

TOIMENPITEIDEN VAIKUTUKSIA

Toimenpiteet lisäävät merkittävästi liikennekäytävän kapasiteettia. Tieverkko pystyy vastaanottamaan ajoneuvo-liikenteen ennustetun kasvun. Toimenpiteiden ansiosta moottoritien palvelutaso turvataan vähintään välttävään tasoon. Rinnakkaisverkon tasoliittymistä osa kuormittuu raskaasti.

Yleissuunnittelun keskeinen lähtökohta on Marja-Vantaalle ja Klaukkalaan suunniteltu uusi maankäyttö, jonka tuottamia liikkumistarpeita ratkotaan suunnitelmien mukaisilla toimenpiteillä. Toimenpiteet mahdollistavat suunnitellun maankäytön toteuttamisen niin, että vaikutusalueen asukkailla ja siellä töissä käyvillä on sujuvat ja turvalliset liikenneyhteydet.

Toimenpiteillä saavutetaan turvallinen liikenneympäristö. Erityisesti liikenteen hallinnan toimenpiteet, liittymäjärjestelyt, riista-aidat ja kevyen liikenteen ratkaisut parantavat turvallisuutta.

Joukkoliikennejärjestelyt muuttuvat selvästi nykyisestä ja tarjonta monipuolistuu. Kehäradan valmistuttua iso osa busseista kulkee sen asemien kautta ja syöttää junaliikennettä. Bussiliikenteen sujuvuus on hyvää tasoa. Joukkoliikenteen houkuttelevuus lisääntyy merkittävästi.

JATKOTOIMENPITEET

Yleissuunnitelma on maantielain mukaisesti käsiteltävä suunnitelma, jonka Tiehallinto hyväksyy kuultuaan lausunnantajia ja asianosaisia. Uudenmaan tiepiiri pyytää suunnitelmasta sidosryhmien lausunnot vuoden 2007 alussa. Lausuntoaikana yleissuunnitelma asetetaan yleisesti nähtäville Vantaan kaupungissa ja Nurmijärven kunnassa, jolloin ne, joiden etua tai oikeutta suunnitelma koskee, voivat esittää suunnitelmasta kirjallisia huomautuksia.



Uudet kevyen liikenteen yhteydet turvaavat kevyelle liikenteelle hyvät seudulliset ja paikalliset yhteydet sekä laadukkaat yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille. Yhteydet ovat erityisen toimivat Kivistön uuden keskustan ja Petaksen alueilla.

Suunniteltu maankäyttö muuttaa maisemaa merkittävästi. Arvokkaalla maisema-alueella moottoritietä levennetään, mutta tien läheisyydessä sijaitsevien kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden tai maisema-alueen arvo ei tästä heikenny.

Luontovaikutusten kannalta merkittävimmät muutokset tiealueessa ovat Kivistön, Keimolanportin ja Keimolan liittymien alueella. Näillä alueilla ei kuitenkaan ole arvokkaita luontokohteita. Tie- ja liikennejärjestelyjen ohella alueen muut maankäytön muutokset tulevat vaikuttamaan luontokohteisiin. Nämä vaikutukset ovat merkittävämpiä kuin tiejärjestelyistä aiheutuvat vaikutukset.

Valtaosa melulle altistuvista asunnoista onnistutaan suojaamaan. Nykyiseen asutukseen kohdistuvia meluhaittoja lievennetään. Laajasta meluntorjunnasta huolimatta osa asukkaista altistuu melulle.

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

Yleissuunnitelma ja sen hyväksymispäätös ovat pohjana hankkeen jatkosuunnittelulle. Seuraava suunnitteluvaihe on tiesuunnitelman laatiminen. Tiesuunnitelma tehdään rinnan alueen asemakaavoituksen ja Kehäradan suunnittelun kanssa. Retailpark-alueeseen liittyvien tiejärjestelyjen suunnittelu etenee rinnan retailpark-alueen suunnittelun kanssa.

HÄMEENLINNANVÄYLÄ (VT 3) VÄLILLÄ KEHÄ III – LUHTAANMÄEN ERITASOLIITTYMÄ

Yleissuunnitelma

TAUSTA JA TARKOITUS

Maantielain mukainen yleissuunnitelma on osa Marja-Vantaan maankäytön suunnittelua ja Kehäradan toteuttamisvalmiuden edistämistä. Yleissuunnitelman ja sen suunnitteluratkaisujen lähtökohtana on vuonna 2005 valmistunut Hämeenlinnanväylän välin Kehä III – Palojoen eritasoliittymä kehittämisselvitys.

