

YLEISKAAVAN TAVOITTEISTA LÄHTEVÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINTI KAUPUNKIBULEVARDEIHIN PERUSTUVASTA KAUPUNKIRAKENTEESTA

TYÖOHJELMA

Työn tausta

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa on käynnissä Helsingin uuden yleiskaavan laatiminen. Työn suunnittelua ohjaava visio on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 3.12.2013. Visiossa yhtenä keskeisenä kaupunkirakenteellisena ajatuksena on kantakaupungin laajentaminen muuttamalla moottoritiemäiset alueet kaupunkibulevardeiksi ja sitä kautta nykyisten väyläympäristöjen rakentaminen urbaaniksi kaupunkimiljööksi. Kaupunkirakennemallina on raideliikenteen verkostokaupunki, joka perustuu myös poikittaisiin raideliikenteen runkolinjoihin.

Yleiskaavan tavoitteena on kantakaupunkimaisen kaupunkirakenteen laajenemisen mahdollistaminen sekä kantakaupungin lähialueiden houkuttelevuuden ja tuottavuuden parantaminen sekä nykyisten esikaupunkialueiden elinvoimaisuuden vahvistaminen. Lisäksi uuden yleiskaavan keskeisimpiä tavoitteita on joukkoliikennesaavutettavuuden parantaminen ja henkilöautoriippuvuuden vähentäminen kaikkialla kaupungissa.

Tässä työssä on kyse Kaupunkibulevardeihin perustuvan yleiskaavaratkaisun tavoitelähtöisestä kaupunkirakenteen ja liikenteen toimivuuden sekä kustannusten ja hyötyjen vaikutusarvioinnista.

Työn tavoite

Toimeksiannon tavoitteena on arvioida esitetyn kaupunkirakennemallin vaikutuksia Helsingin ja seudun kaupunkirakenteeseen ja sen toimivuuteen, liikenteeseen sekä yhteiskuntatalouteen. Vaikutusarvioinnilla tarkoitetaan tässä työssä tavoitelähtöistä vaikutusarviointia, jossa oletetaan vuoteen 2050 ulottuva visio toteutuneeksi tavoitteiden mukaisesti.

Aiempien arviointi- ja laskentamallien ongelmat

Nykyisten liikennemallien toimivuus osana yleiskaavan vaikutusten arviointia on riittämätön, koska mallit eivät ole dynaamisia. Tilanteessa, missä yleiskaavaa laaditaan tavoitteellisen tulevaisuuskuvan pohjalta ja prosessi on kesken, ei nykyisillä voida mallintaa tavoitetilaa. Ne perustuvat liiaksi nykytietoon ja olettavat kehityksen jatkuvan samansuuntaisena. Toisin sanoen ne mallintavat prosessin aikana väkisinkin puutteellisten lähtötietojen pohjalta oletettua lopputilannetta -ei tavoiteltua.

Tähän mennessä tehdyissä kustannustarkasteluissa on korostunut henkilöautoilun matka-aika, vaikka merkittäviä liikenteen vaikutuksia sekä kaupunki- ja yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia muodostuu sekä välillisesti että välittömästi paljon muistakin näkökohdista. Nykyiset mal-

lit eivät ole kyenneet reagoimaan riittävän dynaamisesti kaupunkirakenteelliseen kokonaisuuteen.

Lisäksi mallit eivät riittävästi ota huomioon vuoteen 2050 mennessä tapahtuviksi oletettuja yhteiskunnassa tapahtuvia muutoksia esim. ikärakenteessa, asenteissa ilmasto- ja kulutuskysymyksissä, liikennekäytätäytymisessä yms.

Tehtävä

Konsulttityön tarkoitus on lähteä liikkeelle yleiskaavan tavoitteistosta. Vaikutusarvioinnissa edellytetään kaupunkibulevardit toteutetuksi tavoitteiden mukaisesti sekä rakennemalli raideliikenteen verkostokaupungista. Mallin tulee lisäksi ottaa huomioon ilmastotavoitteet, kaupungin strategiat, 26.11.2013 hyväksytyn liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteet sekä muut kestävästä liikkumisesta tukevat politiikat ja liikenneennusteet.

