

MAANTIEN 101 (KEHÄ I) PARANTAMINEN HÄMEENLINNANVÄYLÄN (VT 3)
ERITASOLIITTYMÄN KOHDALLA, HELSINKI
TIESUUNNITELMA

TIESUUNNITELMASELOSTUS

Sisältö:

1 HANKKEEN LÄHTÖTIEDOT JA PERUSTELUT	2
1.1 Suunnittelukohte	2
1.2 Tien nykytila	2
1.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset	4
1.4 Maankäyttö	5
1.5 Ympäristö	5
1.6 Maaperä	6
2 TIESUUNNITELMAN ESITTELY	6
2.1 Tiesuunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet	6
2.2 Mitoitus ja tekniset ratkaisut	7
2.3 Tierakenteet ja pohjanvahvistukset	7
2.4 Tieympäristö	8
2.5 Kuivatusperiaatteet	8
2.6 Sillat	8
2.7 Tievalaistus	9
2.8 Massatalous ja läjitysalueet	9
3 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET	9
3.1 Liikenteelliset vaikutukset	9
3.2 Vaikutukset muuhun yhteiskuntaan ja ympäristöön	10
3.3 Kustannukset	11
4 SUUNNITELMAAN LIITTYVÄT LUVAT JA SOPIMUKSET	12
5 JATKOTOIMENPITEET	12
5.1 Hyväksymispäätösesitys	12
5.2 Jatkosuunnittelu ja rakentaminen	12
6 SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHDYSHENKILÖT	13

1 HANKKEEN LÄHTÖTIEDOT JA PERUSTELUT

1.1 Suunnittelukohde

Kehä I (maantie 101) on pääkaupunkiseudun pääväylä, joka yhdistää Espoon Keilaniemen Helsingin Itäkeskukseen. Tiejakson pituus on 24,2 kilometriä, josta noin kahdeksan kilometriä sijaitsee Espoossa ja 16 kilometriä Helsingissä.

Kehä I välittää pääkaupunkiseudun liikennettä säteittäisten pääväylien, kuten Turunväylän, Hämeenlinnanväylän, Tuusulanväylän ja Lahdenväylän välillä. Lisäksi se palvelee lyhytmatkaista liikennettä. Vain muutama prosentti Kehä I:n liikennemäärästä on pääkaupunkiseudun ulkopuolelta. Toisaalta vain muutama sata autoa vuorokaudessa ajaa läpi koko kehän.

Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) eritasoliittymä sijaitsee Helsingin alueella Kaarelan kaupunginosassa Kannelmäen ja Maununnevan välissä. Hämeenlinnanväylän itäpuolella eritasoliittymäalue rajoittuu lisäksi Helsingin keskuspuistoon ja Pirkkolan urheilupuistoon.

Välittömästi liittymäalueen pohjoispuolella sijaitsee suomalais-venäläinen koulu.

1.2 Tien nykytila

Nykyiset tiet ja liittymäjärjestelyt

Kehä I ja Hämeenlinnanväylä ovat tiesuunnitelmaan sisältyviltä osuuksiltaan kaksiajorataisia maanteitä. Kehä I:n peruspoikkileikkaus on 2x9/7 metriä ja Hämeenlinnanväylän 2x11.25/7 metriä (tien leveys/ajoradan leveys). Molemmilla väylillä nopeusrajoitus on 80 km/h.

Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän väli on Kehä I:n vilkkain osuus. Liikennettä on nykyisin jo yli 90 000 autoa/vrk. Tällä hetkellä tieosuudella on kolme läpimenevää kaistaa Kehän itään johtavalla ajoradalla, mutta länteen johtavalla ajoradalla kolmas kaista päättyy bussikaistaan ennen Hämeenlinnanväylän risteyssiltaa. Bussikaista jatkuu risteyssillan yli ja Hämeenlinnanväylältä etelästä Kehälle länteen pyrkivä liikenne liittyy siihen ilman liittymiskaistaa. Liittymä on liikenneturvallisuudeltaan huono. Ruuhka-aikoina osa autoilijoista käyttää bussikaistaa liikenteen jonoutuessa muilla kaistoilla.

Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymässä on ajoyhteydet kaikkiin suuntiin. Kehältä lännestä Hämeenlinnanväylälle pohjoiseen suuntautuva liikenne on kuitenkin ohjattu Kaarelantien kautta Hämeenlinnanväylälle johtavalle rampille. Kehältä idästä pohjoiseen pyrkivä liikenne joutuu rampilla väistämään Kehältä lännestä tulevaa liikennettä. Tämä aiheuttaa ruuhkautumista rampilla ja jono ulottuu usein Kehälle asti.

Eritasoliittymässä on Kehän länteen johtavalla ajoradalla kahden silmukkarampin lyhyt sekoittumisalue, joka edellyttää nopeuden alentamista.

Kehä I:llä on bussipysäkit Hämeenlinnanväylän itäpuolella. Pysäkkejä käyttävät mm. suomalais-venäläisen koulun oppilaiden vanhemmat lastensa koulukuljetukseen.

Liikenne ja onnettomuudet

Nykyinen liikenne

Kehä I:n keskimääräinen arkivuorokausiliikenne oli vuonna 2008 Hämeenlinnanväylän länsipuolella noin 76 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Hämeenlinnanväylän itäpuolella noin 92 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaiden ajoneuvojen osuus liikenteestä on noin 5-6 %.

Hämeenlinnanväylän keskimääräinen arkivuorokausiliikenne oli vuonna 2008 noin 46 500 ajoneuvoa vuorokaudessa Kehän pohjoispuolella ja noin 39 000 ajoneuvoa vuorokaudessa Kehän eteläpuolella.

Liikenne-ennuste

Kehä II:n yleissuunnittelun yhteydessä laaditun liikenne-ennusteen mukaan Kehä I:n arkivuorokausiliikenne tulee kasvamaan vuoteen 2020 mennessä noin 100 000-120 000 ajoneuvoon vuorokaudessa ennen Kehä II:n jatkon toteuttamista. Kehä II:n jatkaminen Turunväylältä Hämeenlinnanväylälle vähentäisi Kehä I:n liikennettä lähinnä Hämeenlinnanväylän länsipuolella noin 6-7 %.

Hämeenlinnanväylän liikennemäärien ennustetaan olevan vuonna 2020 noin 60 000-70 000 ajon/vrk.

Liikenneonnettomuudet

Viisivuotiskaudella 2004-2008 tapahtui Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän alueella yhteensä 60 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 12 johti henkilövahinkoon. Onnettomuuksista yli puolet tapahtui Kehä I:llä.

Kevyt liikenne

Kehä I:llä ei ole nykyisin suunnitelman tieosalla tien suuntaisia yhtenäisiä kevyen liikenteen väyliä. Kehän suuntainen kevyt liikenne käyttää osittain puistoraitteja ja katuverkon kevyen liikenteen väyliä. Hämeenlinnanväylän itäpuolella on liittymäalueen läpi jatkuva erillinen jalankulku- ja pyörätie.

Linja-autoliikenne

Kehä I:llä liikennöi suunnitteluosuudella arkivuorokaudessa noin 290 linja-autoa, joista seutulinjoihin bussivuoroja on 130. Kehä I:n pysäkkejä liittymäalueella käyttävät mm. venäläisen koulun oppilaat.

Erikoiskuljetukset

Kehä I ja valtatie 3 eivät kuulu suurten erikoiskuljetusten verkkoon.

Sillat

Suunnittelualueella on Hämeenlinnanväylän ja Kaarelantien ylittävät risteyssillat sekä yksi kevyen liikenteen alikulkukäytävä. Molemmat risteyssillat tullaan leventämään pohjoispuoleltaan. Nykyinen kevyen liikenteen alikulkukäytävä korvataan uudella.

Melusteet

Hämeenlinnanväylän varressa on 1990-luvulla rakennettu meluseinä, joka kuitenkin päättyy suomalais-venäläisen koulun kohdalla. Sen meluntorjuntavaikutus koulun suuntaan on nykyisin riittämätön. Kehä I:llä ei ole melusteita.

