



VANTAA



PETIKKO - VARISTO - VANTAANKOSKI
LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖSELVITYS

Julkaisija	Vantaan kaupunki Kuntatekniikan keskus
------------	---

2013

Teksti	WSP Finland Oy
Kannen kuva	Jari Aaltonen / WSP Finland Oy
Taitto	WSP Finland Oy
Paino	Vantaan kaupunki 2013

Sisältö

Esipuhe	4
1 Työn lähtökohdat ja tavoitteet	5
Tarkastelualue	5
Työn tausta ja tavoitteet	6
2 Alueen nykytilanne	7
Ajoneuvoliikenteen verkko	7
Liikennemäärät	7
Liittymien toimivuus	8
Pysäköinti	8
Liikenneturvallisuus	8
Joukkoliikenne	8
Kävely ja pyöräily	10
Kaupunkikuva, katuvihreä ja pinnoitteet	11
3 Alueen maankäytön ja liikenteen kehitys	15
Maankäytön suunnitelmat	15
Liikenne-ennuste vuodelle 2015.....	15
Liittymien toimivuus.....	15
4 Alueen ongelma-analyysi.....	16
5 Toimenpide-ehdotukset.....	18
Silta Kehä III:n yli.....	18
Iltavalaistus.....	18
Porttiaiheet.....	19
Martinkyläntien ympäristön parantaminen.....	20
Julkisivut.....	20
Rakentamistapaohje.....	22
Opastusjärjestelmä.....	22
Tiilipojanlenkin liikennejärjestelyt.....	24
Pyöräilyn ja kävelyn opastus.....	24
Pienet liikennejärjestelyt ja kunnossapitotoimenpiteet.....	25
Pienet ympäristön parantamistoimenpiteet.....	27
Pyöräilyverkon täydentäminen.....	28
Kartta toimenpiteistä.....	29
Lopuksi.....	30

ESIPUHE

Tämän selvityksen tavoitteena oli määrittää nopeasti toteutettavia toimenpiteitä, joilla Varisto-Petikko-Vantaankoski -alueen toimivuutta ja ilmettä on mahdollista parantaa. Työn pohjana oli alueelle vuonna 2004 laadittu liikenneselvitys.

Tämä työ on tehty vuorovaikutuksessa Varisto-Petikko -alueen yrittäjien kanssa. Alueen kauppiaasyhdistyksen edustajien kanssa järjestettiin tapaaminen 31.1.2013, jossa esiteltiin käynnistyvää työtä ja sen tavoitteita. Työn alustavia tuloksia käsittelevä esittely- ja keskustelutilaisuus järjestettiin Fur Centerissä 16.5.2013. Tilaisuuteen osallistui noin 30 alueen kauppiasta ja yrittäjää. Palautetta esitetyistä toimenpiteistä oli mahdollista antaa tilaisuudessa ja kirjallisesti vielä tilaisuuden jälkeen.

Selvitys laadittiin Vantaan kaupungin toimeksiannosta. Työtä ohjasi kaupungin puolelta Jaana Virtanen. Kaupungilta työryhmään kuuluivat lisäksi Timo Kallaluoto, Elina Komulainen, Emmi Koskinen, Teuvo Kuparinen, Laura Muukka ja Sirpa Törrönen.

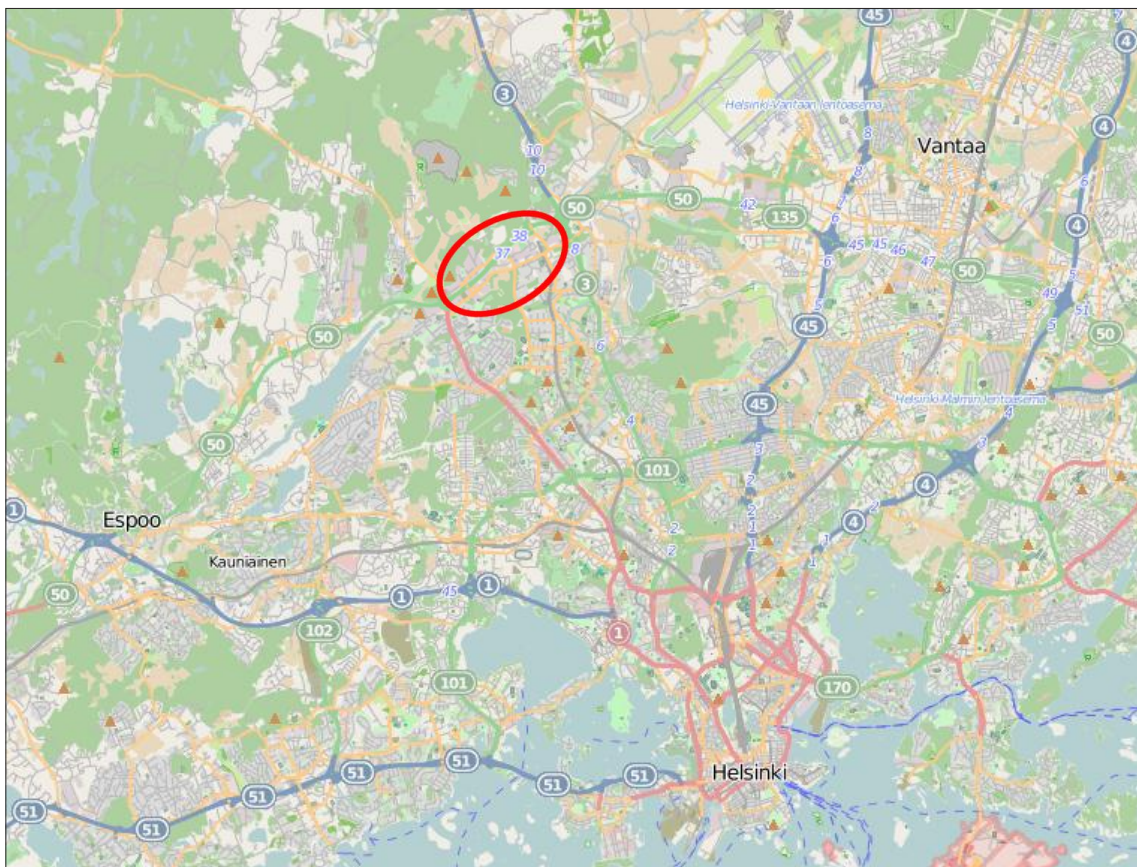
Selvityksen toteutuksesta vastasi WSP Finland Oy, jossa työhön osallistuivat Timo Kärkinen, Annika Rantala, Olli Pekka Pakkanen, Arto Kaituri ja Jari Aaltonen.

1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Tarkastelualue

Varisto-Petikko-Vantaankoski -alue sijaitsee Länsi-Vantaalla. Alueen keskellä on Kehä III ja alueen itäosassa Vantaankosken rata, joka vuonna 2015 täydentyy Kehäradaksi. Alueen itärajalla on Hämeenlinnanväylä (vt 3) ja länsireunassa Vihdintie (mt 110). Alueen sisäiset pääväylät ovat Kehä III:n suuntaiset Martinkyläntie Kehä III:n eteläpuolella Varistossa ja Petikontie-Tiilipojanlenkki Kehän pohjoispuolella Petikossa. Alue rajoittuu etelässä Variston ja Martinlaakson asuinalueisiin ja pohjoisessa viheralueisiin. Alueen sijainti pääkaupunkiseudulla on esitetty kuvassa 1.

Tarkastelualueella on runsaasti rakentamiseen ja kodin sisustamiseen liittyviä liikkeitä. Kauppoja alueella on ollut jo usean vuosikymmenen ajan. Alue mainostaa itseään Suomen suurimpana ulkokauppakeskuksena. Vähittäiskaupan lisäksi alueella on tukkuliikkeitä sekä enemmän rakentamisen ammattilaisille suunnattuja liikkeitä. Vantaankosken alueella on toimistoja sekä Sanoma Oy:n painolaitos.



Kuva 1. Tarkastelualueen sijainti.