Nykyisin Marja-Vantaan alueella on noin 4300 asukasta ja 1300 työpaikkaa. Marja-Vantaan osayleiskaava vuodelle 2030 on mitoitettu 27 000 asukkaalle ja työpaikalle. Alueelle on kaavailtu merkittäviä kaupallisia hankkeita. Kyseessä on yksi merkittävimmistä uusista asuin- ja työpaikka-alueista Helsingin seudulla. Myös Nurmijärven asukasmäärä

kasvaa voimakkaasti. Klaukkalan osayleiskaavoituksessa on varauduttu väestömäärään, joka voi vaihdella välillä 20 000–25 000 asukasta vuonna 2020. Klaukkalassa on varauduttu asukasmäärän kasvuun 10 000:lla nykyisestä 15 000:sta, mikä merkitsee 70 % kasvua.

Suunnittelualue kattaa noin kahdeksan kilometrin osuuden valtatieä 3 alkaen Kehä III:n Vantaankosken liittymän pohjoispuolelta ja päättyen Luhtaanmäen (seututie 132) eritasoliittymään. Päätien lisäksi suunnitelma sisältää rinnakkaisen tie- ja katuverkon ratkaisut sekä kevyen liikenteen, joukkoliikenteen ja liityntäliikenteen järjestelyt ja ympäristön hoidon periaatteet.



Joulukuu 2006

LISÄTIETOJA ANTAVAT

Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri
Jukka Peura, puh. 0204 222326
jukka.peura@tiehallinto.fi

Vantaan kaupunki
Hannu Laakso, puh. (09) 8392 2431
hannu.laakso@vantaa.fi

Sito Oy
Tapio Puurunen, puh. (09) 476 111
tapio.puurunen@sito.fi

Hankkeen internet-sivut ovat osoitteessa: www.tiehallinto.fi/vt3kehaluhtaanmaki

NYKYTILANNE JA LIIKENNE-ENNUSTE

Hämeenlinnanväylä on osa Helsingin ja Vaasan välistä valtatie 3 (Eurooppatie E12), joka on yksi tärkeimpiä pääteyhteyksiä Suomessa. Valtatie kuuluu myös osana valtakunnalliseen runkotieverkkoon. Helsingin ja Tampereen välillä valtatie 3 on kokonaisuudessaan 2+2-kaistainen moottoritie. Pääkaupunkiseudulla valtatie toimii säteittäisenä väylänä ja se jakaa liikennettä pääkaupunkiseudun kaikille kehäteille. Vanha Hämeenlinnantie (seututie 130) on valtatie 3 rinnakkaiskaistie ja toimii paikallisena ja seudullisena yhteytenä.

Hämeenlinnanväylän keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on nykyisin Kivistön liittymän eteläpuolella 47 000 ja Keimolan kohdalla 43 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tien välityskyky on lähes kokonaan käytössä. Vakavaa ruuhkautumista jaksolla esiintyy harvoin, mutta arjen huipputunteina tie ruuhkaantuu ajoittain pahoin Kehä III:lta Luhtaanmäen liittymään saakka. Seututien 130 liikennemäärä on Kivistön eteläpuolella 7300 ja Kivistön pohjoispuolella 5300 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Vuoden 2030 ennustetilanteessa Hämeenlinnanväylän keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on Kehä III:n ja Kivis-

tön liittymän välillä noin 90 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tämä merkitsee liikenteen kaksinkertaistumista nykytilanteeseen verrattuna. Välittömästi Luhtaanmäen eritasoliittymän eteläpuolelle ennustetaan noin 70 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (+ 60 %). Ennustetilanteessa raskaan liikenteen osuus on 7 %.

Valtatien 3 suunnitteluosuudella tapahtuu enemmän henkilövahinko-onnettomuuksia kuin Suomen moottoriteillä keskimäärin. Sekä henkilövahinko-onnettomuustiheys (onnettomuutta tiekilometriä kohti) että kuolemaan johtavien onnettomuuksien tiheys on suurempi kuin moottoriteillä keskimäärin. Hämeenlinnanväylän liikennemäärä on keskimääräistä moottoritietä korkeampi. Liikennemäärään suhteutettuna onnettomuuksia ei olekaan moottoriteiden keskiarvoa enempää vaan onnettomuusriski on suunnilleen sama kuin moottoriteillä keskimäärin. Vanhalla Hämeenlinnantielle (seututie 130) onnettomuuksia tapahtuu eniten tien eteläpäässä Piispankylän alueella. Eläinonnettomuuksia tapahtuu paljon sekä valtatiellä että Vanhalla Hämeenlinnantielle.