Tievalaistus

Kehä I:n nykyinen valaistus Hämeenlinnanväylän kohdalla on rakennettu keskikaistalle 12 metriä korkeilla jäykällä metallipylväillä. Valaisimina ovat 400 W suurpainenatriumlamput. Hämeenlinnanväylän nykyisissä risteys silloissa valaisinpylväät on asennettu siltojen pohjois- ja eteläreunalle, valaisinpylväiden korkeus silloilla on 10 metriä.

Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän rampeilla nykyisiin jäykkiin metallipylväisiin on vuonna 2004 vaihdettu uudet 100 W suurpainenatriumvalaisimet.

Kehä I:n ja katujen valaistuksen omistaa Helsingin kaupunki (Helen). Ramppivalaistukset omistaa Tiehallinto. Valaistuksen omistajat vastaavat nykyisen valaistuksen käytöstä ja kunnossapidosta.

1.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset

Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymästä on tehty vuonna 1992 tilavaraussuunnitelma, jonka mukaan koko liittymäjärjestely uusittaisiin. Se on kuitenkin kustannuksiltaan erittäin kallis eikä sen toteuttaminen ole ajankohtaista lähivuosina.

Vuonna 2007 tutkittiin eritasoliittymään vaihtoehtoisia ratkaisuja Kehä I:n länteen johtavan ajoradan toimivuuden parantamiseksi. Vaihtoehtoina olivat mm. kaistakohtaiset nopeusrajoitukset, uusi ramppi Kaarelantien yli Hämeenlinnanväylälle sekä nykyisten itäpuolen ramppien poistaminen ja liikenteen ohjaaminen Kehältä idästä ja Hämeenlinnan-

väylältä etelästä Kaarelanvierron kautta. Parhaaksi vaihtoehdoksi todettiin kuitenkin ratkaisu, johon nyt laadittu tiesuunnitelma perustuu.

1.4 Maankäyttö

Nykyinen maankäyttö

Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän koillisessa sektorissa sijaitsee suomalais-venäläinen koulu ja osa keskuspuistoa. Kaakkoisessa sektorissa on keskuspuistoon kuuluva Pirkkolan urheilupuiston alue. Hämeenlinnanväylän länsipuolella liittymäalue rajautuu myös puistoalueisiin. Välittömästi eritasoliittymän luoteispuolella sijaitsee Kannelmäen pientaloalue.

Maakuntakaava

Ympäristöministeriö on vahvistanut 8.11.2006 Uudenmaan maakuntakaavan, joka kattaa koko Uudenmaan alueen. Ote kaavasta on esitetty osassa E.

Yleiskaavat

Helsingin yleiskaava 2002 (kaupunginvaltuusto 26.11.2003) on suunnittelualueella tullut voimaan 23.12.2004. Ote yleiskaavasta on esitetty tiesuunnitelman osassa E.

Asemakaavat

Suunnittelualue sijaitsee kokonaan asemakaavoitetulla alueella. Asemakaavan liikennealueessa on tilavaraus vuoden 1992 tilavaruussuunnitelman mukaiselle liittymäratkaisulle. Nyt suunnitellut maanteitä koskevat parantamistoimenpiteet sijaitsevat voimassaolevan liikennealueen sisällä.

1.5 Ympäristö

Maisema ja kulttuuriympäristö

Tiesuunnitelman alueella Kehä I sijaitsee Helsingin keskuspuiston alueen sisällä ja sivuaa Pirkkolan urheilupuistoa. Näkymät tieltä ovat valtaosaltaan metsämaisemaa. Erityisiä maamerkkejä ei ole.

Hämeenlinnanväylän länsipuolella tiemaisemaa hallitsevat tien eteläpuolella sijaitsevat toimistorakennukset. Kehän pohjoispuolella metsäalueilla on I maailmansodan aikaisia suojeltuja linnoituslaitteita.