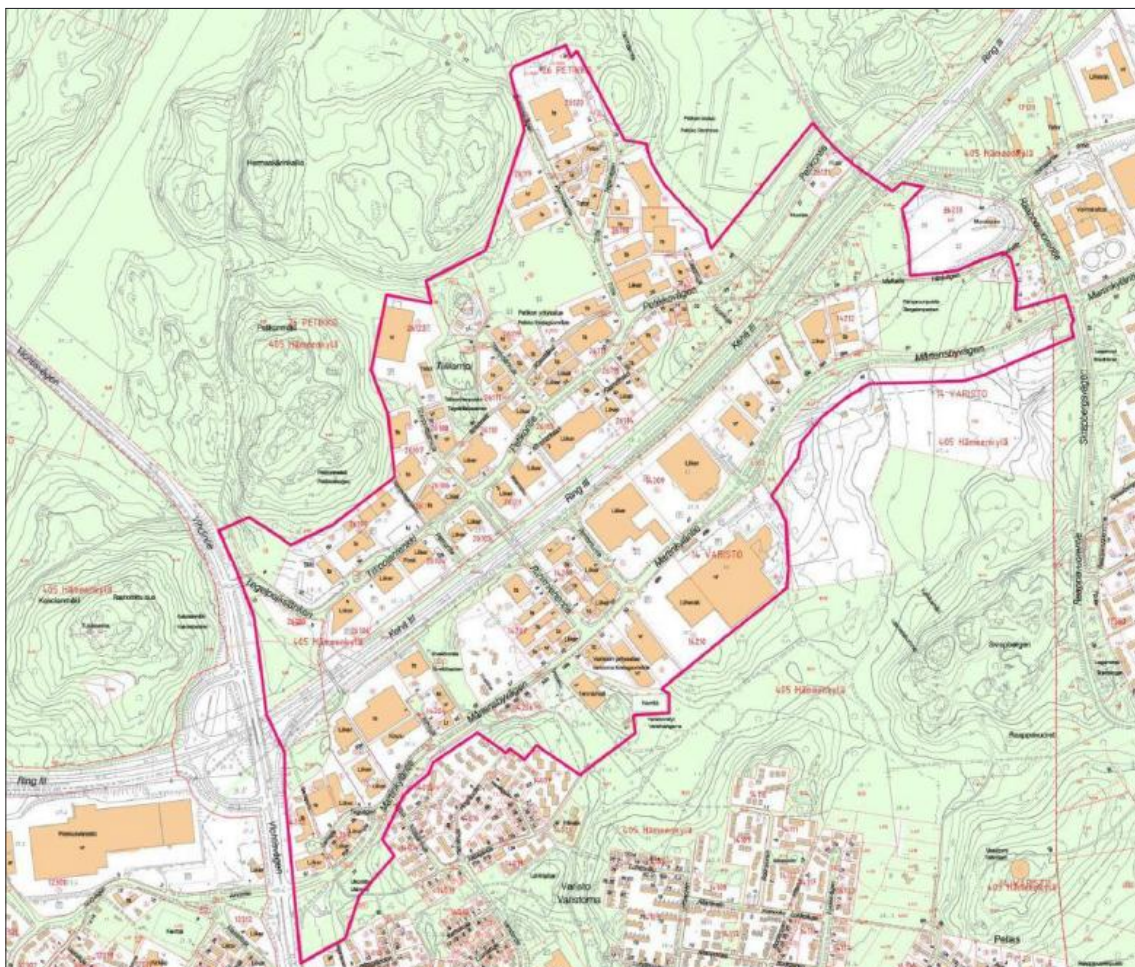
Työn tausta ja tavoitteet

Varisto-Petikko -alue on menettänyt asemiaan pääkaupunkiseudun kauppakeskusten välisessä kilpailussa. Kun alue ennen oli yksi johtavista huonekalu- ja sisustuskaupan keskuksista, ovat uudet keskukset, erityisesti Porttipuisto, nousseet merkittävämmiksi kauppapaikoiksi. Tämä on näkynyt myös tarkastelualueen kauppatarjonnassa: mm. Iskun ja Askon päämyymälät ovat siirtyneet pois Varistosta.

Tarkasteltavasta alueesta laadittiin liikenneselvitys vuonna 2004. Tuolloisten kehitysnäkemien mukaan alueelle oli sijoittumassa merkittävästi uutta maankäyttöä ja sen aiheuttaman

liikennemäärien kasvun mukaan alueen liikenneverkkoa piti parantaa merkittävästi. Esitetyt mittavat parantamistoimenpiteet olivat pääosin kalliita, joten niiden toteuttaminen on jäänyt tekemättä. Syynä toteuttamattomuuteen on myös se, että maankäyttö ja sen seurauksena liikenne eivät ole kehittyneet ennustetulla tavalla.

Tavoitteena tässä työssä on määritellä, millä liikenteellisillä ja maisemallisilla toimenpiteillä alueen houkuttelevuutta ja yleiskuvaa voidaan parantaa. Toimenpiteet määritellään siten, että osa niistä voidaan toteuttaa mahdollisimman nopeasti.



Kuva 2. Tarkastelualue.

2 ALUEEN NYKYTILANNE

Ajoneuvoliikenteen verkko

Alueen keskeiset sisäiset väylät ovat Kehä III:n suuntaiset Martinkyläntie ja Petikontie-Tiilipojanlenkki, jotka molemmat kytkeytyvät länsipäässä Vihdintiehen. Tarkastelualueella ne yhdistää toisiinsa Riihimiehentie, joka ylittää sillalla Kehä III:n. Yhteydet Kehä III:lle ovat Petikontien ja Riihitontuntien ns. lohenpyrstöliittymien kautta.

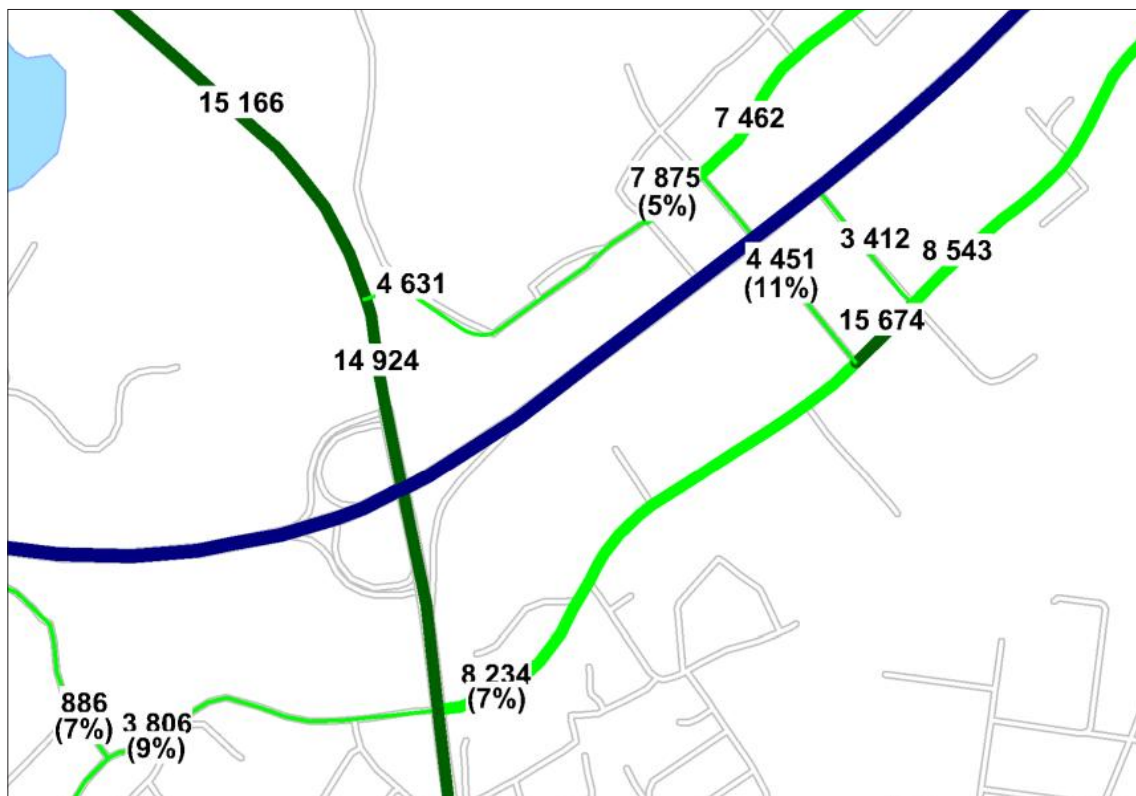
Liikennemäärät

Liikennemäärät tarkastelualueen katuverkolla arkipäivisin vuonna 2012 on esitetty kuvassa 3. Raskaan liikenteen osuus tarkastelualueen katuverkolla on huomattavan korkea, mikä selittyy alueella toimivien yritysten toimitus- ja jakelukuljetuksilla.

Liikenteellisesti vilkkain osuus alueella on Martinkyläntiellä Riihimiehentien ja Riihitontuntien välillä, jossa liikennettä on arkisin noin 15 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kehä III:n liikennemäärä arkisin Riihimiehentien kohdalla on noin 36 700 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Alueen arkipäivien autoliikenne on pääosin vähentynyt edellisen liikenneselvityksen pohjana olleista vuoden 2003 liikennemääristä. Muutamilla katuosuuksilla määrät ovat laskeneet varsin paljon. Tällaisia ovat mm. Riihimiehentie (> -26 %), Riihitontuntie (-27 %) ja Martinkyläntie (-15 %).

Liikennemäärä Kehä III:lla on myös vähentynyt. Vuonna 2012 liikennettä Liikenneviraston Askiston mittauspisteessä (LAM) tarkastelualueen länsipuolella oli noin yksi prosentti vähemmän kuin vuotta aikaisemmin.