Työssä vertaillaan yleiskaavan vision mukaista kaupunkirakennetta kahteen vertailuvaihtoehtoksi esitettävään kaupunkirakennemalliin suhteessa yleiskaavan tavoitteiden toteutumiseen. Tilaajan esittämässä kaupunkirakennemallissa runsaasti uutta maankäyttöä on esitetty moottoriteistä kaupunkibulevardeiksi muutettavien katujen varsille ja niitä ympäröiville alueille. Arvioinnissa merkittävää on myös uuden maankäytön vaihtoehtoinen sijainti, miten se suhteutuu yleiskaavan tavoitteisiin. (*Liite: Kaupunkirakennemallit*)

Kustakin kaupunkirakennemallista tulee arvioida sen

- kaupunkirakenteen toimivuus
- liikenteelliset vaikutukset
- vaikutukset saavutettavuuteen eri kulkumuodoilla
- kantakaupungin laajenemisen edellytykset (rakentamisen määrä)
- uuden maankäytön suhde viheralueisiin
- yhteiskuntataloudelliset vaikutukset

Tilaaja toimittaa konsultille karkean suunnitelman yleiskaavan vision mukaisesta kaupunkirakenteesta, jossa oletetaan kaupunkibulevardit rakennetuiksi Kehä I:lle saakka ja muutamia muita suurempia yleiskaavan kehittämisalueita rakennetuiksi. Lähtökohta on, että Helsingissä on 860 000 asukasta vuonna 2050. Konsultti voi esittää malliin tarkennuksia.

Vertailuvaihtoehtoina on, että Helsinki ottaa vastaan väestönkasvun (260 000) pääosin, mutta kaupunkibulevardiratkaisu ei toteudu. Toinen vertailuvaihtoehto on, että Helsinki ei kykene vastaamaan väestönkasvun vaatimuksiin kuin vähäiseltä osin ja kasvu suuntautuu muualle seudulla.

Vertailuvaihtoehtojen kaupunkirakennemallit konsultti laatii arvioinnin edellyttämällä tarkkuudella tilaajan toimittamien lähtöaineistojen pohjalta. Lähtöaineistoon kuuluu karkea aluevarauskartta, jossa esitetään, minne uutta maankäyttöä Helsingissä voisi sijoittua, mikäli moottoritiemäisiä alueita ei muuteta kaupunkibulevardeiksi, mutta väestönkas-

vuun pyritään vastaamaan. Toinen vertailuvaihtoehto on, että pääosa väestönkasvusta suuntautuu seudulla muualle kuin Helsinkiin.

Esitystavat vision kaupunkibulevardivaihtoehdon ja vertailuvaihtoehtojen osalta tulee työn lopullisessa tulosteessa olla keskenään yhtenevät.

Tarjous

Konsultilta edellytetään tämän työohjelman sisällön ottamista huomioon ja lisäksi esittämään mallinnustapa, jolla ratkaistaan kaupunkibulevardeihin perustuvan yleiskaavaratkaisun tavoitelähtöinen kaupunkirakenteen ja liikenteen toimivuuden sekä kustannusten ja hyötyjen vaikutusarviointi. Tarjouksenantajan tulee esittää, millä menetelmin vaikutukset arvioidaan ja miten arviointimenetelmä ottaa huomioon yleiskaavan tavoitteet ja muut edellä mainitut tavoitteet sekä nykymallinnusten ongelmat.

Toimeksiantoa suorittamaan valittava konsultti voi yhteistyössä tilaajan kanssa muokata ja tarkentaa työohjelmassa esitettyjä kysymyksiä.

Tarjouksessa tulee tuoda esille, mitä tuloksia ja mittareita liikenne- ja muut mahdolliset mallinnokset tuottavat. Vaikutusarvioinnit ja mallinnokset on pystyttävä yhdistämään paikkatietoihin.

Erityiset valintakriteerit

Konsultin valintakriteereinä tässä tehtävässä arvostetaan erityisesti uusia innovatiivisia suunnittelu-, mallinnus- ja arviointitapoja, joilla päästäisiin nykyistä kattavammin kokonaisvaltaiseen, useat eri tekijät huomioivaan kaupunkirakenteen ja liikenteen toimivuuden, hyötyjen ja kustannusten vaikutusarviointiin, ja jotka samalla vastaavat parhaiten nykyisten mallien jättämiin puutteisiin.