Luonnon arvoalueet

Suunnittelualueen läheisyydessä ei ole luonnonsuojelukohteita. Eritasoliittymä rajautuu Helsingin keskuspuistoon, joka halkoo Helsinkiä etelästä Töölönlahdelta pohjoiseen Vantaanjoelle. Puisto tarjoaa asukkaille hyvät virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet. Sen luonto on monipuolista, maasto vaihtelevaa ja lintu- ja nisäkäslajisto runsas.

Pohjavesialueet

Tiesuunnitelman suunnittelualueella ei ole pohjavesialueita.

Melu

Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän aiheuttama liikennemelu haittaa merkittävästi suomalais-venäläisen koulun aluetta. Melun ohjearvot ylittyvät nykyisin selkeästi koulun Hämeenlinnanväylän puoleisilla ulko-oleskelualueilla. Koulun pallokentällä päiväajan keskiäänitaso on enimmillään lähes 70 dB. Hämeenlinnanväylän varressa on tiehen nähden n. 5 m korkuinen meluaita. Aita alkaa kuitenkin vasta urheilukentän pohjoispään kohdalta, jolloin melua pääsee koulun alueelle esteettä aidan eteläpuolelta. Osassa E olevan meluselvityksen liitteessä E4-1 on esitetty selvityskohteen nykyinen melutilanne (2008).

1.6 Maaperä

Kallionpinta on koko suunnittelualueella lähellä maanpintaa. Maakerrokset koostuvat pääosin kitkamaista. Muurimestarintien risteys sillan länsipuolella on edelleen paikoitellen avokalliota ja maakerrokset kallion päällä ovat ohuita. Kehä I on kyseisellä alueella osittain kallio- tai maaleikkauksessa. Sillan itäpuolella kallion ja maan pinta ovat alempana, ja vanhan maan pinnalle on tehty korkea pengerrys tien kohdalla. Joitain ohuita savi-/silttikerroksia esiintyy paikoitellen. Alueen maaperäolosuhteista on laadittu erillinen selvitys suunnitelmanosaan E.

2 TIESUUNNITELMAN ESITTELY

2.1 Tiesuunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet

Eritasoliittymän ramppijärjestelyt

Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymään rakennetaan uusi sujuva ramppiyhteys Kehältä idästä Hämeenlinnanväylälle pohjoiseen ja Kaarelantieltä nykyisin lähtevä ramppi liitetään uuteen ramppiin omalla kaistalaaan.

Kehä I:n pohjoispuolista ajorataa levennetään Hämeenlinnanväylän sillan kohdalla, jolloin nykyisten silmukkaramppien väliin saadaan liikenteen sekoittumisalue. Sekoittumisalue jatketaan länteen Kehän neljäntenä kaistana ja Hämeenlinnanväylältä pohjoisesta Kehälle länteen suuntautuvalla liikenteelle tehdään liittymiskaista nykyisen bussipysäkkikaistan jatkeeksi.

Kehä I ja Hämeenlinnanväylä säilyvät entisillä paikoillaan.

Kadut

Tiesuunnitelmaan ei sisälly uusia katujärjestelyjä.

Kevytliikenne

Ramppijärjestelyjen yhteydessä joudutaan Hämeenlinnanväylän suuntaista kevyen liikenteen väylää siirtämään nykyisen Muurimestarintien pohjoisen alikulkukäytävän kohdalla. Alikulkukäytävä uusitaan.

Kaarelantieltä Kehä I:n pohjoispuoliselle pysäkillä johtava jalankulkutie siirretään uuteen paikkaan. Jalankulkutie viedään eritasossa rakennettavan uuden rampin poikki. Pysäkin ja rampin väliin rakennetaan kaiteet ja tiheä pensasistutus estämään jalankulkijoiden oikaisut rampin poikki.

Yksityiset tiet

Tiesuunnitelma ei sisällä yksityisteiden järjestelyjä.

Linja-autoliikenne

Linja-autopysäkit Kehä I:llä säilyvät entisillä paikoillaan. Nykyinen bussi-kaista Hämeenlinnanväylän kohdalla poistetaan. Kehän pohjoispuolen pysäkillä lähteville busseille tehdään kiihdytskaista.