Kuva 3. Liikennemäärät tarkastelualueen katuverkolla arkipäivisin vuonna 2012 (ajon./vrk, sulussa raskaan liikenteen osuus; Vantaan kaupungin liikennelaskennat).



Liittymien toimivuus

Kriittisimpiä liittymiä tarkastelualueella ovat Martinkyläntien liittymät Riihimiehentien ja Riihitontuntien kanssa. Vuoden 2004 selvityksessä niiden toimivuuden todettiin olevan hyvä: käytösuhteet olivat noin 0,5. Kuormittunein tarkastelualueen liittymistä oli Martinkyläntien ja Kivivuorentien liittymä.

Liikenneverkkoon on vuoden 2004 jälkeen tullut vain Sanomatie, joka parantaa yhteyksiä Kehä III:lle ja siten keventää Martinkyläntien liikennettä Vantaankoskella. Liikennemäärät ovat tällä hetkellä pienemmät kuin vuonna 2003, joten liittymien toimivuus on tällä hetkellä hyvä myös liikenneverkon kuormituksen ollessa suurimmillaan.

Liikennemäärä Martinkyläntiellä Kivivuorentien ja valtatie 3 välillä oli vuoden 2004 selvityksessä liikennemallitarkasteluun perustuen noin 18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, kun lukema vuoden 2012 laskennoissa oli 9 300 ajon./ vrk.

Pysäköinti

Pysäköinti tarkastelualueella on liikkeiden ton-teilla. Pääosin pysäköinti ei aiheuta suuria ongelmia, sillä paikkamäärät ovat nykyiselle kysynnälle riittävät. Vaikeus voi olla löytää tietyn liikkeen pysäköintiin, koska opastusta ja mainoksia alueella on paljon ja pysäköintiopasteet hukkuvat muiden ilmoitusten joukkoon.

Liikenneturvallisuus

Tarkastelualueella on vuosina 2007–2011 tapahtunut yhteensä 13 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta, joissa loukkaantui 14 henkilöä. Merkillepantavaa on, että loukkaantumisista peräti puolet eli 7 tapahtui mopo-onnettomuuksissa. Edellisten lisäksi alueella tapahtui 88 aineellisiin vahinkoihin johtanutta onnettomuutta.

Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista 6 tapahtui Martinkyläntiellä, mutta erityisiä onnettomuuskeskittymiä ei ollut. Martinkyläntie on tarkastelualueen vilkkain katu, joten onnettomuuksien keskittyminen sille on luonnollista. Aineellisiin vahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa on keskittymä Martinkyläntien ja Raappavuorentien liikennevalo-ohjatussa liittymässä.

Joukkoliikenne

Junaliikenne palvelee Vantaankosken asemalle. Radalla liikennöivät M-junat Helsingin keskustaan 10 minuutin vuorovälillä arkisin klo 6-19 ja lauantaisin klo 9-17. Muina aikoina vuoroväli on 15–20 minuuttia noin klo 23:een asti illalla.

Kehäradan liikennöinti alkaa heinäkuussa 2015. Tällöin Vantaankoskelta pääsee junalla Helsingin suunnan lisäksi myös Lentoasemalle ja Tikkurilaan. Kehäradan valmistuessa myös Vantaan bussilinjastoa muutetaan.

Bussiliikenteessä tärkeimmät aluetta palvelevat Vantaan sisäiset linjat ovat 35 ja 50, joiden vuorovälit ruuhka-aikoina ovat 30 minuuttia ja muulloin 60 minuuttia. Linja 35 tarjoaa yhteyden mm. Myyrmäestä Varistoon ja Vantaankoskelle (mutta se ei aja aseman kautta) ja linja 50 Petikosta Vantaankosken asemalle, Myyrmäkeen ja Tikkurilaan.

Seutuliikenteessä aluetta palvelevat linjat voidaan jakaa kahteen ryhmään: vain ruuhka-aikoina ajettavat, lähinnä työmatkaliikennettä palvelevat linjat, sekä linjat, joilla on laajemmat liikennöintiajat, ja jotka palvelevat myös ostos- ja asiointimatkoja.

Vain ruuhka-aikoina liikennöiviä linjoja ovat 435, 360, 361, 535 ja 941. Liikennöintiajasta johtuen linjoilla on vain muutamia lähtöjä päivässä. Kolmella ensin mainitulla linjalla on toinen päätepiste Elielinaukiolta Helsingistä. Kaksi jälkimmäistä liikennöi Vantaalla pääosin Kehä III:ä pitkin.

Koko päivän liikennöiviä linjoja ovat 362 ja 363, joiden molempien toinen päätepysäkki on Elie-linaukiolla. Linjan 363 toinen päätepysäkki on Petikossa ja linjan 363 Vantaankosken asemalla. Vuorovälit linjoilla ovat ruuhka-aikojen ulkopuolella 60 minuuttia, ruuhka-aikoina lyhyemmät.

Nykyiset joukkoliikenteen nousumäärät arkin alueen pysäkeillä vaihtelevat alle viidestä enimmillään noin seitsemääkymmeneen. Arkipäivän nousijamäärät ovat suurimmalla osalla alueen pysäkeistä pieniä ja suurin osa niistä on työmatkaliikennettä. Asiointiliikennettä kauppa-alueella on jonkin verran iltaisin.

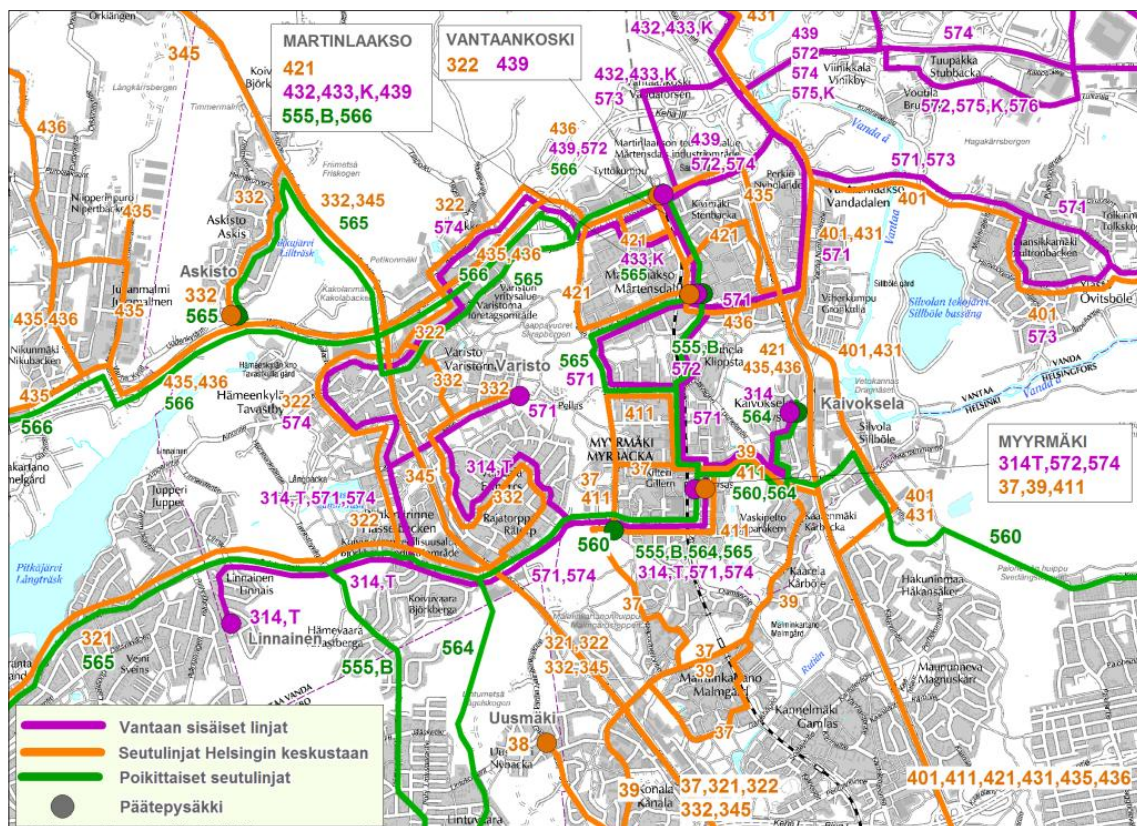
Länsi-Vantaalle on laadittu **linjastosuunnitelmaluonnos**, jonka lähtökohtana on Kehäradan liikennöinnin alkaminen. Luonnoksen (5.3.2013) mukainen liikenne alueella on esitetty kuvassa 4.

Vantaan sisäisillä linjoilla pääsee edelleen Myyrmäestä Petikkoon. Yhteys ei enää jatku Tikkurilaan, vaan Tikkurilasta on yhteys Kehärataa pitkin Vantaankosken asemalle.

