



Östersundomin yleiskaavan liikenteen nykytilaselvitys

24.2.2011



ESIPUHE

Östersundomin liikenteen nykytilaselvitys on tehty yleiskaavatyön lähtömateriaaliksi. Nykytilaselvityksessä valoitetaan liikenteellistä lähtökohtatilannetta sekä kerrotaan sellaisista hankkeista, joista on jo päätöksiä tai suunnitelmista, jotka oleellisesti vaikuttavat yleiskaava-alueen liikenteen suunnitteluun.

Selvitykseen on koottu tietoa monesta eri lähteestä soveltaen ja osittain suoraan lainaten. Lähteet on luetteloitu selvityksen lopussa kootusti. Joukkoliikenteen nykytilanteen selvitys on laadittu pääosin Helsingin ja Vantaan kaupunkien, Sipoon kunnan ja HSL:n toimesta. Selvityksen tekemiseen ovat osallistuneet myös ELY-keskus, Uudenmaan- ja Itä-Uudenmaan liitot, Porvoon kaupunki sekä liikennöitsijöiden edustajia.

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	1
JOHDANTO.....	3
NYKYTILANTEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ ÖSTERSUNDOMISSA	4
Tie- ja katuverkko	4
Nopeusrajoitukset	6
Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet.....	7
Joukkoliikenne	10
HSL-alue	10
Pitkän matkan bussiliikenne	11
Rautatiet ja ratavaraukset	13
Liikennemääriä	16
Liikenneonnettomuudet.....	17
YLEISKAAVA-ALUEEN LIIKENNESUUNNITTELUUN VAIKUTTAVIA MERKITTÄVIÄ HANKKEITA	19
Länsimetro	19
Jokeri-linjat	19
Tiehankkeita	20
Långmossebergenin jätevoimala	21
LÄHDELUETTELO	23

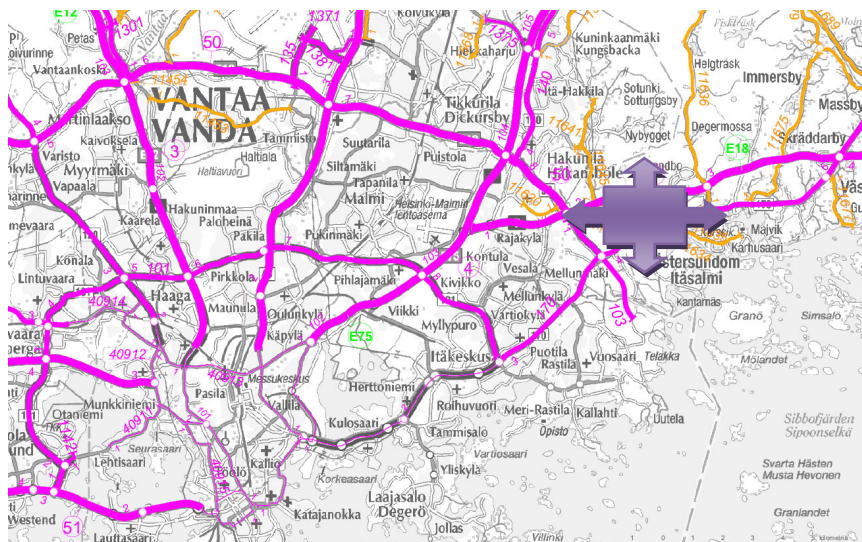
JOHDANTO

Östersundomin yleiskaava-alue sijaitsee Suomen etelärannikolla sijoittuen metropolialueen itäiselle puoliskolle hyvien yhteyksien lähelle Kehä III itäpäähän Vuosaaren sataman ja lentokentän maantieyhteyden välille. Alueen läpi kulkee Porvoonväylä (Vt 7) joka on osa valtakunnallista E18 yhteyttä.

Östersundom on seudullisesti merkittävä maankäytön kehittämishanke. Yleiskaava-alueelle on suunniteltu noin 50 000 – 80 000 asukkaan ja 9000 - 15000 työpaikan uutta aluetta osittain Vantaan ja Sipoon sekä suuremmassa määrin Helsingin Östersundomin alueelle.

Yleiskaava-alueen liikenneverkko tukee uutta kaupunkirakennetta, kannustaa jalankulun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen käyttöön hyvien yhteyksien myötä sekä hyödyntää ajoneuvoliikenteen ratkaisuissa jo rakennettua infrastruktuuria. Verkkomainen katurakenne ja laadukas joukkoliikennetarjonta ovat edellytyksiä sille, että liikenne jakautuu tasapainoisesti verkon eri osille.

Itäväylään ja Kehäteihin liittyen on käynnissä useita tiehankkeita, joista osa on suunnittelutasolla ja osa toteutusvaiheessa. Kehä III ja Porvoonväylä osana valtakunnallista E18 yhteyttä on tulevaisuudenkin toimenpidekohde. Itäväylää kehitetään ja samoin Kehä I tehdään liittymäsuunnittelua. Länsimetron rakentaminen Matinkylään on merkittävä joukkoliikennehanke pääkaupunkiseudulla. Poikittaisliikennettä palvelevista Jokerilinjoista Jokeri 1 toimii bussiliikenteenä Helsingin Itäkeskuksesta Espoon Westendiin. Jokeri 2 on suunniteltu aloittavan v. 2014 bussiyhteytenä kulkien Vuosaaresta Mellunmäen ja Kontulan kautta Malmille ja sieltä Vantaalle Myyrmäkeen. Kehärata Tikkurilasta Martinlaaksoon on rakenteilla ja se on tarkoitus saada käyttöön v. 2014. Östersundomin yleiskaavan kannalta myös ne ovat lähtökohtia.



Kuva 1. Östersundomin alueen sijoittuminen pääkaupunkiseudulla

NYKYTILANTEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ ÖSTERSUNDOMISSA

Tie- ja katuverkko

Kaava-alue on nykyisin pääosin maaseutumaista ja liikenneverkko koostuu maanteistä lukuun ottamatta Vantaan Länsimäkeä sekä Helsingin Karhusaarta ja Landbota. Lisäksi Östersundomin vieressä Sipoossa sijaitseva rakenteilla oleva Sipoonrannan asemakaava-alue rakentuu kaupunkimaiseksi katuineen.

Alueen tärkeimmät itä-länsisuuntaiset tieyhteydet ovat valtatie 7 eli Porvoonväylä ja seututie 170 Uusi Porvoontie, jotka toimivat yhteyksinä Helsingin keskustan ja Porvoon suuntiin. Yleiskaava-alueen läntiseen osaan sijoittuva Kehä, joka välittää liikennettä pohjois-eteläsuunnassa. Porvoonväylä ja Kehä III ovat valtakunnallisesti merkittäviä pääteitä ja osa kansainvälistä E18 yhteyttä. Lisäksi väylät ovat tärkeimmät tieverkon yhteydet Vuosaaren satamaan. Kehä III toiminnallinen luokka on Porvoonväylän eteläpuolella seututie ja siitä pohjoiseen ja kantatie nro 50.