2.2 Mitoitus ja tekniset ratkaisut

Mitoitusnopeus ja nopeusrajoitukset

Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän mitoitusnopeus ja nopeusrajoitus ovat 80 km/h. Rampeilla ajonopeudet määräytyvät tiegeometrian mukaan.

Teiden poikkileikkausmuodot ja -mitat

Eritasoliittymien rampit

Ramppien leveys on 6,5 metriä, josta ajokaistan osuus on 4,5 metriä.

Kevyen liikenteen väylät

Hämeenlinnanväylän suuntainen jalankulku- ja pyörätien asfaltin leveys on 4,0 metriä. Jalankulkutie Kaarelantieltä Kehä I:n pysäkillä on 3,0 metriä leveä.

Linja-autopysäkit

Linja-autopysäkit on mitoitettu 15 metrin telibussille.

2.3 Tierakenteet ja pohjanvahvistukset

Kehä I:n päällysrakenneluokka on 25,0 AB ja eritasoliittymien ramppien 10,0 AB. Tierakenteiden materiaalit joudutaan pääosin hankkimaan kohteen ulkopuolelta.

Rakennettaville teille ei ole tarpeen tehdä pohjanvahvistustoimenpiteitä.

2.4 Tieympäristö

Meluntorjunta

Tiesuunnitelmassa esitetään suomalais-venäläisen koulun meluntorjuntaa parannettavaksi jatkamalla Hämeenlinnanväylän nykyistä meluseinää noin 200 metriä etelään. Lisäksi Kaarelantieltä erkanevan rampin varteen rakennetaan melukaide.

Melusteiden sijainti, tyyppi ja korkeudet on esitetty suunnitelmakartoilla ja teiden pituusleikkauksissa.

Tieympäristösuunnitelma

Tieympäristön suunnittelussa on keskitytty melusteiden ympäristöön soveltamiseen. Niiden yhteyteen istutetaan puita, pensaita ja köynnöksiä.

Muulla liittymäalueella purettavien ramppien kohdat muotoillaan loivapiirteisiksi ja nurmetetaan sekä istutetaan. Pensaita ja puita on käytetty harkitusti niukasti. Ramppien R6 ja R7 välille istutetaan paikoittain korkeita pensaita. Ramppisilmukoiden sisäalueet siistitään.

Tieympäristön käsittelyn toimenpiteet on esitetty tieympäristökartoissa kohdassa T6.

2.5 Kuivatusperiaatteet

Eritasoliittymän kuivatusjärjestelyt perustuvat nykyisten teiden ja ympäristön kuivatusolosuhteisiin. Uudet rakennettavat sadevesiviemärit liitetään nykyiseen kuivatusjärjestelmään.

2.6 Sillat

Tiesuunnitelmaan sisältyy kaksi uutta kevyen liikenteen alikulkukäytävää. Sillan S5 Kaarelanvierron alikulkukäytävän kohdalla Kehä I:n linja-autopysäkille menevä jalankulkuväylä alittaa uuden rampin. Silta S6 Muurimestarintien pohjoinen alikulkukäytävä korvaa nykyisen huonokuntoisen laatta-kehäsillan. Uudet sillat on tiesuunnitelmassa ehdotettu toteutettavaksi betonielementeille perustettuina teräsholvisilltoina.

Hämeenlinnanväylän ylittävän pohjoinen risteyssilta S7 ja Kaarelantien ylittävän risteyssilta S8 levennetään. Nykyiset sillat on rakennettu 1970-luvulla ja niissä on tehtyjen erikoistarkastusten perusteella peruskorjaustarve 3 – 5 vuoden sisällä. Peruskorjaus on edullista tehdä leventämisen yhteydessä ja tiesuunnitelman kustannusarviossa otettu huomioon myös nykyisten siltojen korjaaminen.

Siltojen leventäminen ei käytännössä muuta niiden nykyistä ulkonäköä

2.7 Tievalaistus

Hankkeen valaistusperiaatteet on esitetty valaistuksen yleiskartalla T9-1.