Suunnitelmaluonnoksessa Petikosta ja Varistosta on suoria yhteyksiä seutulijnjoilla Helsinkiin. Kehäradan junista Vantaankosken asemalta muodostuu vaihtoyhteyksiä Petikkoon ja Varistoon:

- Petikkoon arki-iltaisin 3-4 bussia tunnissa, lauantaisin ja sunnuntaisin ostosaikaan 3 bussia tunnissa
- Varistoon arki-iltaisin 3-4 bussia tunnissa, lauantaisin ja sunnuntaisin ostosaikaan 3 bussia tunnissa.

Joukkoliikenteellä pääsee halutessaan liikkeisiin Petikossa ja Varistossa. Isompien ostosten, kuten huonekalujen, kohdalla joukkoliikenteel-



Kuva 4. Länsi-Vantaan linjastosuunnitelmaluonnoksen mukainen linjasto Myyrmäen suuralueella Kehäradan liikennöinnin alkaessa. Kuva Länsi-Vantaan linjastosuunnitelmasta (luonnos 5.3.2013).



lä liikkuminen ei ole ongelma, koska ostoksille on todennäköisesti kuitenkin tilattava kotiin-kuljetus tai vuokrattava pakettiauto. Sen sijaan keski suurten ostosten kanssa joukkoliikenteellä liikkuminen on melko hankalaa, etenkin jos matkalla on vaihdettava liikennevälineestä toiseen.

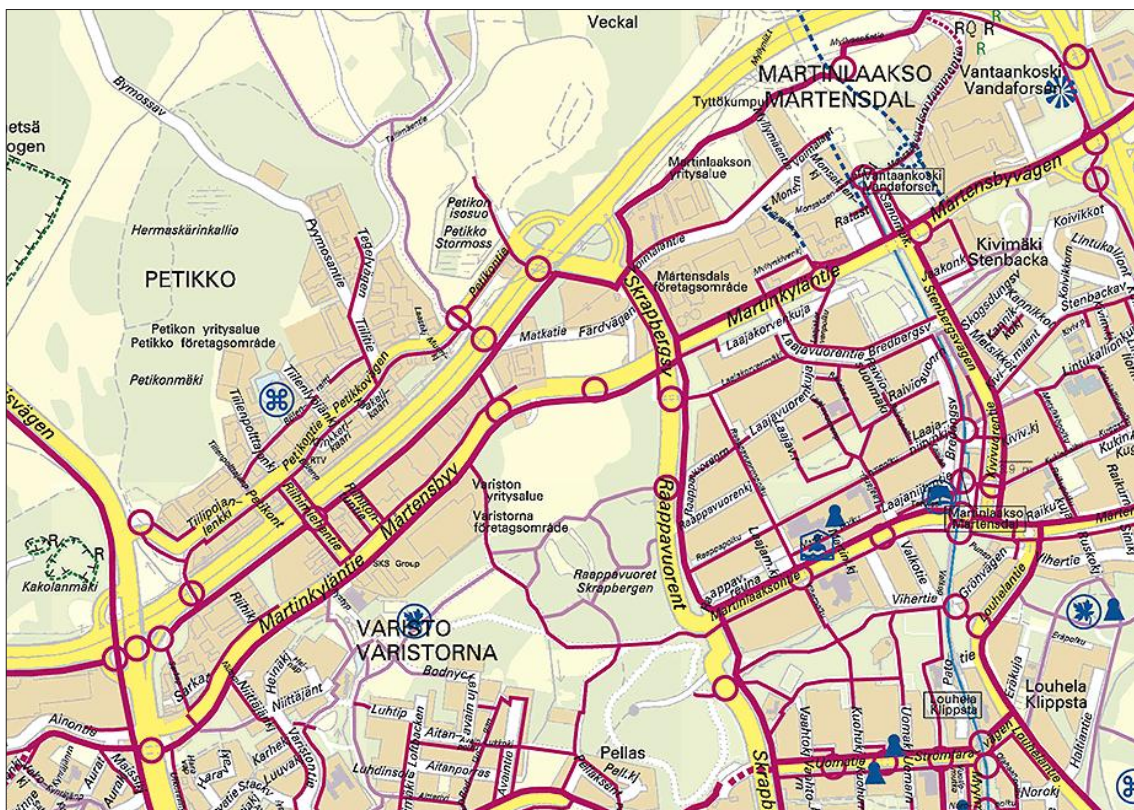
Joukkoliikenteellä alueen sisällä liikkuminen on mahdollista, mutta ei erityisen helppoa, eikä se onnistu suunnittele mattomasti. Kehä III: a pitkin ajavat linjat eivät sovellu alueen sisäiseen liikkumiseen. Alueen sisällä kannattaa panostaa siihen, että joukkoliikenteellä alueelle tulleet pääsevät sujuvasti liikkumaan kävellen liikkeiden väleillä.

Kävely ja pyöräily

Pyörätieverkon kattavuus on nykyisin hyvä katujen varsilla. Jatkuvuudessa on kuitenkin paikoin ongelmia. Martinkyläntien varressa pyörätie vaihtaa puolta ja katkeilee, vaikka pyörätie onkin koko alueella vähintään toisella puolella katua.

Alueella on monia erittäin hyviä järjestelyjä. Vantaankosken asemalla on erittäin korkeatasoinen pyöräparkki, jossa katoksen alla on runkolu-kittavat pyörätelineet. Martinkyläntien ja Raappavuorentien liikennevaloissa on joka suunnalla pyöräilijöitä varten tangot, joihin voi nojata valon vaihtumista odotellessa.

Kehä III: n varrella tien eteläpuolella on pyörätie. Siltä on tarkastelualueella neljä yhteyttä Kehä III: n alitse tai ylitse, joista yksi on Riihimiehentien silta.



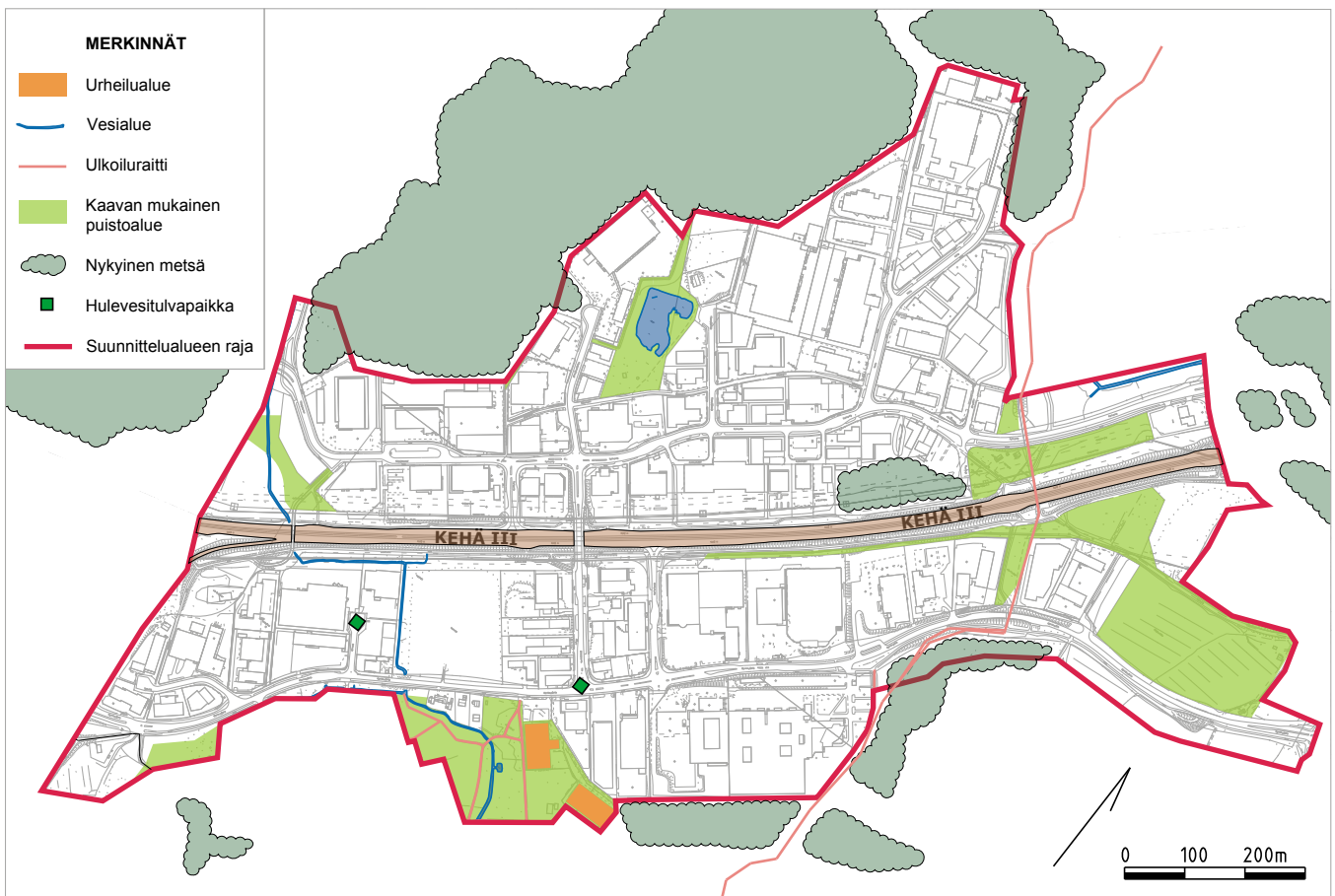
Kuva 5. Jalankulun ja pyöräilyn verkosto.

