kulkevien matka-aika kasvaa junan vaihdon myötä. Suunnitelmat ovat alkuvaiheessa ja tämän ratkaisun toteutumisesta ei ole vielä tietoa.

Lentoaseman saavutettavuus pysyy yleiskaavaluonnoksen mukaisessa tilanteessa alueena suunnitteen nykyisellään. Asukas- ja työpaikkamäärien kasvun myötä lentoaseman henkilöautolla puolella tunnissa saavuttavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvu on kuitenkin suurta. Joukkoliikenteellä saavutettava alue pysyy myös suunnitteen samana tulevaisuudessa, mutta puolella tunnissa saavutettava asukasmäärä kasvaa vuoteen 2030 noin 46 prosenttia ja työpaikkamäärä on 55 prosenttia. Tämä johtuu pääosin asukas- ja työpaikkamäärien kasvusta, mutta myös Vantaan ratikan aiheuttamasta saavutettavuuden lisäyksestä. Vuonna 2050 saavutettavan maankäytön määrä kasvaa entisestään, johon vaikuttaa myös esimerkiksi lentoradnan rakentaminen.

Työvoiman saavutettavuus on yksi MAL2019-suunnitelman päämittareista, ja sen muutoksia arviointiin myös yleiskaavaluonnoksesta. Mittari kuvaa alueiden houkuttelevuutta ja sitä kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla. Työvoiman saavutettavuus kasvaa yleiskaavaluonnoksen ja MAL-suunnitelman toimenpiteiden myötä Vantaalla vuoteen 2030 noin 16 prosenttia ja vuoteen 2050 24 prosenttia. Suurimpia syitä myönteiseen kehitykseen ovat väestönkasvu, kaupunkirakenteen tiivistyminen ja sijoittuminen hyvien joukkoliikennepalvelujen läheisyyteen. Saavutettavuus kasvaa myös liikenneyhteyksien kehittymisen ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentumisen myötä.

Kokonaisuudessaan Vantaan yleiskaavaluonnoksen liikenteelliset vaikutukset vastaavat yleiskaavan tavoitteita hyvin. Kaupungin voimakas kasvu lisää liikennettä, mutta yleiskaava ohjaa kestävämpiin kulkutapoihin. Tämä tulos on kuitenkin vahvasti riippuvainen siitä, otetaanko liikenteen hinnoittelutoimenpiteet käyttöön vai ei. Vuoteen 2030 mennessä on suunniteltu tehtäväksi paljon vahvoja, liikkumistapoihin vaikuttavia toimenpiteitä joiden johdosta tulokset tähän mennessä ovat hyvät. Tämän jälkeen Vantaan paikallista tai seudullista liikennettä suuresti kehittäviä toimenpiteitä ei ole näköpiirissä, jonka johdosta maankäytön kasvu aiheuttaa tässä ennusteessa enemmän haasteita kaupungissa.

Liikenteellistä vaikutusten arviointia kokouksessa esitteli Tiina Hulkko.

Yleiskaavatoimikunta 10.6.2019

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Yleiskaavatoimikunta merkitsee asian tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

Liite 1. Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset, raporttiluonnos 20.5.2019

Liite 2. Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset, liitteet

Liite 3. Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset, esittelykalvot

5. Muut asiat

Ei muita asioita.

6. Seuraava kokous

Toimikunnan seuraava kokous pidetään aikaisemmin sovitun mukaisesti maanantaina 19.8.2019 klo 10.00 - 12.00 kaupunginhallituksen huoneessa.

7. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 12.00.