Työn raportointi

Vaikutustenarvioinnista tulee toimittaa tilaajalle:

- raportti, joka sisältää myös karkealla tasolla laaditut vaihtoehtoiset kaupunkirakennemallit
- tiedostomuotoinen raportti sekä pdf- että doc-muodossa ja laskentoihin liittyvät paikkatietoihin yhdistettävät tietokannat (kerrosalat, väestömäärät/työpaikkamäärät alueittain) dgn- ja/tai tab-muodossa, raportin kuvat lisäksi jpg-muodossa

Työn raportointi tehdään suomen kielellä.

Lähtötiedot

Lähtötietoina tilaaja toimittaa Yleiskaavan raportin: Kaupunkikaava - Visio 2050, josta selviää yleiskaavan tavoitteet, Liikkumisen kehittämisohjelman, karkean kaupunkirakennemallin yleiskaavaluonnoksen pohjaksi laaditusta kaupunkirakenteesta sekä vertailuvaihtoehdoiksi esitettävien kaupunkirakennemallien pohjatiedot.

Työryhmä

Työryhmässä tulee olla ainakin kaupunkisuunnittelun, liikenteen suunnittelun ja mallintamisen, paikkatietojen käsittelyn ja kaupunkitalouden osaamista sekä kokemusta suunnitelmien vaikutusten arvioinnista. Muu erityisasiantuntemus lasketaan eduksi.

Työnohjaus

Työtä ohjaa kaupunkisuunnitteluviraston määrittelemä ohjausryhmä, joka kokoontuu arviolta 6 kertaa työn kuluessa. Työtä ohjataan suomenkielellä.

Omistus- ja julkaisuoikeudet

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto saa täydet omistus- ja julkaisuoikeudet työn pohjalta syntyneeseen aineistoon. Kaupunki pidättää oikeuden muunnella ja julkaista sekä luovuttaa kolmansille osapuolille muunneltavaksi ja julkaistavaksi kaikkea työssä syntynyttä aineistoa. Aineisto toimitetaan tilaajalle 'digitaalinen aineisto' -ohjeen mukaisesti.