Kehä I:n reunoilla ja nykyisillä rampeilla sijaitseva valaistus esitetään siirrettäväksi tai uusittavaksi Kehä I:n levennyksen kohdalla. Kehä I:n keski-kaistalla sijaitseva valaistus tullaan parantamaan myöhemmin erillisenä hankkeena koko suunnittelualueella.

Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän uudelle rampille R7 ja siihen liittyvälle rampille R8 rakennetaan uusi valaistus törmäyksessä myötäävillä metallipylväillä ja suurpainenatriumvalaisimilla.

Kehä I:n pohjoiselle linja-autopysäkille vievälle uudelle kevyen liikenteen väylälle K4J rakennetaan valaistus. Alikulkukäytävään S6 liittyville kevyen liikenteen väylille K1J ja K9J rakennetaan uusi valaistus sillan läheisyydessä.

Levennettävän Hämeenlinnanväylän risteyssillan S7 sekä nykyisten siltojen S6 ja S8 alustavalaitusta täydennetään. Uudelle kevyen liikenteen alikulkukäytävälle S5 rakennetaan alustavalaitus.

Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän rampin R7 valaistus esitetään Tiehallinnon valaistukseksi. Helsingin kaupungin (Helenin) toimesta Kehä I:n valaistuksen omistuksen siirto Tiehallinnolle on suunnitteilla erillisenä hankkeena.

2.8 Massatalous ja läjitysalueet

Pääosa hankkeeseen sisältyvistä tiepenkereisiin, meluvalleihin ja päällysrakenteisiin tarvittavasta kiviaineksesta on hankittava hankkeen ulkopuolelta.

Rakenteisiin kelpaamattomat leikkausmassat pyritään sijoittamaan eritasoliittymän alueelle maisemanhoidollisiin täyttöihin, maastonmuotoiluihin jne. Mahdollisten pilaantuneiden maa-ainesten käyttö selvitetään rakennussuunnitteluvaiheessa.

3 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

3.1 Liikenteelliset vaikutukset

Eritasoliittymään rakennettava uusi ramppi Kehältä idästä Hämeenlinnanväylälle pohjoiseen parantaa merkittävästi liikenteen sujuvuutta Kehä I:n länteen suuntautuvalla ajoradalla. Nykyisen erkanevan rampin jonoutuminen Kehällä poistuu ja pohjoiseen pyrkivä liikenne pääsee sujuvasti liitty-

mään Hämeenlinnanväylälle. Hämeenlinnanväylältä etelästä Kehälle länteen suuntautuvalla liikenteelle rakennettava liittymiskaista parantaa myös selvästi liikenteen sujuvuutta.

Myös liikenneturvallisuuden voidaan arvioida paranevan ramppijärjestelyjen rakentamisen seurauksena.

Keuyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet säilyvät ennallaan.

3.2 Vaikutukset muuhun yhteiskuntaan ja ympäristöön

Maankäyttö

Tiesuunnitelman toimenpiteet sijaitsevat asemakaavan mukaisella liikennealueella. Liikennealueen raja on merkitty suunnitelmakarttoihin. Asemakaavaa ei ole tarpeen muuttaa.

Lunastettavat alueet, aluevaraukset sekä poistettavat ja siirrettävät rakenteet

Tiesuunnitelma ei edellytä uusien alueiden lunastuksia. Tiejärjestelyjen alle ei jää rakennuksia.

Nykyisiä johtoja ja laitteita joudutaan siirtämään ja suojaamaan. Hämeenlinnanväylän suuntaisena sen itäpuolella sijaitsee Helsingin Veden omistamat kaksi \varnothing 1000 mm vesijohtoa, jotka jäävät uusien ramppijärjestelyjen alle. Vesijohdot suojataan rakentamalla niille suojatunneli ramppien kohdalle.

Tämän lisäksi joudutaan siirtämään ja suojaamaan Hämeenlinnanväylän rinnalla kulkevat telekaapelit rakennettavien ramppien kohdalta.