Kuva 2. Tieverkko ja tieluokitukset alueella

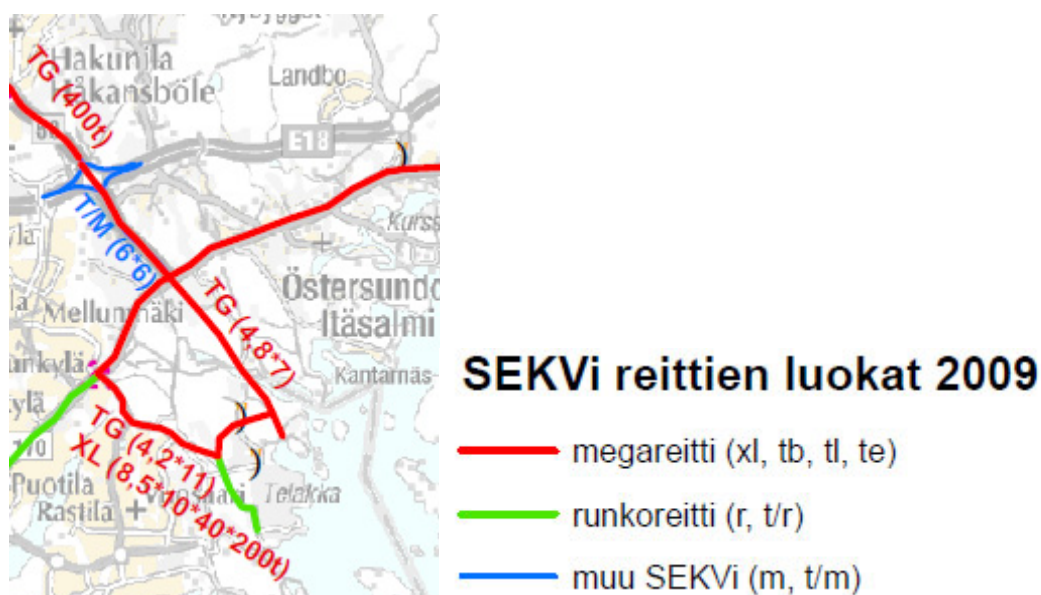
Pohjois-eteläsuunnassa kulkevat vähäliikenteiset yhdystiet Immersbyntie, joka on yhteys Uudelta Porvoontieltä pohjoiseen Immersbyhyn, Hindsbyhyn ja Sipoon kunta-keskukseen Nikkilään. Puroniityntie alkaa myös Uudelta Porvoontieltä. Se on pituudeltaan n. 4 km ja loppuu Sipoonkorpeen kunnanrajan tuntumaan. Knutersintie lähtee myös Uudelta Porvoontieltä kulkien Landbon asuinalueen vieritse Sipoonkorven alueen halki kohti Nikkilää. Tie muutettiin yksityistiestä yleiseksi tiestä Landbon asuinalueen rakentumisen vuoksi, jolloin erityisesti koulukuljetuksia alettiin järjestää Knutersintietä pitkin. Sotungintie alkaa Uudelta Porvoontieltä ja kulkee Vantaalle Hakunilaan.

Karhusaarentie on muutettu asemakaavalla kaupungin kaduksi. Asemakaava-alueilla on katuja n. 12 km Vantaan Länsimäki pois lukien. Sipoossa rakenteilla olevalla Sipoonrannan asemakaava-alueella on yhteensä noin kilometrin verran katuja. Talvella sekä Karhusaaren satamasta että Sipoonrannan alueelta kulkee myös jäätiet saaristoon.

Sipoon kunta ei ole ottanut haltuunsa Helsinkiin liitetyllä alueella asemakaavojen mukaisia katuja, vaan katualueet ovat yhä alkuperäisillä maanomistajilla. Helsinki mittauttaa ja ottanee haltuunsa nykyisin yleiselle liikenteelle käytössä olevat asemakaavojen mukaiset kadut. Karhusaarentie on muutettu asemakaavalla kaduksi v. 2009. Pääsääntöisesti tiet muuttuvat kaduiksi asemakaavoituksen yhteydessä.

Alueella on maanteiden ja katujen lisäksi tiekuntien yksityisteitä Helsingin alueella n. 15 km, jotka ovat kunnallisessa rekisterissä. Tämän lisäksi on huomattava määrä muita yksityisiä teitä.

Uusi Porvoontie toimii yllävaltojen ja -korkeiden kuljetusten reittinä koko yleiskaava-alueella. Myös Kehä III:lla on erikoiskuljetuksia.

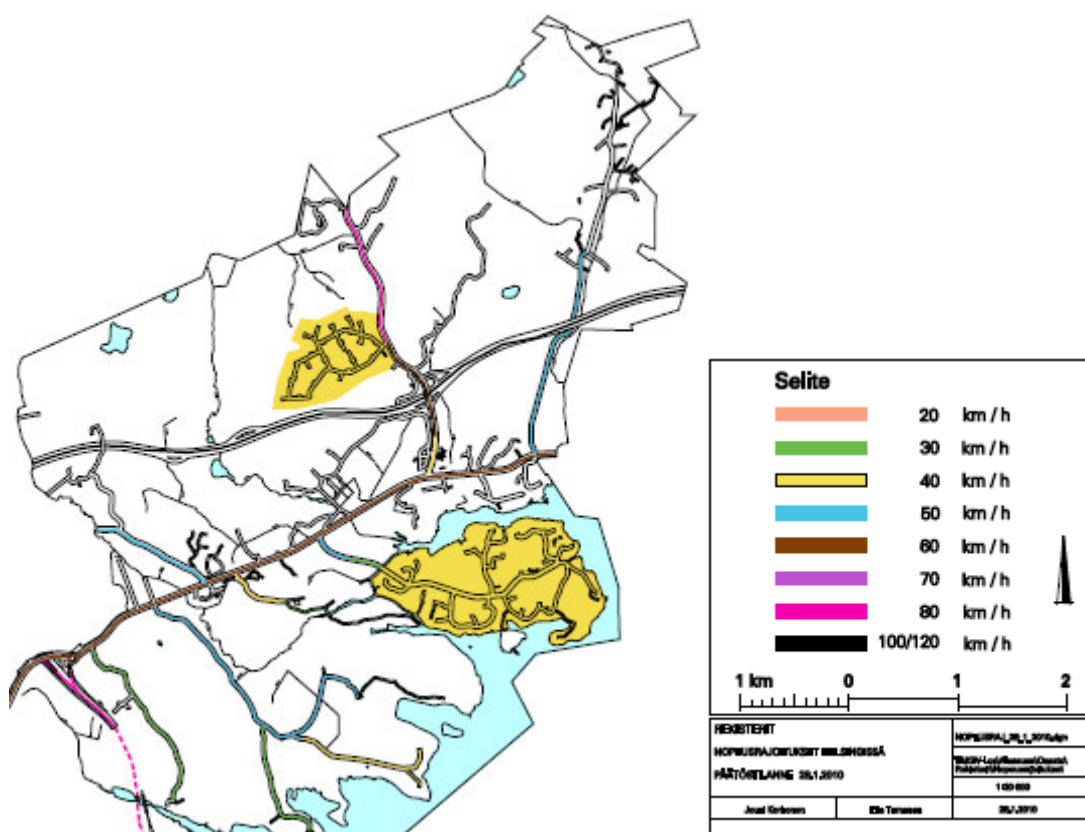


Kuva 3. Erikoiskuljetusreitit yleiskaava-alueella / Uudenmaan ELY-keskus

Nopeusrajoitukset

Valtatiellä 7 on moottoritien nopeusrajoitukset 120 km/h kesällä ja talvikautena 100 km/h. Kehä III on 80 km/h nopeusrajoitus samoin kuin Knutersintiellä Landbosta pohjoiseen. Muuten Knutersintie on 60 km/h rajoituksella.

Muut maantiet ovat pääsääntöisesti 50 km/h rajoituksellisia. Länsimäentiellä on 50 km/h rajoitus. Asuinalueilla puolestaan on 40 km/h rajoitukset alueellisesti niin Vantaan kuin Helsingin ja Sipoonkin alueilla. Yksittäisiä poikkeamia näistä rajoituksista saattaa esiintyä, kuten muun muassa Sakarinmäen koulun kohdalla, jossa on paikallisesti 40 km/h rajoitus ja korotettu suojatie koululaisten turvallisuuden parantamiseksi. Hidasteita on osalla Karhusaaren kaduista sekä joillakin yksityisteillä.