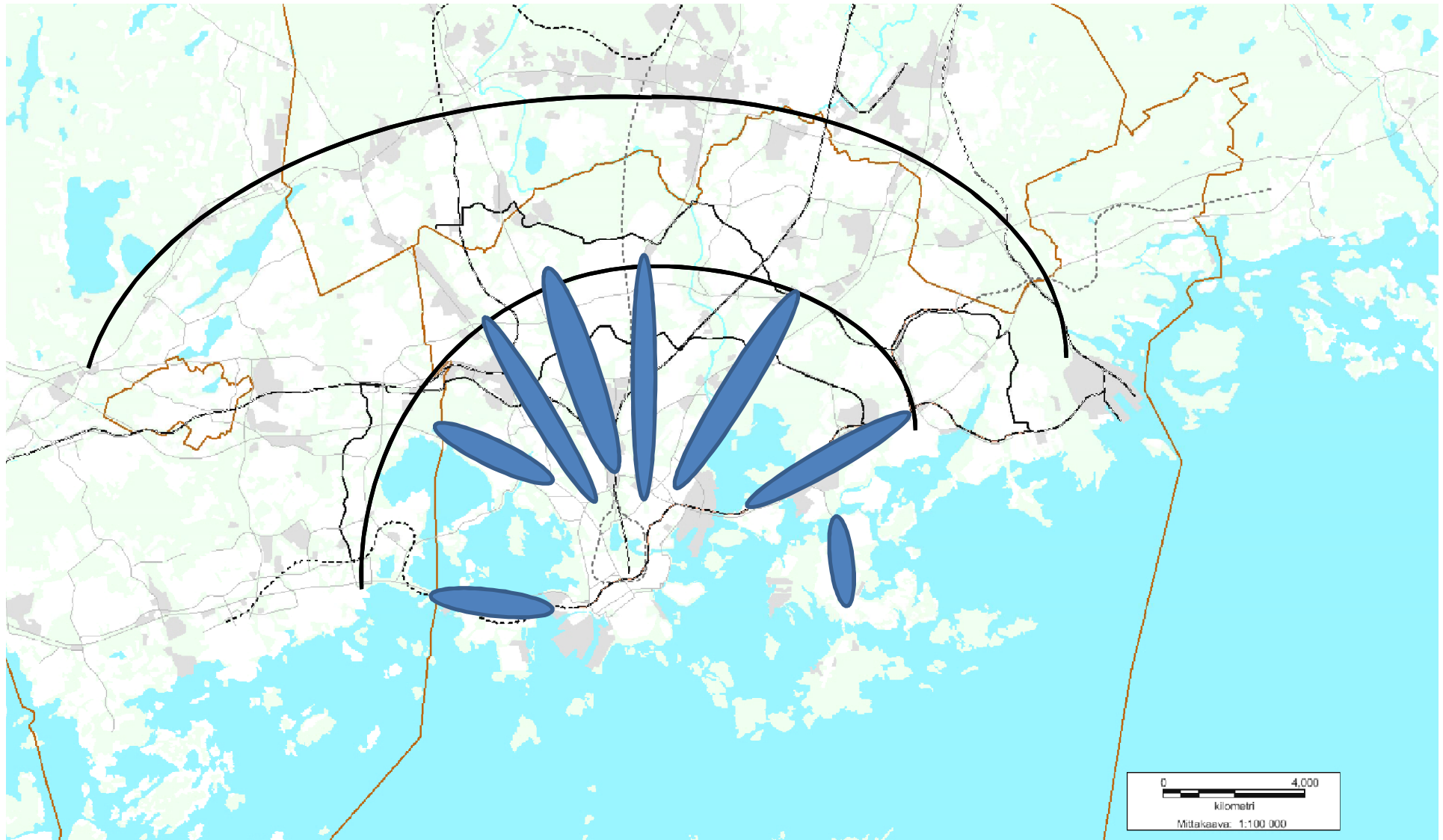
Työn kesto

Työ alkaa maaliskuussa 2014. Työn kestoksi on arvioitu 6kk.

Työohjelman liite

Kaupunkirakennemallit

Rakennemalli 1: Kaupunkibulevardit + kantakaupungin laajeneminen



Rakennemalli 1: Kaupunkibulevardit + kantakaupungin laajeneminen

Bulevardeina Kehä1:ltä kantakaupunkiin, ympäristössä rakentamista:

- Länsiväylä (kem2)
- Turunväylä (kem2)
- Vihdintie (kem2)
- Hämeenlinnanväylä(kem2)
- Tuusulanväylä(kem2)
- Lahdenväylä (kem2)
- Itäväylä (kem2)
- Laajasalontie (kem2)

> Alueiden kasvu yht. noin 5-7 milj. k-m2 asumista ja n. 3 milj. k-m2 työpaikkoja