YLEISSUUNNITELMA

Valtatie 3

Tietä parannetaan moottoritienä nykyisellä paikallaan. Vantaankosken ja Luhtaanmäen liittymien välillä tie muutetaan esitettävien kehittämistoimien seurauksena kaupunkimoottoritieksi. Parantamisen mitoituksena tehdään 100 km/h nopeustasoon.

Tie parannetaan Vantaankosken ja Kivistön sekä Keimolanportin ja Keimolan liittymien välillä 4+4-kaistaiseksi. Kivistön ja Keimolanportin sekä Keimolan ja Luhtaanmäen liittymien välillä tie parannetaan 3+3-kaistaiseksi. Vantaankosken ja Keimolanportin liittymien välillä toteutetaan rinnakkaisramppijärjestelyjä. Keskikaista säilyy nykyisellään.

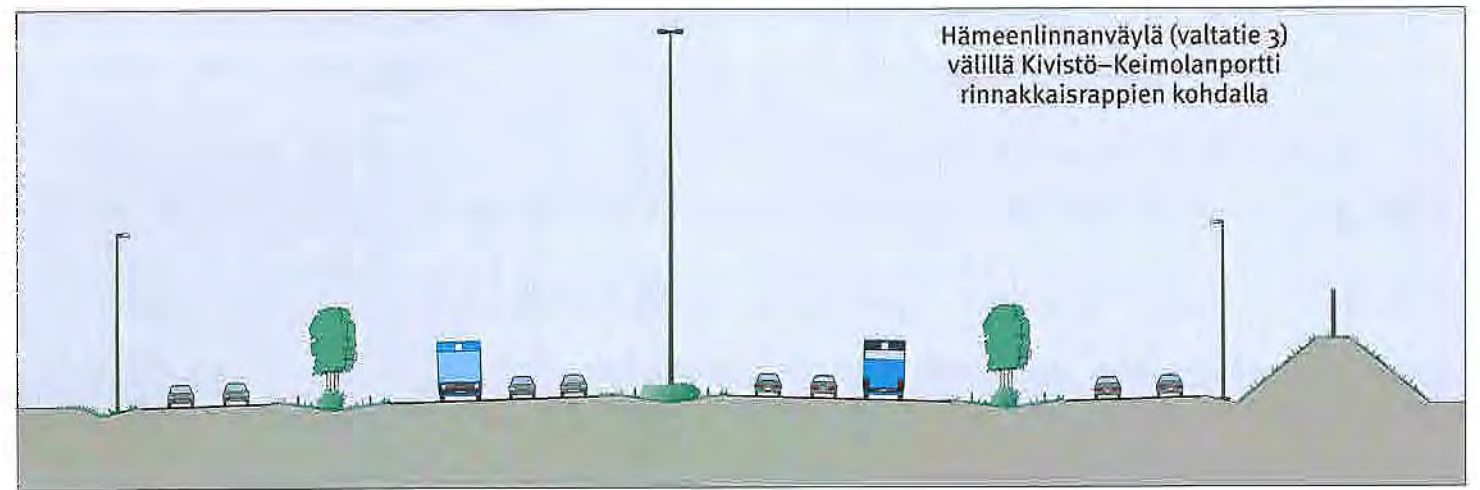
Kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä. Kahta liittymää (Kivistö ja Luhtaanmäki) parannetaan, jonka lisäksi toteutetaan kaksi uutta liittymää (Keimolanportti ja Keimola).

Valtatielle esitetään keli- ja liikenneolosuhteiden seuranta, ruuhkien ja häiriötilanteiden tiedottamis- ja varoittamisjärjestelmää, liittytäpysäköinnin opastusta, matka-ajan seurantajärjestelmää sekä keli- ja liikenneolosuhteiden mukaan vaihtuvia nopeusrajoituksia.

Rinnakkainen tie- ja katuverkko

Vanha Hämeenlinnantie (seututie 130): Kehä III:n ja Riipiläntien välillä liittymät valo-ohjataan. Kivistön uuden keskustan kohdalla tie parannetaan 2+2-kaistaiseksi. Keimolan liittymän läheisyydessä tie linjataan uudelleen. Välillä Keimola–Luhtaanmäki liittymiä parannetaan. Nopeustaso on 40–80 km/h tiejaksosta riippuen.