Kuva 4. Nopeusrajoitukset Helsingin alueella 2010 / KSV

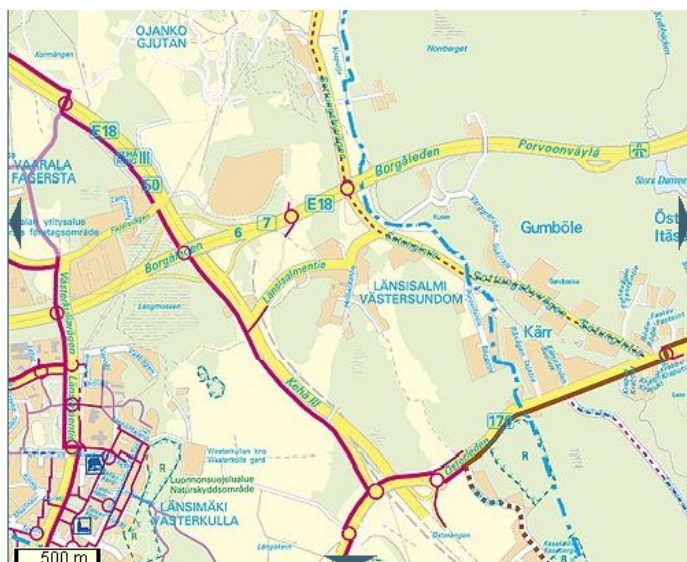


Kuva 5. Nopeusrajoitukset Vantaan alueella / Vantaan kaupunki

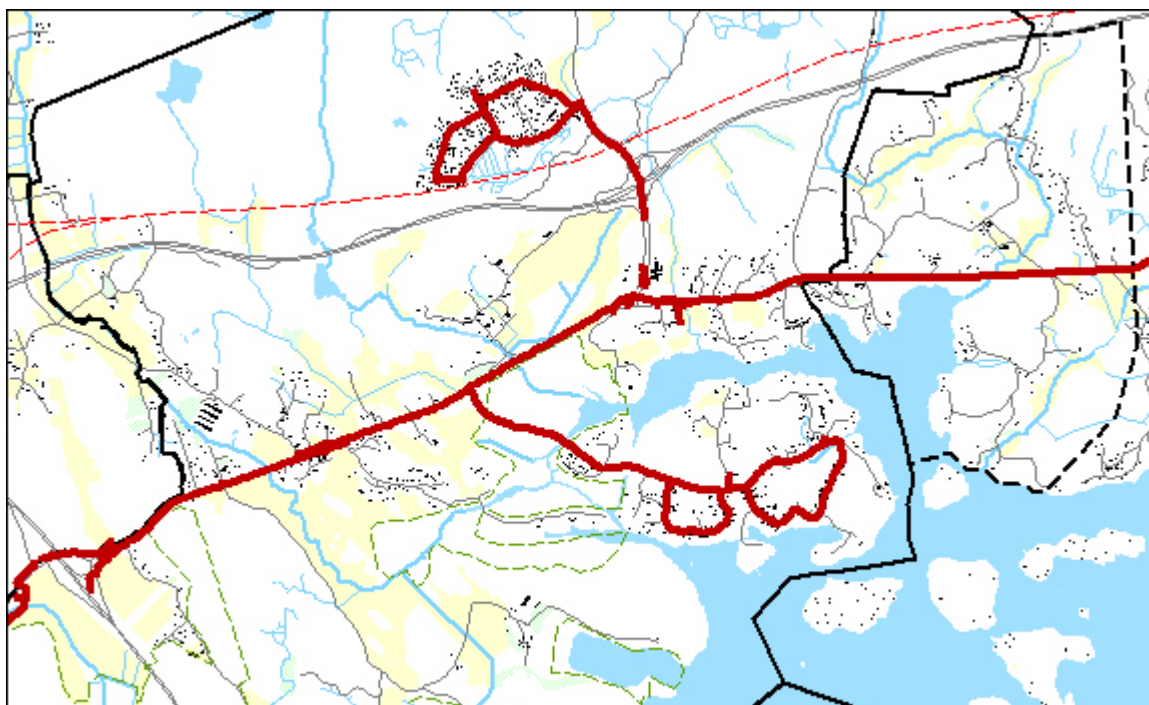
Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet

Jalankulku- ja pyöräilyväyliä on koko yleiskaava-alueella mt 170 varrella (pääosin pohjoispuolella) sekä osittain Kehä III varrella valtion toteuttamina, samoin kuin Knutersintien varrella Landbon ja Porvoonväylän eteläpuolen välillä sekä Sakarinmäen koulun kohdalla.

Landbon ja Karhusaaren rakentamisen yhteydessä näille asuinalueille on toteutettu sisäisiä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Karhusaarentien varteen Helsingin kaupunki toteutti yhdistetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän vuosien 2009 - 2010 aikana. Karhusaarentien muuttaminen asemakaavalla yleisestä tiestä kaduksi mahdollisti ko. väylän toteuttamisen.



Kuva 6. Pääkaupunkiseudun ulkoilukartta, Vantaan kevyen liikenteen yhteydet Östersundomin yleiskaava-alueella



Kuva 7. Kevyen liikenteen yhteydet Helsingissä ja Sipoossa Östersundomin yleiskaava-alueella

Vantaalla on kevyen liikenteen väyliä Fazerintien varrella, Länsimäentien varrella sekä asuntokatuverkolla Länsimäentien itäpuolella. Lisäksi Sipoossa rakenteilla olevan Si-poonrannan alueelle tehdään jalankulku- ja pyöräilyväyliä.

Muilta osin alueen jalankulku ja pyöräily ovat maanteillä ja kaduilla. Lisäksi alueella on lähinnä ulkoilukäyttöön tarkoitettuja reittejä, joita pitkin voidaan kävellä ja osittain pyöräilläkin.



Kuva 8. Karhusaarentien varteen v. 2009 - 2010 toteutettua jalankulku- ja pyöräilyväylää pysäkkijärjestelyineen



Kuva 9. Pyörien pysäköinnille on tarvetta bussipysäkkien läheisyydessä

Joukkoliikenne

HSL-alue

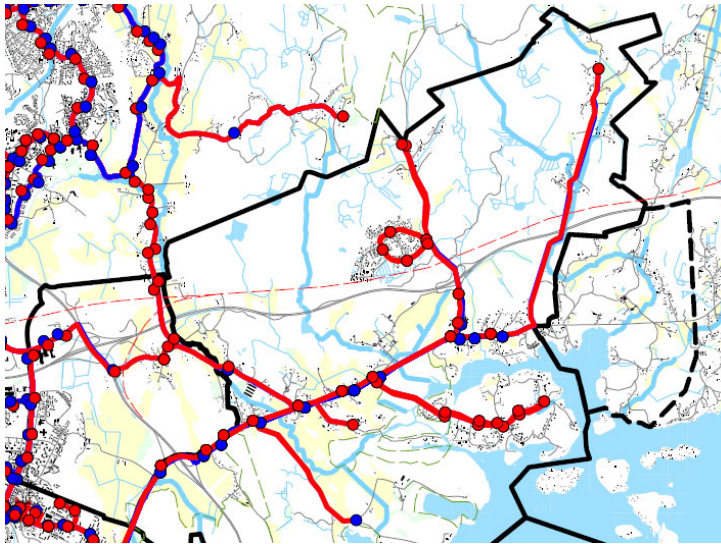
Koko yleiskaava-alueen nykyinen joukkoliikennetarjonta perustuu bussiliikenteeseen. Vantaan Länsimäen kautta kulkevat bussilinjat kuljettavat matkustajia Mellunmäen metroasemalle. Vantaalla Kehä III:lla välillä Hakunilantie – Fazerintie ei nykytilanteessa liikennöidä paikallisliikenteen joukkoliikennereittejä lainkaan. Kehä III:a pitkin liikennöidään kuitenkin mm. syöttöliikennettä lentoasemalle valtatie 7 kulkevilta pikavuoroliikenteen busseilta.

Heti alueliitoksen laillistuttua HSL (v. 2009 HKL) ulotti joukkoliikennetarjonnan Östersundomin alueelle. Östersundomin alueen linjat välittävät matkustajia Östersundomin keskuksessa Helsingin keskustan suuntaan ajaviin Porvoon-busseihin sekä metroon Itäkeskuksessa. Östersundomin alueen bussilinjat palvelevat myös alueen sisäistä liikennetarvetta kuten koulumatkayhteyksiä. Osa Östersundomin alueen bussiliikenteestä hoidetaan pienten matkustajamäärien sekä isoille busseille mitoitettujen kääntöpaikkojen puutteen johdosta pienkalustolla. Yleiskaava-alueen joukkoliikenteen järjestämisestä vastaa Helsingin ja Vantaan alueiden osalta HSL.