Kaupunkikuva, katuvihreä ja pinnoitteet

Suunnitelma-aluetta leimaa työpaikka- ja teollisuusalueen vaikutelma, joka muodostuu alueen rakennuksista, pihoista sekä paikoitellen niitä ympäröivistä aidoista ja katutiloista. Alueen rakennukset ovat Martinkyläntien länsipään eteläreunaa lukuun ottamatta pääosin teollisuus- ja kaupparakennuksia. Monet niistä ovat betonielementtirakenteisia useilta eri aikakaudelta. Rakennusten julkisivut ovat paikoittain mainosten täyttämiä. Alueen sisällä ei juuri ole puistoja tai lähimetsiä, ne sijoittuvat suunnitelma-alueen reunoille tai ulkopuolelle. Nykyinen kasvillisuus onkin pääosin istutettua, ja se on sijoitettu pitkälti rakennusten ja katujen ehdoilla.

Petikko-Variston -alue ei näyttäydä Kehä III:lle kovinkaan houkuttelevana, eikä alue erotu nykyisen matalan arkkitehtuurin kautta ohikulkvalle liikenteelle. Kauppiat ovat yrittäneet lisätä omaa näkyvyyttä laajoilla lipputankorivistöillä sekä Kehä III:n liikenteelle suunnatuilla lakana-mainoksilla. Syntynyt vaikutelma on kaupunkikuvallisesti levoton ja osin epämääräinen. Kehä III:n ylittävä, Petikon ja Variston alueet yhdistävä Riihimiehentien silta ei erotu Kehä III:n liikenteelle muista väylää ylittävistä silloista.

Petikon puolella rakennukset rajaavat melko tiiviisti katualuetta, kun taas Variston puolella katutila on epämääräisempi ja paikoin laajat pysäköintialueet sijaitsevat rakennusten edustoilla. Myöskään pensaita ja katupuita ei ole toteutettu pitkille katuosuuksille erityisen yhtenäisenä, vaan kasvillisuus on lähinnä siellä, minne sen on katsottu mahtuvan.



Kuva 6. Tarkastelualueen viher- ja ulkoilalueet.

Alueen katupuusto on varsin samanikäistä. Lyhyet katupuurivistöt katkeavat esimerkiksi valaisimien tai tonttiliittymien sijaintien vuoksi. Tämä vaikuttaa osaltaan siihen, ettei alueelle synny vaikutelmaa kaupunkikuvaa tukevasta ja yhdistävästä katutilasta. Katuvihreää on myös melko vähän. Kodin 1:n edustalla oleva laaja-alainen rinneistutus on näyttävä ja vähentää teollisuus-alueaista vaikutelmaa.

Katupuiden joukossa on muutamia runko- vaurioisia sekä kasvuhäiriöisiä puita. Vauriot ovat todennäköisesti aurauskaluston aiheuttamia tai puutteellisesta hoidosta johtuvia. Muutamia puita on poistettu, eikä uusia ole istutettu tilalle. Myös katujen varsilla kasvavien pensaiden joukossa on kuolleita yksilöitä. Pensaat eivät ole aina kestäneet aurausta, eikä vaurioituneita istutuksia ole korjattu.

Martinkyläntien itäpäässä on yksi kevyen liikenteen väylän ja tontin välissä rivissä kasvava puu, joka on lähtenyt kallistumaan voimakkaasti (kuva 27).

Alueella on runsaasti kovia pintoja, kuten asfalttia ja erilaisia kiveyksiä. Kautta koko suunnittelualueen on nähtävillä rikkoutunutta, murtunutta sekä paikattuja asfalttiosuuksia. Alueella on myös kohtia, joista asfaltti puuttuu täysin. Useissa liittymäkohdissa on nähtävillä aurauskaluston siirtämiä ja rikkomia betonisia reunakiveyksiä (kuva 8). Myös reunakivien kehystämä betonikiveys on samalla hajonnut. Osissa hajonneissa reunakivissä on jopa rauditus tullut esille. Reunakiviä tai kiveyksiä ei ole säännöllisesti korjattu.



Kuva 7. Kasvuhäiriöinen ja osaksi kuivanut puu Riihitontuntien ja Martinkyläntien risteyksessä.

Hulevesien luonnonmukainen käsittely ja viivytys eivät ole olleet esillä alueen toteuttamisen yhteydessä, vaikka se nykyisten periaatteiden mukaisesti on tarpeellista alueilla, joilla on runsaasti kovia pintoja. Hulevesien johtamisen kannalta haastavia paikkoja onkin syntynyt Vihdintien varteen. Ne eivät tosin ole pelkästään seurausta Petikko-Varisto -alueen toteuttamisesta.

Martinkyläntien länsipään omakotitalotonttien sekä paikoin muidenkin tonttialueiden vihreästä on tullut osa katuvihreää. Omakotitaloalueiden puusto on tullut reilustikin kevyen liikenteen väylän puolelle peittäen näkyvyyttä. Tonttien ja katualueen asfaltin väliin jääneet kaistaleet ovat monin paikoin hoitamattoman ja epäsiistin näköisiä. Paremmiin ylläpidettyjä alueita ovat ajoradan ja kevyenliikenteen väylän väliin jäävät nurmikaistat.

Tonttien ja katualueen liittymissä on nähtävissä useissa kohdissa nurmialueita, jotka ovat painuneet ajoneuvojen renkaiden alla (kuva 28). Vaurioita ei ole korjattu tai korvattu ajoneuvon kestävillä kiveyksillä. Alueelta löytyy useita kohtia, sekä tonttien ja katutilan puolelta, jotka antavat epämääräisen ja välinpitämättömyyden vaikutelman alueesta.



Kuva 8. Rikkoutuneita reunakiveyksiä.



Kuva 9. Epämääräinen istutusalue.



Kuva 10. Kevyen liikenteen väylän ja rakennuksen väliin kasvaneita rikkaruohoja ja puuntaimia.

3 ALUEEN MAANKÄYTÖN JA LIIKENTEEN KEHITYS

Maankäytön suunnitelmat

Tarkastelualueelle suunniteltu maankäyttö on pääosin toteutunut. Varistossa Martinkyläntien varrella on yksi iso rakentamaton liikerakennustontti, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Petikon puolella ei ole merkittäviä rakennushankkeita.

Kauppa on alueella kehittynyt siten, että Petikossa on enenevässä määrin suoraan yrityksille tai rakentamisen ammattilaisille suunnattuja liikkeitä, kun taas Variston alue suuntautuu vähittäismyyntiin. Kehitys on tapahtunut markkinavetoisesti ilman hallinnollista ohjausta. Kehitys jatkunee samaan suuntaan, eikä siihen ole syytä puuttua.

Liikenne-ennuste vuodelle 2015

Liikennemäärät alueella ovat laskeneet viime vuosina. Viimeisten kahden vuoden aikana liikennemäärät tarkastelualueen pääväylillä ovat laskeneet keskimäärin noin 11 %. Kyseessä ei ole vain Petikkoa ja Varistoa koskeva ilmiö, vaan taouden taantuma on vähentänyt liikennesuoritetta myös koko Suomen tasolla.

Tarkasteltavalla alueella liikenteen väheneminen johtuu paitsi yleisistä suhdanteista myös kaupan synnyttämän liikenteen suuntautumisesta tarkastelualueen sijasta muihin kauppakeskuksiin, kuten Tammistoon ja Porttipuistoon.

Selvityksen laadinnan aikaan näköpiirissä ei ole tekijöitä, jotka johtaisivat autoliikenteen kasvuun alueen katuverkolla. Näin ollen nykytilanteen liikennemääriä voi pitää lähtökohtana vuoden 2015 liikennetarkasteluille.

Liittymien toimivuus

Liikenneverkon mitoittava ajankohta on normaalisti arkipäivän iltahuipputunti klo 16-17, jolloin tapahtuu suurin osa illan työmatkaliikenteestä. Osa liikenteestä on asiointimatkoja. Tilaa vievän erikoiskaupan, kuten huonekalujen, osalta suurimmat liikennemäärät syntyvät lauantaisin klo 12-13 välillä. Siksi liikenneverkon toimivuus tarkastelualueella on tarkistettava molempina ajankohtina.