Johtoja ja laitteita suunnittelualueella omistavat:

- Helsingin kaupunki
- Helsingin Vesi
- Helsingin Energia
- Elisa Oyj
- Tiehallinto

Tarvittavista johtosiirroista on tehty yleissuunnitelmat sekä selvitetty siirtojen ja suojausten kustannukset.

Melu

Tiesuunnitelmassa esitetyillä melusteilla saadaan koulun piha-alueilla, erityisesti pallokentällä, melutasoa alennettua merkittävästi, jopa 7-10 dB. Suurella osaa piha-alueita päästään alle 60 dB päivämelutason.

Meluselvitysmuistio ja meluvyöhykekartat on esitetty tiesuunnitelman osassa E.

Päästöt

Tiesuunnitelman toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta, jolloin ruuhkaisuuden väheneminen pienentää myös liikenteen päästökuormitusta.

Estevaikutukset

Tiesuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet eivät aiheuta muutoksia nykytilanteeseen.

Luonto ja luonnonvarat

Tiealueen pinta-ala kasvaa Kehä I:n leventämisen ja uuden rampin rakentamisen seurauksena. Kehä I:n parantamistoimenpiteet kohdistuvat kuitenkin olemassa olevaan eritasoliittymäalueeseen, joten vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin rajoittuvat nykyisen tien läheisyyteen. Tien parantamistoimenpiteet eivät kohdistu arvokkaiksi luokitelluille alueille.

Suojelukohteet

Suojellut I maailmansodan aikaiset linnoituslaitteet Kehä I:n pohjoispuolella jäävät tien parantamistoimenpiteiden ulkopuolelle. Myöskään keskustuonon ei kohdistu toimenpiteitä.

3.3 Kustannukset

Kustannusarvio ja kustannusjakoehdotus

Tiesuunnitelmaan sisältyvien rakennustöiden arvioidut kokonaiskustannukset ovat noin 3,84 milj. euroa (maar.ind. 136,6, 2000=100).

Rakentamiskustannukset jakaantuvat seuraavasti:

- Maantiet 1,42 milj. euroa
- Kadut 0,25 milj. euroa
- Sillat 1,49 milj. euroa
- Meluesteet 0,68 milj. euroa

Hankkeen kustannusarvio on esitetty asiakirjassa B1.

Rakennustyöt toteutetaan valtion ja Helsingin kaupungin kustannuksella. Kustannusjakoehdotus on esitetty asiakirjassa B2.

Hoito- ja kunnossapitovastuut

Tiesuunnitelmaan sisältyvien teiden, katujen ja muiden rakenteiden hoito- ja kunnossapitovastuut ehdotetaan sovittavaksi Tiehallinnon ja Helsingin kaupungin välillä piirustuksen B3-1 mukaisesti seuraavasti:

	Tiehallinto	Helsinki
Kehä I, valtatie 3 ja eritasoliittymän rampit rakenteineen ja valaistuksineen	x	
Kadut ja kevyen liikenteen väylät (K- tunnuksella) rakenteineen ja valaistuksineen		x

Meluseinien ja -vallien rakenteellinen ylläpito	x	
Meluseinien ja meluvallien graffitien poisto ja istutukset/ tien puoli	x	
Meluseinien ja meluvallien graffitien poisto ja istutukset/ tontin, puiston tai kadun puoli		x
Melukaiteiden (ME1 ja ME3) rakenteellinen ylläpito ja hoito	x	
S5 Kaarelanvierron alikulkukäytävä keiloineen ja alustaluiskineen	x	
S6 Muurimestarintien alikulkukäytävä keiloineen ja alustaluiskineen	x	
S7 Muurimestarintien kaksoissilta keiloineen ja alustaluiskineen	x	
S8 Kaarelantien silta keiloineen ja alustaluiskineen	x	
Viheralueet ja istutukset	Liikenne- ja tie-alueella (poikkeukset esitetty piir. B3-1)	Muut alueet (poikkeukset esitetty piir. B3-1)

4 SUUNNITELMAAN LIITTYVÄT LUVAT JA SOPIMUKSET

Tiesuunnitelmaan ei sisälly lupia tai sopimuksia.