Sipoon alueen liikennettä samoin kuin Helsinkiin liitetyn alueen liikennettä palvelee myös Uutta Porvoontietä (maantie 170) noin 15 – 30 minuutin välein kulkeva Porvoon suunnan bussiliikenne. Porvoo ja Sipoo eivät ole toistaiseksi HSL-aluetta.



Kuva 10. Bussin odottelua Landbossa



Kuva 11. HSL-bussilinjat ja pysäkit Östersundomin yleiskaava-alueella / KMO

Pitkän matkan bussiliikenne

Östersundomin yleiskaava-alueen läpi kulkee Porvoon ja Helsingin välinen bussiliikenne. Aamusta alkultaan bussit kulkevat suuntaansa vähintään viidentoista minuutin välein. Joka toinen bussi kulkee pääsääntöisesti moottoritietä Porvoosta Kamppiin ja joka toinen kulkee Uutta Porvoontietä eli seututietä 170 palvellen myös Etelä- Sipoon asukkaita. Lisäksi välillä kulkee pikavuoroja, jotka lähes kaikki kulkevat moottoritietä Landbon liittymään, josta ne siirtyvät maantielle 170 ja siitä edelleen Itäväylälle. Suuresta osasta pikavuoroista on järjestetty vaihtoyhteys lentoasemalle tai lentoasemalta Landbon moottoritie liittymään vuonna 2006 valmistuneelle vaihtopysäkillä. Pikavuorot tai moottoritietä pitkin kulkevat vakiovuorot Porvoon ja Helsingin välisistä bussivuoroista eivät tällä hetkellä palvele Östersundomia. Yhteensä Porvoon ja Helsingin välisen liikenteen kokonaistarjonta on arkisin noin 80 ja viikonloppuisin noin 50 vuoroa kumpaankin suuntaan. Nikkilästä lähtee vuoroja, jotka ajavat Söderkullan kautta Helsinkiin 5-7 vuoroa kumpaankin suuntaan vuorokaudessa. Lisäksi Sipoossa kulkee bussivuoroja Eriksnäsistä, Kalkkirannasta ja Kitöstä / Spjutsundista Helsinkiin suoraan tai siten, että nämä rannikovuorot toimivat vaihtoyhteyksinä, jolloin vaihto on Uuden Porvoontien eli mt 170 varrella.

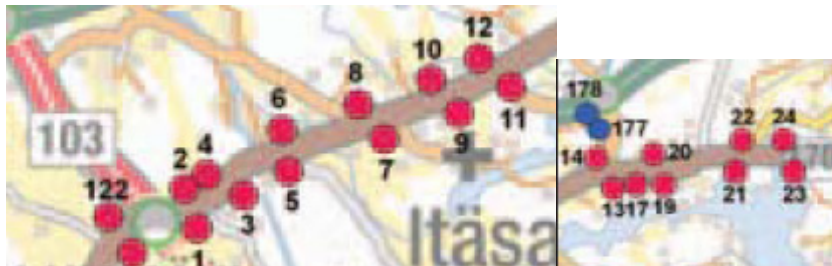


Kuva12. Bussipysäkki Uudella Porvoontiellä Siwan kohdalla

Aikatauluja uudistettiin v. 2009 ja samoihin aikoihin tuli käyttöön Porvoon kaupungin lipputuki Helsinkiin suuntautuvilla työmatkoilla. 'Sipoo'-lippu otettiin käyttöön jo vuonna 1997, josta lähtien lipunhaltija on saanut etuja pääkaupunkiseudun lippujen hankinnassa. 1.1.2011 lähtien kaikki sipoolaiset saavat ostaa nämä lipputuotteet vapaasti. Sekä 'Sipoo'-lippu että 'Porvoo'-lippu ja myös seutuliput rahoitetaan osaksi kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen yhteisellä lipputuella.

Porvoosta pks:lle pendelöiviä on noin 5.300 (noin 23 % työvoimasta), ja näistä 3700 pendelöi nimenomaan Helsinkiin. Päinvastaiseen suuntaan pendelöidään myös paljon; noin 900 Helsingissä asuvaa henkilöä käy Porvoossa töissä. Joukkoliikennettä käytetään erityisesti kantakaupunkiin suuntautuvilla työmatkoihin 30 % kaikista työmatkoista, jos mukaan lasketaan liityntäliikennettä käyttävät. Matkustajissa on runsaasti myös opiskelijoita. Helsinkiin ja Vantaalle pendelöidään myös Sipoosta ja kauempaa itäiseltä Uudelta maalta mm. Loviisasta, mutta myös jonkin verran vastakkaiseen suuntaan. Vain pieni osa näistä työmatkalaisista kulkee bussilla.

Kaikkien itäusmaalaisten kuntien toimivaltainen joukkoliikenneviranomainen on Uudenmaan ELY-keskus. Vanhat lääninhallitusten myöntämät liikenneluvat korvautuivat uuden joukkoliikennelain myötä ELY:jen ja liikennöitsijöiden välisillä siirtymäajan liikennöintisopimuksilla. Siirtymäajan sopimusten mukainen liikenne on ns. itse kannattavaa liikennettä, jota liikennöitsijät liikennöivät lipputuloperusteisesti. HSL-alueen tariffijärjestelmä ei ole käytössä Sipoon alueella, mutta Sipoon kunnalla on tuettuja työmatka- ja seutulipputuotteita.



Kuva 13. Pitkän matkan bussien pysäkkejä yleiskaava-alueella.



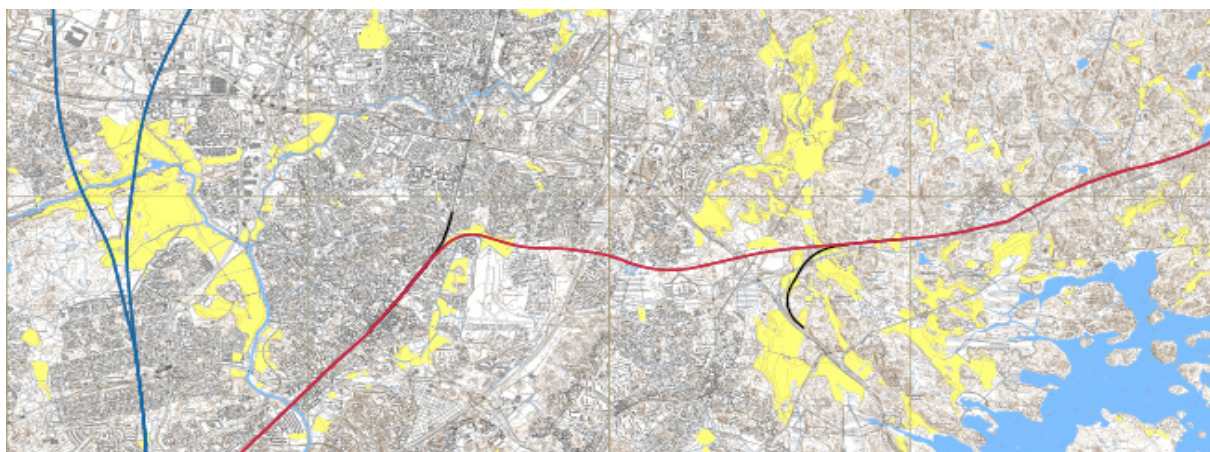
Kuva 14. Lentokenttäbussien vaihtopysäkki Landbon eritasoliittymässä

Rautatiet ja ratavaraukset

Porvoonväylän (vt 7) pohjoispuolella kulkee myös raideliikenteen HELI-varaus. Se on Helsingistä itään kulkeva suunniteltu rata, jota kutsutaan myös itäiseksi rannikkoradaksi. Rata kulkisi tulevan E18-tien kanssa samassa maastokäytävässä Helsingin Tapanilasta Porvooseen, Loviisaan, Kotkaan ja sieltä edelleen Haminan kautta Luumäelle. HELI-radan tarpeellisuutta selvitetään maakuntakaavaa varten Liikennevirastossa Helsingin-Pietari ratayhteyteen liittyen. Työ pohjautuu Heli- ja Hepi-suunnitelmiin sekä kesällä 2010 valmistuneeseen Lentorata-selvitykseen. Vuosaaren satamaradasta, joka kulkee Kehä III tuntumassa jatkuen suunnittelualueelta pohjoiseen, on suunniteltu yhteys HELI-rataan, ja tämä varaus on myös olemassa.