Kaikkien alueen tärkeimpien liittymien toimivuus niin arkipäivän iltahuipputuntia kuin lauantain keskipäivälläkin on hyvä. Suurimmat kuormitukset ovat Martinkyläntien liittymissä Riihitontuntien ja Riihimiehentien kohdissa, mutta näissäkin liikenteellistä kapasiteettia on vielä merkittävästi jäljellä. Liikenne ehti tarkasteluajoina aina läpäisemään liittymät ensimmäisen vihreän valovaiheen aikana.

4 ALUEEN ONGELMA-ANALYYSI

Alueen yrittäjät ovat huolissaan vähenevistä asiakasmääristä. Kilpailevia kauppaa-alueita on pääkaupunkiseudulle syntynyt useita, joista esimerkiksi Porttipuisto kilpailee monien huonekalukauppoineen samoista asiakkaista. Vähenevät asiakasmäärät Varisto - Petikko -alueella näkyvät myös alueen katuverkon pienentyneinä liikennemäärinä.

Ympäristön osalta ongelmia käsiteltiin osittain jo nykytila-analyysin yhteydessä ja sekä maiseman että liikenteen toimenpiteitä tarkennetaan toimenpide-ehdotuksissa. Alueella on korjaamista vaativia katu- ja viherkohteita, mutta kaupallisen houkuttelevuuden kannalta seuraavassa käsiteltävät ongelmat ovat kuitenkin pieniä.

Autoliikenteen toimivuuden kannalta alueella ei ole ongelmia. Maankäyttö alueella on lisääntynyt paljon vähemmän kuin vuonna 2004 tehdyssä edellisessä liikenneselvityksessä ole-

tettiin, ja sen vuoksi tuolloin laadittu liikenneennuste ei ole toteutunut. Tämä on alueen kannalta hyvä, koska autoliikenteen kapasiteetin merkittävä lisääminen edellyttää yleensä hyvin kalliita toimenpiteitä.

Liikenteeseen vaikuttaa taloudellisen tilanteen kehitys. Talous ei arvioiden mukaan näytä kasvavan lähivuosina. Näin ollen liikennemäärät tarkastelualueella eivät merkittävästi muutu ja katuverkon kapasiteetin lisäämiseen ei tarvita investointeja.

Tiilipojanlenkki on koettu liikenteen kannalta sekavaksi. Tilannetta on yritetty selkeyttää liikennemerkeillä ja katuun maalatuin merkinnoin. Perusongelma on se, että järjestely poikkeaa varsin paljon normaalista liikenneympäristöstä. Lisäksi ennen ajoyhteyttä Vihdintielle katu päättyi lenkkiin, joka tuolloin oli yksisuuntainen. Onnettomuuksia tässä kohdin ei viime vuosina ole tapahtunut.



Kuva 11. Muuntaja estää näkyvyyden Tiilipojanlenkiltä vasemmalle käännytessä.

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen kohta nykyjärjestelyssä on poistuminen lenkin pohjoispuolisesta, yksisuuntaisesta haarasta. Tämä koskee sekä lenkin sisällä olevan pysäköintialueen käyttäjiä että siihen kytkeytyvien yritysten liikennettä. Kadun varrella oleva muuntaja estää näkyvyyden vasemmalle (kuva 11).

Pientä kunnossapitotarvetta alueella on runsaasti. Kunnostusta vaativat kohdat antavat osaltaan alueelle taantunutta ja välinpitämätöntä leimaa. Korjattavaa on niin kaupungin kuin yritystenkin mailla sekä liikenneväylillä että viheralueilla.

Kävely- ja pyöriteiden kunto vastaa kaupungin yleistä tasoa. Väylillä on jonkin verran pitiuussuuntaisia halkeamia ja muutamien paikoin päällyste on vaurioitunut. Eniten korjattavaa on suojatiemerkinnoissä, joita ovat kuluttaneet sekä nastarenkaat, talvikunnossapitokalusto että ajoradoille tehdyt päällysteiden urapaikaukset.

Opastuksen kannalta haasteelliseksi tilanteen tekee alueen laajuus sekä yksittäisten liikkeiden suuri määrä. Halutun liikkeen löytäminen voi alueella harvoin käyvälle olla vaikeaa.

Liikuttaessa alueen sisällä pyörä on kätevin väline: kävelyn etäisyydet alueen sisällä ja esimerkiksi Petikosta Varistoon ovat pitkiä, mutta autolle matkat liikkeiden väleillä ovat lyhyitä.

Pysäköinnin osalta ongelmaksi on syntynyt käsitys, että varsinkin Petikon puolella tonttien väleille ei voida avata ajoyhteyttä. Tällainen yhteys helpottaisi siirtymistä vierekkäisten liikkeiden välillä. Kaavoituksen tai muiden hallinnollisten syiden vuoksi ei kuitenkaan ole mitään estettä yhdistää rinnakkaisia tontteja toisiinsa ajoyhteydellä. Yrittäjät voivat toteuttaa yhteydet niin halutessaan. Jos tonttien välillä on kevyen liikenteen väylä, täytyy tämä kohta ajoyhteydestä merkitä suojatieksi.



Kuva 12. Runsaiden mainosten visuaalinen häly peittää tarpeellisen informaation.

5 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

Silta Kehä III:n yli

Suuret potentiaaliset asiakasvirrat kulkevat päivittäin Kehä III:a pitkin. Kehä III:n ylittävästä, Petikon ja Variston alueet yhdistävästä Riihimiehen tien sillasta kehitetään koko aluetta yhdistävä ja Kehä III:n liikenteelle erottuva paikallinen maamerkki.

Iltavalaistus

Kehä III:n ylittävälle sillalle voidaan luoda näytävyyttä mm. uudella valaistuksella (kuva 15).

Yöllinen havainnekuva on raportin etukannessa.



Kuvat 13-14. Esimerkkejä Kehä III:n ylittävän sillan uudesta ilmeestä, joka voidaan toteuttaa esimerkiksi maalauksin, istutuksin tai uusilla materiaaleilla.



Kuva 15. Kehä III:n ylittävälle sillalle voidaan luoda uusi ilme valaistuksen avulla. Yökuva on raportin etukannessa.

Porttiaiheet

Alueelle voidaan saapua Kehä III:n suunnan lisäksi neljästä suunnasta eli Martinkyläntien itä- ja länsipäistä, Petikontien itäpäästä ja Tiilipojanlenkin länsipäästä. Näiden suuntien yhteyteen voidaan toteuttaa alueen yhteinen porttiaihe, joka korostaa alueen identiteettiä, ja tiedottaa alueesta myös ohiajajille.

Porttiaiheessa ei voi mainostaa jokaista alueen yritystä, mutta jokin yhteinen teema, kuten esimerkiksi kauppiaasyhdistyksen logo ja nettisivujen osoite, voisi näkyä porttiaiheessa (kuva 16).



Kuva 16. Porttiaihe saavuttaessa Petikko-Varisto alueelle.



Julkisivut

Kiinteistöjen ja piha-alueiden julkisivut ovat olennainen osa katutilan ilmettä. Rakennusten julkisivujen lisäksi myös aidat ja portit ovat merkittäviä yrityksen houkuttelevuuden ja tunnistettavuuden kannalta (kuvat 20 ja 22).

Kiinteistöstä riippuen julkisivujen parantamiseksi voi olla useita eri keinoja. Yhtenä alueen tyypillisenä ongelmana on mainosten runsas määrä, hyvin vapaamuotoinen ilme ja sijoittelu alueen rakennuksiin tai niiden eteen. Sopimalla yhteiset pelisäännöt katu- ja julkisivumainoksille, voidaan julkisivujen ilmettä rauhoittaa ja samalla taata jokaiselle yrittäjälle tasapuolinen näkyväisyys (kuva 17).

Martinkyläntien ympäristön parantaminen

Alueen kaupunkikuvallinen yleisilme edellyttää toimenpiteitä myös katutilojen osalta. Selvityksessä esitetään, että Variston puolella ensimmäisenä kunnostettava kohde on Martinkyläntien keskeisin osuus, jossa istutuksia ja kadunkalusteita lisäämällä sekä pintamateriaaleja parantamalla luodaan alueelle miellyttävämpää kaupunkitilaa myös kevyen liikenteen käyttäjille (kuvat 18 ja 19). Petikon puolella vastaava ensimmäisenä kunnostettava alue on Tiilipojanlenkki, samalla kun sen liikenteellisiä järjestelyjä selkeytetään. Vastaavat kunnostamistoimenpiteet soveltuvat koko Petikko-Variston tarkastelualueelle.



Kuvat 17. Kiinteistöjen osalta kaupunkikuvallista ilmettä on parannettavissa mm. sopimalla mainosten yhtenäisestä sijoittelusta ja niiden ilmeestä.