+

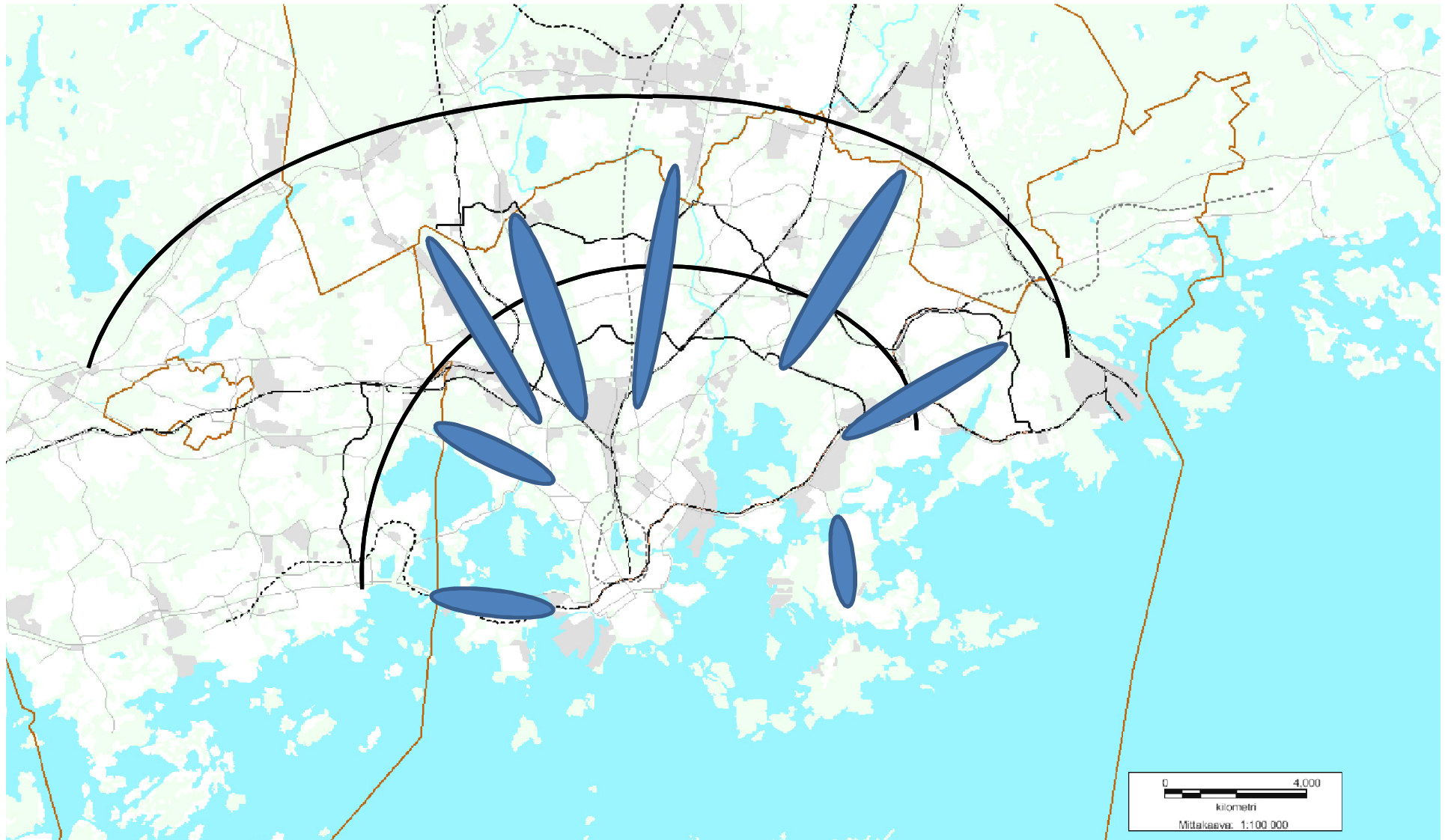
Yleiskaavan vision mukaiset muut merkittävät maankäyttöpotentiaalit:

Käpylän asemanseutu, Malmi lentokenttäalueineen, Roihupelto-Myllypuron lounaisosa, Munkkivuori jne. toimitettavan karttaesityksen mukaan sekä muita, moottoritiemäisten alueiden ulkopuolisia keskustojen tiivistämisalueita ja täydennysrakentamista

> Alueiden kasvu yht. noin 3-5 milj. k-m2 asumista ja n. 1-3 milj. k-m2 työpaikkoja

Väestöennusteen toteutumiseen vaadittava kerrosneliömäärä vuoteen 2050 on n. 9 milj. k-m2.