Östersundomin yleiskaavaan ratavarauksia merkitään samalla tavalla kuin maakuntakaavaan, mikäli maakuntakaavan ratavarauksia sijoittuu yleiskaava-alueelle. Luonnosvaiheessa radalla on kaavakartassa varaus. Lisäksi radalle on merkitty aseman paikka Östersundomin liittymän tuntumaan, jotta vaihto metroon olisi sujuva.

Vuosaaren satamaradan ja Heli-radan yhdistämiseen tarvittava raidevaraus on myös merkitty yleiskaavakarttaan niin kuin se on varauksena Vantaan yleiskaavassakin.



Kuva 15. Heli-ratavarauksia ja Vuosaaren satamaradan liitosraide yleiskaava-alueella / Liikennevirasto 2010

Vesiliikenne

Karhusaareen sijoittuu Björnsön satama, josta on liikennettä saaristoon niin Sipooseen kuin Helsingin saariin. Sipoon ja Helsingin itä-saariston rakennustarvikkeita kuljetetaan Björnsön huolto-sataman kautta. Kesäaikaan se toimii saariston kauppaveneen huolto- ja kotisatamana. Satamassa on venepaikka noin 350 huviveneelle. Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa Björnsön satamaa lähialueineen kehitetään Karhusaaren toiminnalliseksi keskustaksi. Satamatoiminnot synnyttävät liikennettä Karhusaarentielle ja merkittävä osa siitä on raskasta liikennettä mm. saariston materiaalikuljetusten vuoksi.

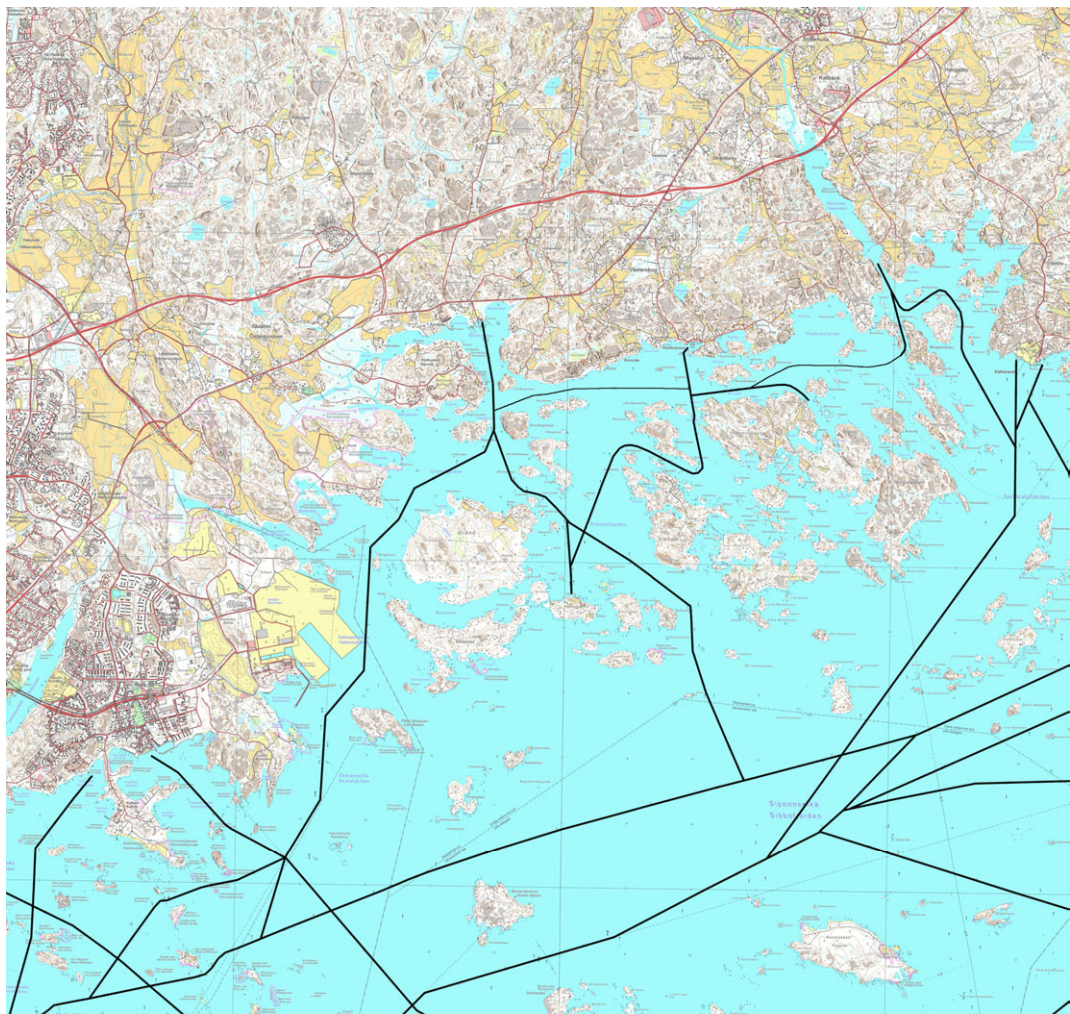
Sipoon Storörenissä toimi perinteinen venesatama paikallispalveluineen. Sipoonrannan asemakaava mahdollistaa muun muassa vierasvenesataman palvelutiloineen, kotisatama-alueen, pienkalastajasataman palvelut, yhdysvenelaiturin, venehuoltoaseman, purjehduskoulun, kanoottiklubin sekä veneiden korjaus- ja myyntitoimintoja. Asemakaavan mukaan vene-

paikkoja voi tulla yhteensä noin 400. Sipoonrannasta hävisi asemakaavoituksen myötä veneiden talvisäilytysmahdollisuus.

Edellä mainittujen satamien lisäksi yleiskaava-alueella on yksityisiä pieniä venesatamia.



Kuva 16. Toimintoja Björnsön satamassa



Kuva 17. Veneväylät

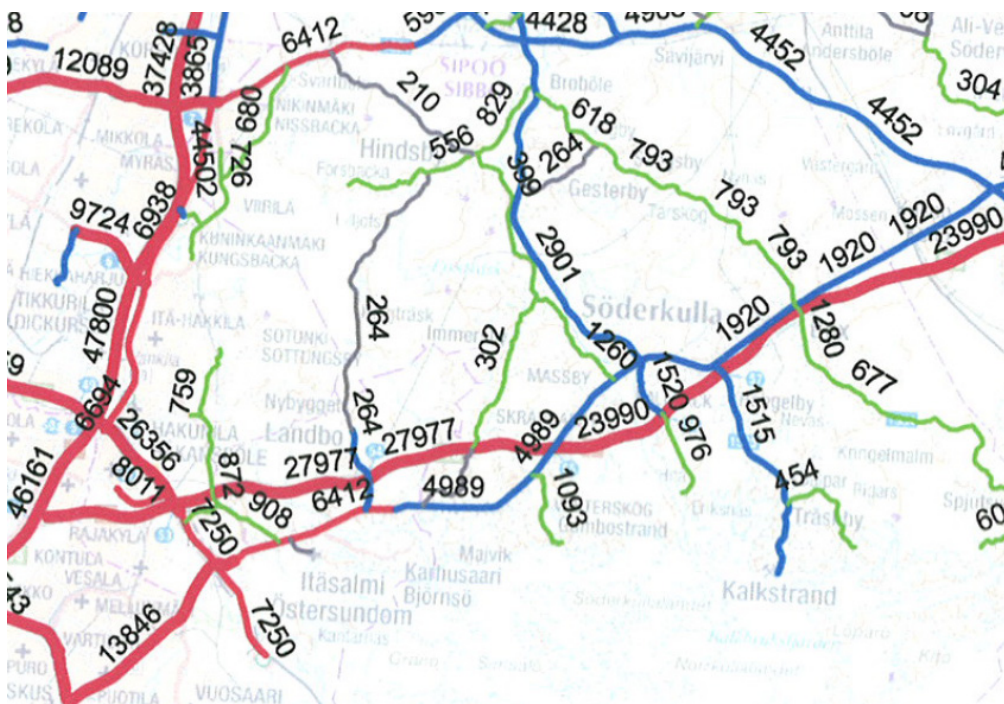
Liikennemääriä

Helsinkiin vuonna 2009 liitettyllä alueella on valtion maanteitä n. 17 km. Näistä kaksi suurta väylää kulkevat itä-länsisuunnassa Porvoonväylä eli valtatie 7 (E18) sekä Uusi Porvoontie eli seututie 170. Näiden liikennemäärät v. 2009 ovat olleet seuraavat: vt 7 n. 28 000 ajon./vrk ja mt 170 n. 6400 ajon./vrk. Vastaavilla väylillä maksimikapasiteetit ovat karkeasti moottoritiellä (2+2 kaistaa) n. 60 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja maantiellä (1+1 kaistaa) n. 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Samat väylät kulkevat koko suunnittelualueen läpi myös Vantaan ja Sipoon alueilla.