Kuvat 18. Martinkyläntien ja Riihitontuntien risteysalueen nykyilme.



Kuvat 19. Martinkyläntien ja Riihitontuntien risteysalueen uusi ilme pintamateriaalien, katupuiden, valopölyjen ja kalusteiden uusimisen jälkeen.

Rakentamistapaohje

Alueen yleisilmeen parantamiseksi olisi hyvä muodostaa yhteinen tahtotila sekä kiinteistön omistajien, yrittäjien että virkamiesten osalta alueella käytettävistä ratkaisuksista. Monella vastaavalla alueella on laadittu ns. Design Manuaaleja tai kaavoituksen yhteydessä rakennustapaohjeita, joissa annetaan suosituksia esimerkiksi käytettävistä aitamalleista, kadunkalusteista, roska-astioista, pyörätelineistä sekä niiden väleistä ja materiaaleista.

Alue tulee jatkossakin rakentumaan eri aikoina yksittäisten, pienten tai keski suurten hankkeiden kautta, jolloin yhteisesti sovittu tahtotila helpottaa uuden rakennushankkeen sovittamista ympäristöönsä ja luo alueelle vähitellen tunnistettavaa ilmettä.

Opastusjärjestelmä

Varisto-Petikko -alueella ei ole keskitettyä opastusta. Alueella on suuri määrä liikkeitä ja niiden keskuudessa tapahtuu jatkuvaa vaihtumista. Tämä vaikeuttaa opastuksen järjestämistä kiinteillä opasteilla. Myös alueen laajuus vaikeuttaa opastuksen toteutusta, sillä kiinteät opastetaulut edellyttäisivät katualueen ulkopuolella olevaa pysäköintialuetta, jossa opastetta pystyisi lukemaan.

Kauppakeskus Frescolla on pihalla kookas taulu, jossa on keskuksessa olevien liikkeiden logot. Sijainti kauppakeskuksen pysäköintialueella on hyvä, koska se ei häiritse kaduilla liikkuvia.

Jotta opastustaulu palvelisi koko aluetta, tulisi siinä olla kartta sekä lista kaikista alueelta löytyvistä liikkeistä (kuva 21). Kyseinen opastus toimii alueilla, joissa on jalankulkuun perustuva sisäinen liikenne. Ne ovat alueina pienempiä kuin Varisto – Petikko koko laajuudessaan.



Kuva 20. Aidat ovat tärkeitä alueen- sekä yrityskuvan kannalta.

Kulkuväylien varsilla olevien kiinteiden suurten opasteiden aika on päättymässä ja tarvittava informaatio on jo suurelta osin siirtynyt verkkoon. Yritysten verkkosivuilta löytyvät tiedot niin myytävistä tuotteista kuin myymälöiden sijainneista sekä ajo-ohjeet. Hyvin monilla on autoissaan navigaattorit ja vielä useammilla älypuhelimet, joihin saa asennettua ajo-ohjeet antavan navigaattorin.

Opastuksen kannalta ainoa toimenpide on toteuttaa aikaisemmin esitellyt portit kohtiin, joissa alueelle tullaan (kuva 16).



Kuva 21. Opastus: Sterling Mills Outlet Shopping Village, Skotlanti.



Kuva 22 Sisääntulo alueelle: Yritysalueen sisäänkäynti luo ensivaikutelman yrityksestä.

Tiilipojanlenkin liikennejärjestelyt

Tiilipojanlenkin liikennejärjestelyt saattavat hämmentää autoilijoita. Järjestelyt ovat osittain tilanteesta, jossa ajoyhteyttä Vihdintielle ei ollut. Yhteyden avaamisen jälkeen kadun rinnalle jäi yksisuuntainen ajoyhteys, jonka varrella on 20 pysäköintipaikkaa. Rinnakkaisen kadun molemmissa päissä on tonteille johtavat ajoyhteydet, joita käyttävät muun liikenteen ohella suuret nosturijoneuvot. Tiilipojanlenkin pysäköintialueelle tuntuu olevan vain vähän käyttöä, koska kaikilla alueen liikkeillä on pysäköintipaikat omilla tonteillaan.

Liikennejärjestelyjen selkeyttämiseksi ehdotetaan, että kadun kanssa rinnakkainen yksisuuntainen ajoyhteys ja pysäköintipaikat poistetaan. Alueen kumpaankin päähän jää tuolloin kaksisuuntainen ajoyhteys tonteille. Liittymät ovat niin laajoja, että tilaa riittää myös suurille ajoneuvoille. Järjestely helpottaisi myös liikenneturvallisuustilannetta lenkin länsipäässä, koska kääntyvät ajoneuvot ovat tällöin kauempana näkyvyyttä rajoittavasta muuntajasta (kuvat 11 ja 23).

Järjestelystä tulee kysyä mielipidettä yrittäjiltä, joiden liikkeisiin liikenne kulkee lenkin päissä olevien liittymien kautta.

Järjestely voidaan toteuttaa aluksi kokeilunomaisesti sulkemalla pysäköintipaikalle johtava katuosuus esimerkiksi isoilla, siirrettävillä kukkaistutusastioilla. Jatkossa reunakivien sekä kävely- ja pyörätien sijaintia on mahdollista suunnitella saatujen kokemusten pohjalta. Muuttuneista liikennejärjestelyistä on kerrotava selkeästi liikennemerkeillä.

Pysäköintipaikkojen poistaminen mahdollistaa alueen kehittämisen puistoksi, joka voi palvella esimerkiksi alueen työntekijöiden taukopaikkana.

Pyöräilyn ja kävelyn opastus

Pyöräilyä ja kävelyä ei mielletä kauppa-alueen asiakasliikenteen kannalta tärkeiksi kulkumuodoiksi. Pyöräilyn merkitys liikkumistapana on kuitenkin nousussa ja alueen profilia voi nostaa hyvillä pyöräilyjärjestelyillä. Lisäksi alueella työskentelee suuri määrä ihmisiä, joista osa kulkee työmatkansa pyörällä.



Kuva 23 Tuleva puistoalue tien vasemmalla puolella.

Ensivaiheessa on tärkeää parantaa opastusta Vantaankosken asemalta ja Vihdintieltä Varistoon ja Petikkoon. Tärkeä kohta opastuksen kannalta on Martinkyläntien ja Raappavuorentien liittymä, jossa Martinkyläntie suuntainen pääpyörätie vaihtuu kadun toiselle puolelle.

Yrittäjätapaamisessa nostettiin esiin Kivistön alueen rakentuminen. Variston ja Petikon kannalta olisi hyvä, että alueelle muuttavat asukkaat pääsevät kulkemaan hyvin pyörillä radan suuntaisesti. Etäisyys Kivistöön on noin 5 km.

Pienet liikennejärjestelyt ja kunnossapitotoimenpiteet

Alueella on joukko nopeasti toteutettavia toimenpiteitä, jotka selkeyttävät aluetta ja liikummista siellä.

Alue on useissa liikennemerkeissä merkitty symbolilla teollisuusalue. Osa merkeistä on yleisillä teillä ja niiden muuttamisesta tai poistamisesta on neuvoteltava Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Kehä III:lta lännestä tultaessa on

Riihitontunttiellä kyltti Variston teoll.alue, Varistorna ind.område. Se tulee poistaa ja mahdollisesti korvata kauppakeskuksen portilla.

Martinkyläntie 45:n kohdalla (Boknäs) on kadun rinnalle rakennettu bussipysäkki ja taksiasema. Liikenne pysäkillä on yksisuuntaista idästä länteen. Vastakkaissuuntainen liikenne on estetty kahdella kielletty ajosuunta -liikennemerkillä. Näistä toinen sijaitsee siten, että sen voi tulkita kieltävän ajon liikkeen pihaan. Tämä kauempana kadusta oleva liikennemerkki tulee poistaa.

Ajoradoilla on toteutettu päällysteiden paikkauksia, mutta myös pyöriteillä ja jalkakäytävillä on korjaustarvetta: päällysteessä on paikoittain väylän suuntaista halkeamaa ja muutamin kohdin päällyste puuttuu. Ensisijaista on korjata päällysteen suuret reiät ja suojatiemerkinnät Martinkyläntiellä Riihimiehentien ja Fur Centerin välillä.

Kaupungin tulee informoida Uudenmaan ELY-keskusta, että Kehä III:n varrella olevia kävely-pyöräilyteillä olevat, paikoittain suuret halkeamia tulee paikata.



Kuva 24. Teollisuusaluekyltti Riihitontunttiellä tulee poistaa.

Joukkoliikennepysäkkien vanhojen teräskatosten uusiminen valaistuksi lasikatoksiksi on käynnissä Vantaalla. Katoksia uusitaan noin 10 kappaletta vuodessa pääosin pysäkkien nousijamäärien perusteella. Osa tarkastelualueen katoksista on jo uusittu osan vielä odottaessa vuoroaan. Ero vanhojen ja uusittujen pysäkkien välillä on suuri.