5 JATKOTOIMENPITEET

5.1 Hyväksymispäätösesitys

Tiesuunnitelmassa esitetyt maantiet ehdotetaan hyväksyttäväksi oheisten suunnitelmapiirustusten (osa C) mukaisesti. Yksityiskohtainen hyväksymisesitys on tämän selostuksen liitteenä.

5.2 Jatkosuunnittelu ja rakentaminen

Suunnittelun seuraavana vaiheena laaditaan rakennussuunnitelma, joka sisältää rakentamista palvelevat yksityiskohtaiset työpiirustukset. Rakennussuunnitelman laatiminen ja rakentamisaikataulu riippuvat eduskunnan ja Helsingin kaupungin rahoituspäätöksistä.

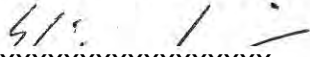
6 SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHDYSHENKILÖT

Tiesuunnitelman on laatinut Uudenmaan tiepiirin toimeksiannosta Ramboll Finland Oy. Konsultin projektipäällikkönä on ollut dipl.ins. Pekka Koskivaara, tiensuunnittelijana ins. Olli Haanperä ja geotekniikan suunnittelijana dipl.ins. Juha Forsman. Suunnittelua on ohjannut Uudenmaan tiepiiri, jonka edustajana on ollut projektipäällikkö Elisa Sanasvuori. Suunnitelmaa koskevat ratkaisut on käsitelty hankeryhmässä, johon ovat kuuluneet tiepiirin, Helsingin kaupungin ja konsultin edustajat.

Suunnitelmaluonnoksia on esitelty 2.9.2009 suomalais-venäläisellä koululla pidetyssä yleisötilaisuudessa.

Lisätietoja suunnitelmasta antavat projektipäällikkö Elisa Sanasvuori Uudenmaan tiepiiristä, Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki, puh. 0204 22 2856 projektinjohtaja Juha Väätäinen Helsingin kaupungista, Kasarmikatu 21, 00100 Helsinki, puh. 09 3103 8547 ja dipl.ins. Pekka Koskivaara Ramboll Finland Oy, Sentnerikuja 2, 00440 Helsinki, puh. 020 755 7414.

Helsingissä 27.11.2009


XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Elisa Sanasvuori
Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri

Pekka Koskivaara
Ramboll Finland Oy

MAANTIEN 101 (KEHÄ I) PARANTAMINEN HÄMEENLINNANVÄYLÄN (VT 3) ERITASOLIITTYMÄN KOHDALLA

HYVÄKSYMISESITYS

1. TIET

Uudenmaan tiepiiri ehdottaa tiesuunnitelmassa esitetyt tiet ja liittymät hyväksyttäväksi suunnitelman pääpiirustusten (kohta C) mukaisesti seuraavasti:

Tie/paaluväli	Pituus (m)	Poikkileikkaus/päällyste	Suoja-alue	Huom.
Maantienä				
Maantien 101 (Kehä I) liittymis- ja erkanemiskaistat sekä pysäkkijärjestelyt plv. 10480-11200	720			Kaavan liikennealuetta (Piiir. T2-1)
E1 Hämeenlinnanväylän eritasoliittymä, rampit R2, R3, R6, R7 ja R8		6,5/4,5/AB	-	Kaavan liikennealuetta (Piiir. T2-1)
Maantiehen kuuluvina:				
Meluesteet:				
Melueste 1 rampin R7 plv. 290-340 oik.	50			(piir. T2-1)
Melueste 2 rampin R7 plv. 325-475 oik.	150			(piir. T2-1)
Melueste 3 Vt 3:n plv. 325-350 oik.	25			(piir. T2-1)
Melueste 4 Vt 3:n plv. 345-380 oik.	35			(piir. T2-1)

2. MAANTEIDEN HALLINNOLLISET MUUTOKSET

Tiesuunnitelmassa ei esitetä maanteiden hallinnollisia muutoksia.