Kehä III itäpuolella yleiskaava-alueen pohjois-eteläsuunnassa kulkevat vähäliikenteiset yhdystiet. Liikennemäärät Tiehallinnon mukaan vuonna 2009 ovat olleet Sotungintiellä noin 900 ajoneuvoa/vrk ja Knutersintiellä Landbon pohjoispuolella noin 260 ajoneuvoa/vrk ja Immersbyntiellä noin 300 ajoneuvoa /vrk.

Vantaan kaupungin vuoden 2009 tilastojen mukaan on Länsimäessä, jossa paljon kaupunkirakennetta, Länsimäentien liikennemäärä ollut noin 11 800 ajoneuvoa vuorokaudessa välillä Fazerintie - Maratontie ja välillä Maratontie - Mellunmäki n. 10 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Karhusaarentie liikennemäärä on ollut v. 2010 noin 2300 ajoneuvoa /vrk Hgin liikennetilaston mukaan.



Kuva 18. Liikennemääräkartta v. 2009 Tiehallinto

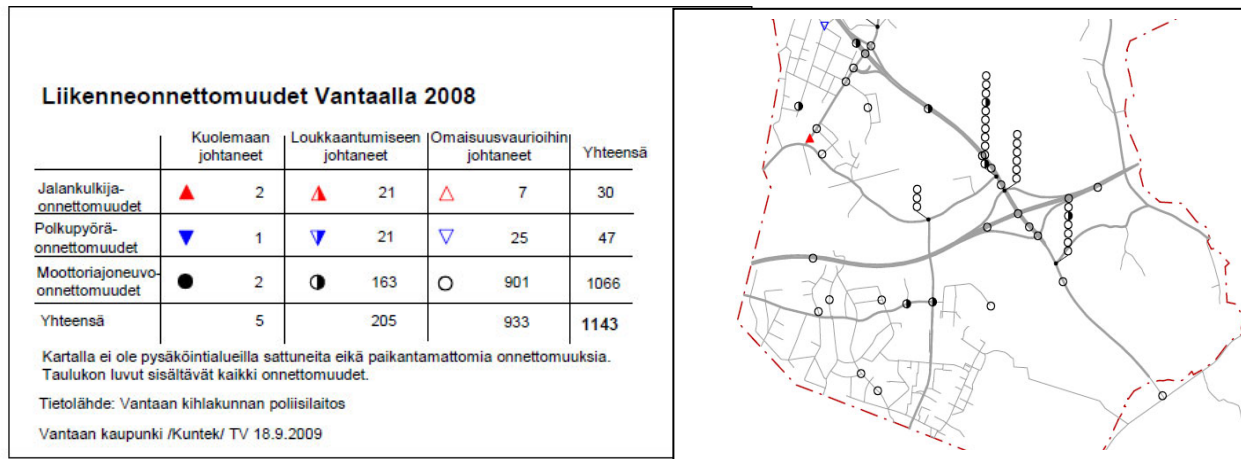
Liikenneonnettomuudet

Helsingin alueella v. 2009 poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista Östersundomin alueella ei ole ollut paljon onnettomuuksia ja ne ovat tapahtuneet maanteillä lukuun ottamatta yhtä Landbossa tapahtunutta henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta.



Kuva 19. Liikenneonnettomuudet Helsingissä v. 2009

Vantaalla vuoden 2008 onnettomuustietojen mukaan Länsimäentien ja Fazerintien liittymässä on ollut kolme omaisuusvahinko-onnettomuutta ja Länsimäentien ja Maraton-tien liittymässä yksi henkilövahinkoon johtanut onnettomuus Östersundomin yleiskaava-alueella. Myös Vartiotiellä on tapahtunut omaisuusvahinko-onnettomuus. Lisäksi erityisesti maanteiden liittymissä on tapahtunut enemmän onnettomuuksia kuvan 13 mukaisesti.

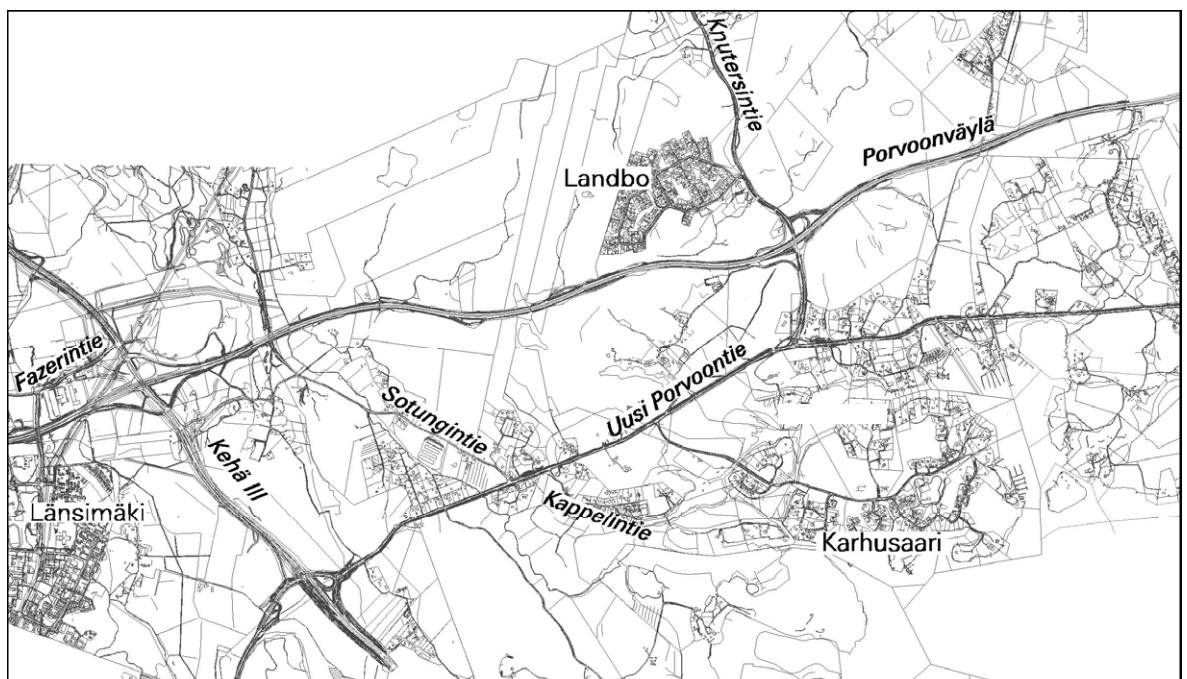


Kuva 20. Liikenneonnettomuudet Vantaalla v. 2008

Uudenmaan ELY-keskuksen onnettomuusrekisterin mukaisesti vuosien 2005 - 2009 eli yhteensä viiden vuoden aikana on liikenneonnettomuuksia Östersundomin yleiskaava-alueella tapahtunut ao. taulukon mukaisesti:

Taulukko 1.