Vantaan joukkoliikenteen luotettavuuden kehittämishjelmassa on kartoitettu Vantaan joukkoliikenteen infrastruktuuriin liittyviä ongelmia ja suunniteltu niihin parannustoimenpiteitä. Tarkastelualueelle sijoittui kaksi parannusehdotusta. Riihimiehentien ja Martinkyläntien liittymän todettiin olevan busseille ahdas. Tilannetta ehdotettiin parannettaaksi siirtämällä Martinkyläntiellä olevalla keskisaarekkeilla olevia liiken-

nemerkkejä. Liittymän saaminen vähemmän ahtaaksi parantaisi bussien lisäksi todennäköisesti myös raskaan liikenteen olosuhteita ja voisi sujuvoittaa liikennettä. Samassa liittymässä esitettiin myös liikennevaloetuksina aiennusta ja pidennystä.

Martinkyläntiellä ja Raappavuorentiellä olevien useiden liikennevalojen todettiin ruuhkauttavan liikennettä. Tilanteen korjaamiseksi ehdotettiin tarkistettavaksi mahdollisuudet joukkoliikenne-etuksiin. Jos ruuhkautumista vähentämällä saadaan bussit kulkemaan luotettavammin, bussiyhteydet tarkastelualueelle paranevat. Liikennevalojen yhteenkytkennän todettiin kuitenkin heikentävän mahdollisuuksia toteuttaa etuusia.



Kuva 25. Vasemmanpuoleinen kielletty ajosuunta -merkki tulee poistaa.



Kuva 26. Suojatiemerkinnot Martinkyläntiellä tulee korjata.

Pienet ympäristön parantamistoimenpiteet

Martinkyläntien itäpäässä kevyen liikenteen väylän ja tontin välissä, rivissä kasvava voimakkaasti kallistunut puu (kuva 27) sekä alueen muut kasvuhäiriöiset puut korvataan, ja niiden tilalle istutetaan uudet puut. Kuolleet pensaat poistetaan ja korvataan uusilla. Kohdissa, joissa pensaat eivät kestä aurausta, suositellaan niiden korvaamista kiveyksillä.

Alueen rikkoutuneet betonikivireunukset ja -kiveykset korjataan. Betoniset reunakivet kannattaa elinkaarikustannusten kannalta korva-

ta vähitellen koko alueella graniittireunakivillä. Myös haljenneet ja rikkimenneet asfalttiosuudet korjataan. Puuttuvien asfalttiosuuksien kohdalle asennetaan asfaltti.

Tonttiliittymien rikkimenneet nurmialueet korvataan ajoneuvon kestäväällä kiveyksellä (kuva 28). Kapeat nurmialueet, jotka eivät selvästi kestä aurausta, korvataan myös kiveyksillä. Myös tonttien puolella olevat kiveykset ja istutukset kunnostetaan niiden ollessa merkittävä osa alueen katukuvaa ja alueen ilmettä. Tonttien puolelta tulevat puiden oksat leikataan siten, etteivät ne peitä näkymiä eikä oksistosta aiheudu vaaraa pyöräilijöille.



Kuva 27. Martinkyläntien itäpäässä sijaitseva kaatumassa oleva puu.



Kuva 28. Nurmipinta ei kestä ajoneuvoliikennettä.



Pyöräilyverkon täydentäminen

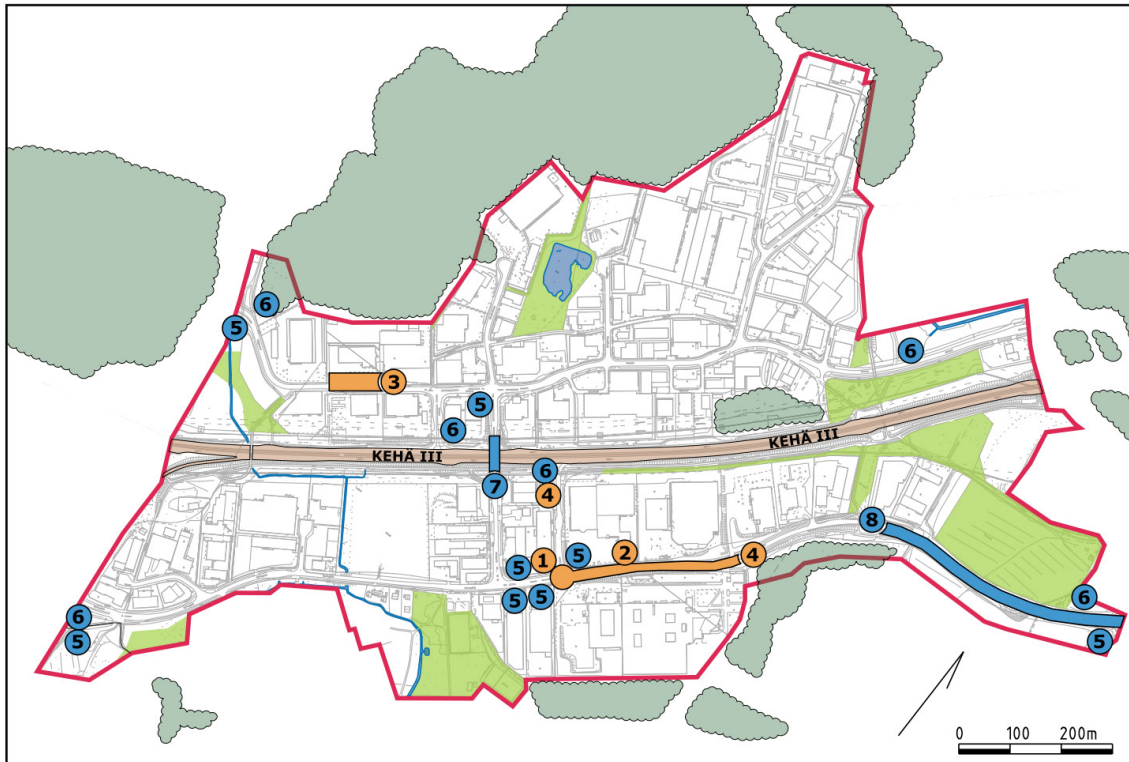
Pitemmän aikavälin toimenpiteenä on pyöräilyverkon täydennys. Tärkein puuttuva yhteys on Martinkyläntien pohjoispuolella Raappavuorentien liittymästä Martinkyläntie 39 C:n kohdalle, josta asti pyörätie jatkuu länteen Riihitontuntien suuntaan.

Pyörätie puuttuu Martinkyläntien pohjoispuolelta myös osuudella Riihimiehentie - Riihikuja. Tälle osuudelle pyörätien toteuttaminen on vaikeaa, koska Riihimiehentien jälkeisellä korttelilla kadun vieressä on ajoluiska kiinteistön kellarisiin.



Kuva 29. Martinkyläntien suuntainen pääpyörätie jatkuu Raappavuorentien liittymän jälkeen tien toisella puolella

Kartta toimenpiteistä



Kiireellisyysluokka I

(voidaan toteuttaa heti)

1. Martinkyläntien ja Riihitontuntien liittymän päällysteen ja suojatiemerkintöjen korjaus
2. Martinkyläntien kävely- ja pyörätien kunnossapitotoimet
3. Tiilipojanlenkin liikennejärjestelyjen muuttaminen
4. Ylimääräisten / virheellisten liikennemerkkien poistaminen

Kiireellisyysluokka II

(vaativat tarkempien suunnitelmien tekemistä)

5. Pyöräilyn opasteet
6. Portit alueelle
7. Kehä III:n ylittävän sillan kehittäminen
8. Pyörätieverkon täydentäminen



Lopuksi

Tässä selvitystyössä on esitetyt toimenpiteet, joilla Varisto-Petikko -alueen ilmettä ja toimivuutta voidaan parantaa. Merkittävä osa toimita on kaupungin katualueilla, ja niiden toteuttamisesta vastaa Vantaan kaupunki.

Parannettavaa on myös kiinteistöjen alueella. Yhtä lailla kuin huonokuntoiset päällysteet ja reunakivet luovat hoitamattoman vaikutelman katualueella, tekevät ne sen myös kiinteistöjen pihoissa ja pysäköintialueilla. Alueen yleisilmeeseen voidaan hyvin voimakkaasti vaikuttaa rakennusten julkisivuilla ja niillä olevien mainosten määrällä ja ulkonäöllä. Vastuu näistä on kiinteistöillä.

Hyvä ja onnistunut lopputulos edellyttää yhteistä tahtotilaa, sekä yhteistyötä kiinteistöjen ja Vantaan kaupungin välillä.





Vantaa

Vantaan kaupunki
Kuntatekniikan keskus
Kielotie 13
Puhelin (09) 83911
www.vantaa.fi/kuntatekniikka