Uusi läntinen rinnakkaiskaistie (Petaksentie): Valtatie 3:n läntispuolelle toteutetaan uusi rinnakkaiskaistie Martinlaaksosta Petaksen kautta Vanhalle Hämeenlinnantielle Keimolaan.



Hämeenlinnanväylä (valtatie 3) välillä Kivistö–Keimolanportti rinnakkaisrappien kohdalla

Tie on 2+2-kaistainen Myllymäestä Keimolanportin liittymän kohdalle ja siitä pohjoiseen kaksikaistainen. Liittymät ovat tasoliittymiä ja nopeustaso 50–60 km/h tiejaksosta riippuen.

Kivistön uuden keskustan ympäristö: Riipiläntietä parannetaan Vanhan Nurmijärventien ja Petaksentien välillä ja Vanhaa Nurmijärventietä Kivistön aseman seudulla. Aseman molemmin puolin tehdään uudet kadut Vanhan Hämeenlinnantien ja Vanhan Nurmijärventien välille.

Joukkoliikenne, kevyt liikenne ja liittytäpysäköinti

Joukkoliikenteessä tapahtuu merkittäviä muutoksia, joiden myötä joukkoliikennetarjonta alueella monipuolistuu. Kehäradan Kivistön aseman yhteyteen toteutetaan Kivistön joukkoliikenneterminaali, johon sijoitetaan bussiterminaali. Suurin osa alueen bussivuoroista kulkee Kivistön asemalle ja syöttää matkustajaliikennettä Kehäradalle.

Vanhan Hämeenlinnantien varteen toteutetaan liittytäpysäköintialue. Hämeenlinnanväylälle tulee kaksi bussipysäkkiä. Toinen sijaitsee Luhtaanmäen liittymässä ja toinen Kivistön uuden keskustan kohdalla. Rinnakkaisverkolle toteutetaan uusia pysäkkejä, joiden paikat tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Kevyen liikenteen verkko laajenee nykyisestä merkittävästi. Kaikkien rinnakkaiskaistien ja -katujen varsille tulee kevyen liikenteen väylä.



Vanha Hämeenlinnantie Kivistön keskustan kohdalla ja läntinen rinnakkaiskaistie retailpark-alueen kohdalla

Suunnittelualueelle esitetään myös mm. meluntorjuntaa 10–12 km:n matkalle, uusia siltoja, tievalaistusta ja ympäristöhoidon toimenpiteitä.

Rakentamiskustannusarvio on lunastus- ja korvauskustannusten kanssa 108,2 miljoonaa euroa (elokuu 2006, maku. ind. 124,4, 2000=100). Maapohjan lunastus- ja korvauskustannukset ovat 2,4 miljoonaa euroa. Hankkeen kustannukset jakautuvat valtion ja Vantaan kaupungin kesken.

Vaiheittain toteuttaminen

Toimenpiteet toteutetaan vaiheittain. Ensimmäisen toteutusvaiheen laukaisee retailpark-hanke, joka aloitettaneen jo lähivuosina. Tässä yhteydessä toteutetaan retailparkin ympäristön kadut ja Riipiläntielle Kivistön eritasoliittymäalueella sujuvuustoimenpiteitä. Toinen toteutusvaihe on sidottu Kehäradan toteutumiseen. Kehäradan rakentamisen oletetaan alkavan ennen vuotta 2010. Kehäradan ensivaiheessa asemista toteutetaan Kivistön asema, mutta ei Petaksen ja Vehkalan asemia. Tässä vaiheessa valtatie poikkileikkaus levennetään 3+3-kaistaiseksi välillä Kehä III – Kivistö ja Keimolanportin liittymä rinnakkaisramppi- ja pysäkkijärjestelyineen toteutetaan tavoitetilan mukaisesti valtatie 3:n leventämistä lukuunottamatta. Kivistön uuden keskustan ja Kehäradan aseman ympäristössä toteutetaan seututien 130 saneeraus, Riipiläntien leventäminen, Vanhan Nurmijärventien oikaisu sekä aseman ympäristön kadut ja bussiterminaalin ensimmäinen vaihe. Kivistön liittytäpysäköintialue toteutetaan yksitasoisena kenttäratkaisuna. Lisäksi toteutetaan meluntorjuntaa, kevyen liikenteen järjestelyjä ja liikenteen hallinnan toimia.

Yleiskartta.