	Onnettomuuksia yhteensä	Henkilö- vahinkoja	Kuolleita
Kehä III	95	27	0
Porvoonväylä	69	21	2
Uusi Porvoontie	31	12	0
Sotungintie	5	2	0
Knutersintie	8	9	0
Immersbyntie	3	1	0
Fazerintie	12	1	0



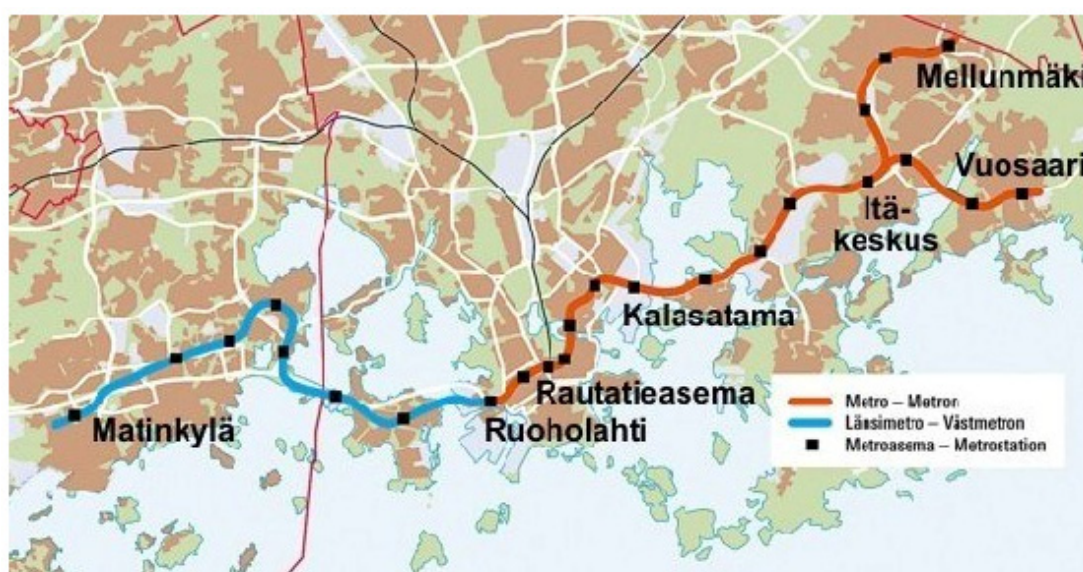
Kuva 21. Teiden nimiä

YLEISKAAVA-ALUEEN LIIKENNESUUNNITTELUUN VAIKUTTAVIA MERKITTÄVIÄ HANKKEITA

Länsimetro

Länsimetron rakentaminen aloitettiin vuoden 2009 marraskuussa. Metron jatkuminen Ruoholahdesta Matinkylään on varmistunut. Jatke Matinkylästä Kivenlahteen sisältyy HLJ 2011 liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Suunnitelmaa viimeistellään parhaillaan, ja tavoitteena on, että se valmistuu vuoden 2011 maaliskuussa. Metro valmistuu kokonaisuudessaan vuoden 2015 lopulla, jolloin koko linja otetaan kerralla käyttöön.

Metron jatkamisella on vaikutusta koko seudun liikennejärjestelmään ja Östersundomin kytkeytyminen Metroon on yksi merkittävimmistä yleiskaavaan liittyvistä asioista.

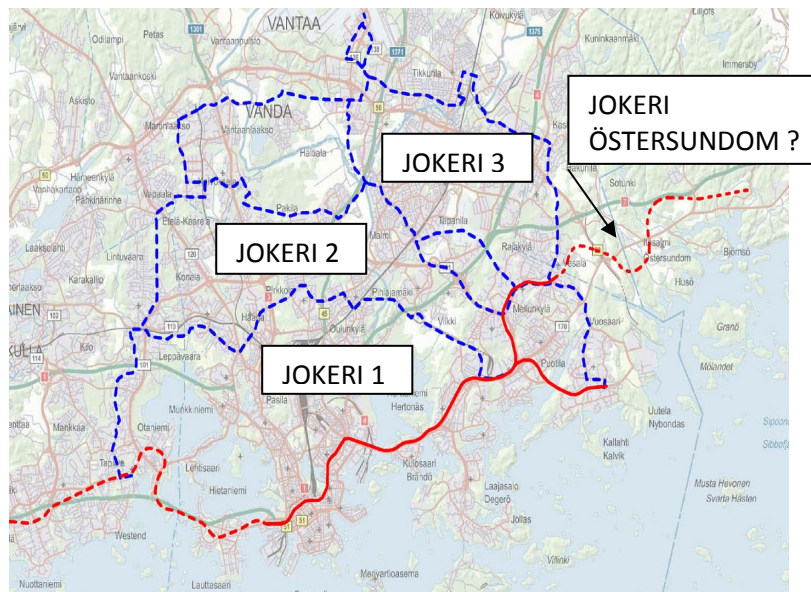


Kuva 22. Länsi-Metro on toteutumassa Matinkylään

Jokeri-linjat

Pääkaupunkiseudun poikittaisyhteydet eli Jokeri-linjat ovat osa seudullista liikennejärjestelmää. Tällä hetkellä Jokeri 1 toimii bussiyhteytenä Itäkeskuksesta Espoon Westendiin.

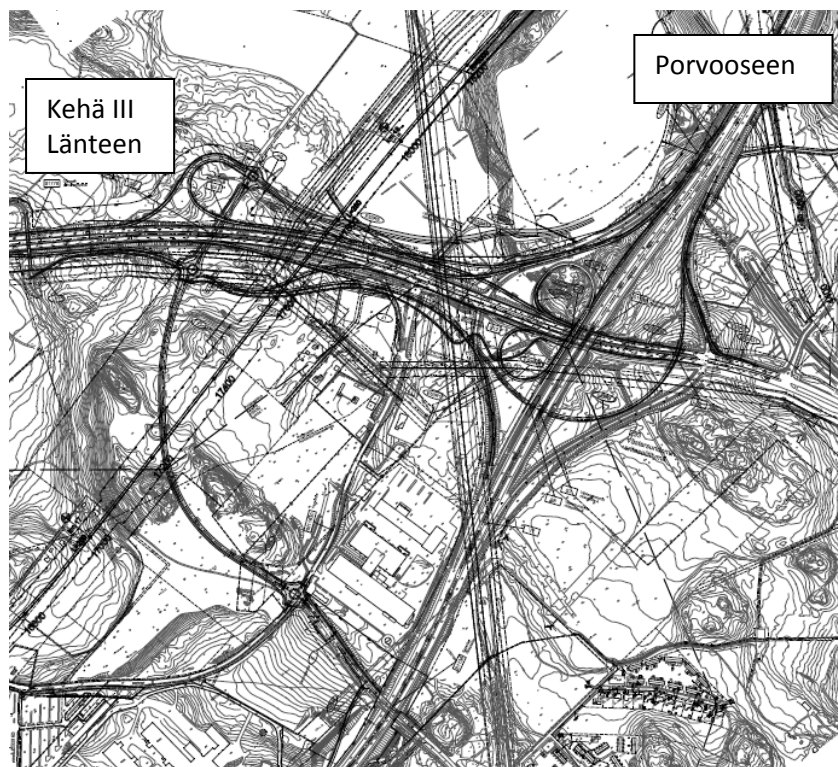
Jokeri 2 ja Jokeri 3 ovat myös suunnitteilla; aluksi bussiyhteytenä ja tulevaisuudessa mahdollisesti raitiotienä. Jokeri 3 linjaan on varauduttu Vantaan yleiskaavassa. Yleiskaavan mukaisessa tilanteessa linja olisi jatkunut Mellunmäen metroasemalle. Östersundomin alueliitoksen ja uuden itäisen huomattavan maankäyttöalueen kehittymisen myötä vahva poikittaisyhteys lentokentän suuntaan on tarpeen. Jokeri-linjoja suunniteltaessa kannattaa varautua siihen, että Jokeri-linja tai sen haara voisi olla perusteltua tuoda myös Östersundomin alueelle.