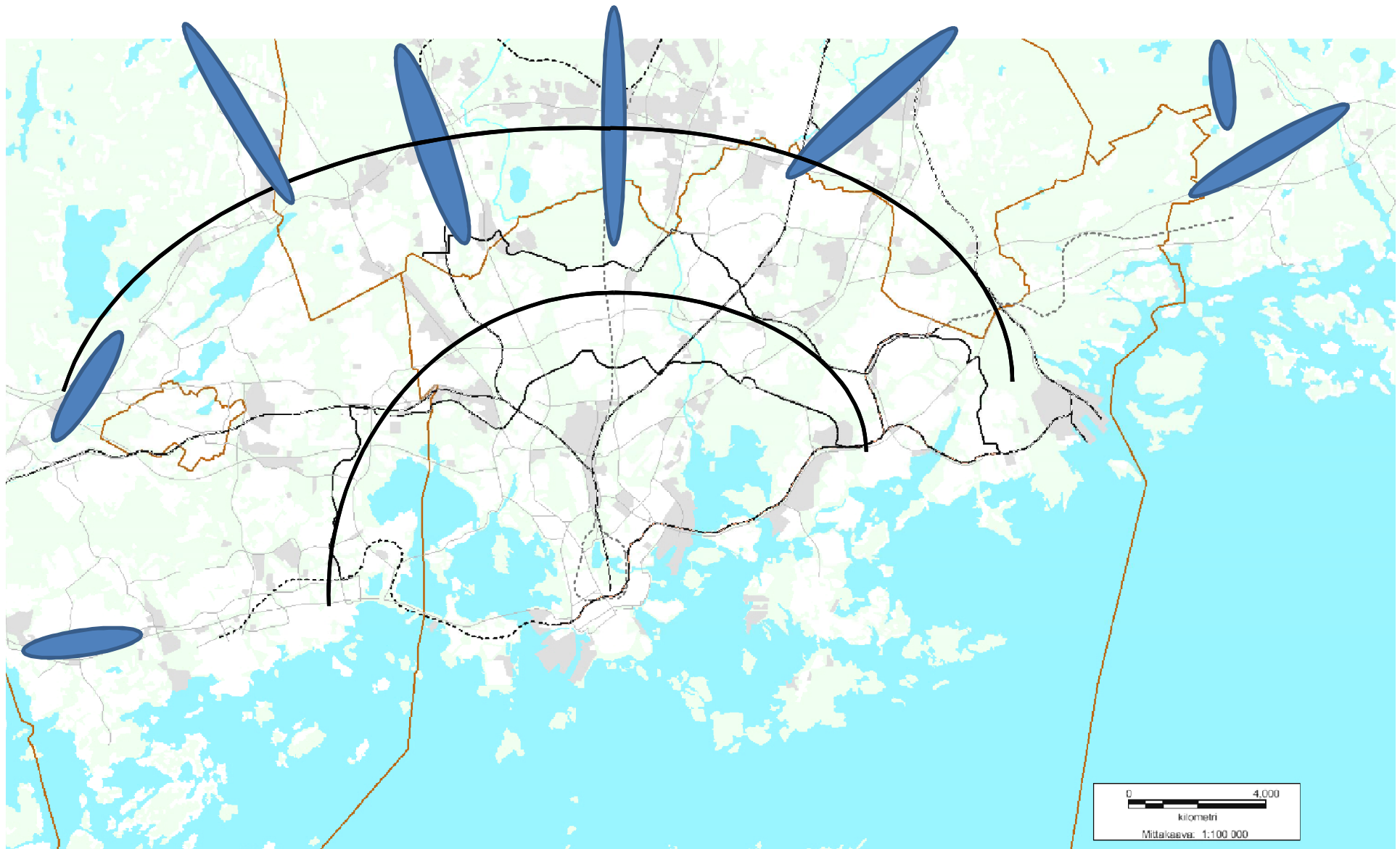
Rakennemalli 2: Esikaupunkialueiden laajeneminen, kaupunkibulevardeja ei toteuteta



Rakennemalli 2: Esikaupunkialueiden laajeneminen, kaupunkibulevardeja ei toteuteta

- Moottoritiet rajaavat kaupunginosat edelleen erilleen toisistaan
 - Moottoritiemäisten alueiden lähelle suunnitellaan maankäyttöä sille etäisyydelle, mikä on mahdollista moottoriteiden suojaetäisyydet huomioiden, liikenne alueille ohjautuu olemassa olevien kaupunginosien kautta
 - > Alueiden kasvu yht. noin 1-3 milj. k-m² asumista ja n. 0,5-1 milj. k-m² työpaikkoja
- +
- Lisäksi tässäkin vaihtoehdossa otetaan huomioon Yleiskaavan vision mukaisten muiden merkittävien maankäyttö-potentiaalien rakentaminen tehokkuudella, joka mahdollistuu, jos bulevardeja ja niiden joukkoliikennejärjestelmää ei toteuteta (Malmi lentokenttineen, muut tiivistettävät keskustat siltä osin kuin eivät liity moottoritiealueisiin)
 - > Alueiden kasvu yht. noin 3-5 milj. k-m² asumista ja n. 1-2 milj. k-m² työpaikkoja

Rakennemalli 3: Kasvu karkaa kehille



Rakennemalli 3: Kasvu karkaa kehille

- Oletettu väestönkasvu sijoittuu Kehä III:lle ja kehyskuntiin
 - Naapurikunnat vahvistuvat
 - Helsingin 0 –vaihtoehto, nykyisen kaltaisen kaupunkirakenteen jatkaminen
 - lisärakentaminen tehokkuudella, joka mahdollistuu, jos bulevardeja ja niiden joukkoliikennejärjestelmää ei toteuteta (Malmi lentokenttineen, muut tiivistettävät keskustat siltä osin kuin eivät liity moottoritiealueisiin sekä täydennysrakentaminen)
- > Kasvu Helsingin alueella yht. noin 3-4 milj. k-m2 asumista ja n. 1-2 milj. k-m2 työpaikkoja