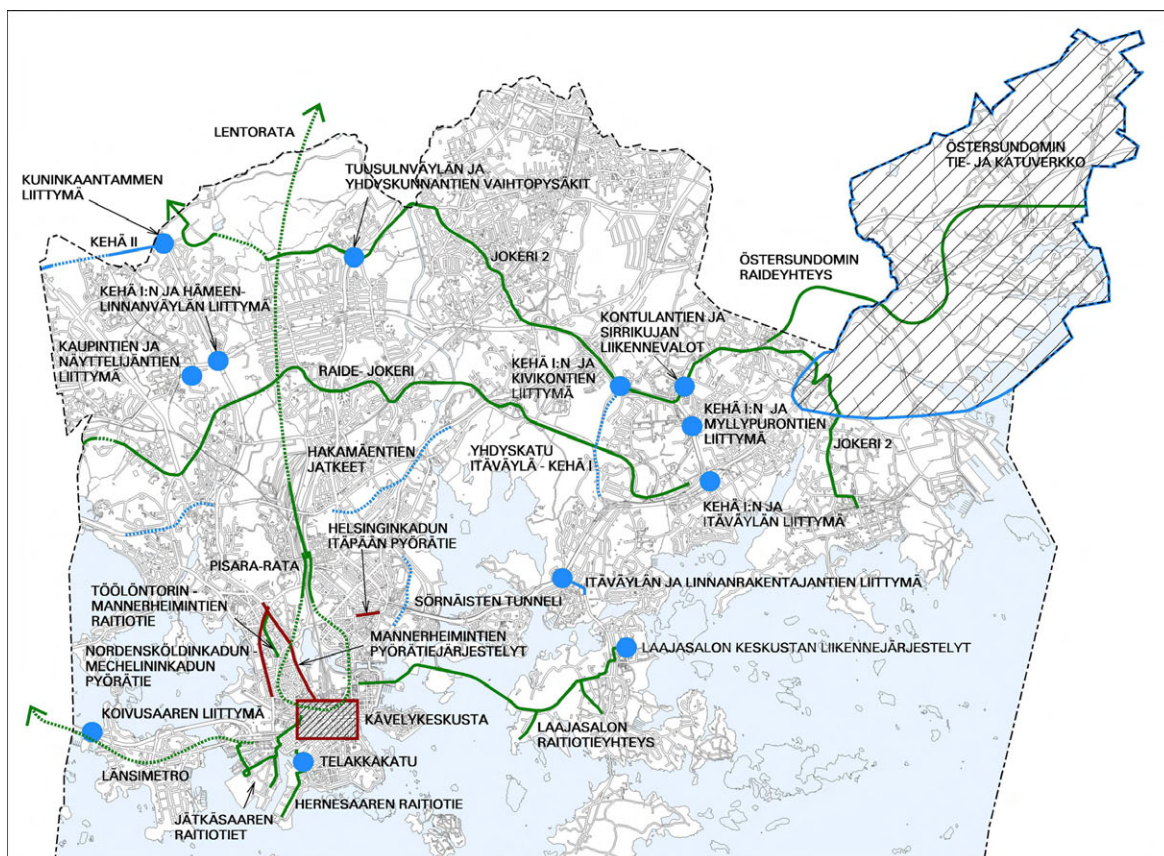
Kuva 23. Metro ja Jokeri-linjat / Vantaa

Tiehankkeita

Itäväylään ja Kehä-teihin liittyen on käynnissä useita tiehankkeita, joista osa on suunnittelutasolla ja osa toteutusvaiheessa. Kehä III - Porvoonväylä osana valtakunnallista E18 yhteyttä on tulevaisuudenkin toimenpidekohde. Itäväylää kehitetään ja samoin Kehä I tehdään liittymäsuunnittelua. Östersundomiin kiinteästi liittyen Kehä III ja Porvoon Väylän liittymäjärjestelyt muuttuvat oleellisesti vaikuttaen paljon maankäyttöön.



Kuva 24. Ote suunnitelmasta Kehä III tiesuunnitelma välillä Lahden väylä - Porvoon väylä / Ramboll



Kuva 25. Helsingin liikennehankkeita 2011 / KSV

Långmossebergenin jätevoimala

Vantaan Energia Oy rakentaa sähköä ja lämpöä tuottavan jätevoimalan Vantaalle Långmossebergeniin. Porvoon väylän ja Kehä III liittymän koillispuolelle tulee jätteenpolttolaitos, joka saa aikaan raskasta liikennettä. Vantaan Energia Oy:n Ympäristövaikutusten arviointiohjelma 10.12.2010 mukaan

Tällä hetkellä jätevoimalatontille kuljetaan Pitkäsuontien liittymästä väliaikaisen tien kautta. Kehä III:n eritasoliittymän rakentumisen jälkeen liikenne laitosalueelle on tarkoitettu ohjata eritasoliittymästä rakennettavan katuyhteyden kautta. Tämän liikenneyhteyden on arvioitu toteutuvan aikaisintaan vuonna 2015. Jätevoimalan suunniteltu käyttöönotto on vuonna 2014. Jätevoimalan kuljetusten osuus Kehä III:n ja Porvoon väylän kokonaisliikennemääristä on muutaman prosentin ja Vuosaaren satamatiellä noin 5 %. Jätevoimalan liikenteen osuus raskaasta liikenteestä näillä teillä on korkeimmillaan Porvoonväylällä (n. 10 %).



Kuva 26. Jätevoimalan sijainti (vihreä ympyrä)

Taulukko 2. Jätevoimalan arvioitu liikennemäärä vuonna 2014 jätevoimalan kuljetusten käyttämillä teillä Långmossebergenin alueen lähellä

	yhteensä autoa/vrk	raskaita ajoneuvoja autoa/vrk
Kehä III länteen	28 400	3 500
Porvoonväylä	17 200	1 200
Vuosaaren satamatie	8 100	2 300

LÄHDELUETTELO

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma(HLJ 2011)

Helsinki-Porvoo-kehysuunnitelma. Helsinki, Porvoo, Sipoo, Vantaa, 2010.

Helsinki-Porvoo-kehysuunnitelma.- Liikennejärjestelmäselvitys. Strafica Oy, 2009.

Itämetron esiselvitys. Sito Oy, Arkkitehtitoimisto HKP Oy, Strafica Oy, FCG Planeco Oy, 2010.

Liikennejärjestelmäluonnos 26.10.2010

Liikenneonnettomuudet Vantaalla Kuntek 3/2009 Vantaan kaupunki

Maankäyttö ja raideverkkoselvitys MARA (HSL 9/2010), huhtikuu 2010

Majvikin metron esiselvitys. Sito Oy, 2011.

Sipoon yleiskaavan liikenneverkkoselvitys, Väliraporttiluonnos 16.10.2007, Strafica Oy

Storörenin asemakaava ja asemakaavan muutos ASEMAKAAVAN SELOSTUS 10.2.2009 ,
Sipoon kunta

Vantaan kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma 2010, Vantaan kaupunki

Vantaan yleiskaava 2007, Vantaan kaupunki

Vt 7, vt 6 ja mt 170 joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys, Tiehallinto 2009

Vt 7, vt 6 ja mt 170 joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys, Tiehallinto 2009

Östersundomin alueen liikenteen nykytilaselvitys. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin metron ja pikaraitiotien esiselvitykset. Tiivistelmä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Östersundomin pikaraitiotien esiselvitys. WSP Finland Oy, 2010.

Östersundomin raidevaihtoehtojen vertailu. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin rakennemallit. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys. Strafica Oy, 2011.

Sarjassa aikaisemmin julkaistu:

- 2011:1 Vetovoimainen esikaupunkiasuminen
– Kohderyhmäselvitys
- 2011:2 Östersundomin yhteinen yleiskaava –
Rakennemallit
- 2011:3 Östersundom ja kauppa
- 2011:4 Östersundom ja kaupunkipientalot
- 2011:5 Majvikin metron esiselvitys
- 2011:6 Östersundomin metron ja
pikaraitiotien esiselvitykset –
Tiivistelmä
- 2011:7 Östersundomin yleiskaavan tie- ja
pääkatuverkkoselvitys