



Vantaan kaupungin lausunto Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvityksestä

VD/5243/08.00.00.03/2015

Logistiikan toimijoiden sijoittumisella ja tavaraliikenteen kuljetusreiteillä on Vantaan kaupungin elinkenoelämän ja liikenneverkon toimivuuden kannalta keskeinen merkitys. Vantaalla sijaitsee toinen Uudenmaan valtakunnallisesti merkittävistä logistiikkatoiminnoista eli lentoasema. Tärkeä TEN-verkon itä-länsi -suuntainen kuljetusyhteys Kehä III (E18) sekä Vuosaaren sataman maaliikenteen ja rautatiekuljetusten yhteydet kulkevat Vantaan kaupungin läpi. Nämä väylät ovat aiemmin riittäneet palvelemaan seudun logistiikan tarpeita. Uusia seudullisia suuren volyymin logistiikan alueita pääkaupunkiseudun lähialueille on suunniteltu Kehä III:n ja lentoaseman pohjoispuolelle. Näitä ovat Bastukärr Sipoossa, Kerca Keravalla ja Focus Tuusulassa. Niiden mm. liikenteellisenä ongelmana on se, että Kehä III ei enää pysty palvelemaan niitä poikittaisyhteytenä kahdelle keskeiselle logistiikkaväylälle vt 3 (Hämeenlinnanväylä) ja vt 4 (Lahdenväylä) vaan liikenteellinen tarve uudelle itä-länsisuuntaiselle yhteydelle sijaitsee lentoaseman pohjoispuolella. Lentoaseman pohjoispuolella sekä länsireunalla Katriinantien varressa on merkittäviä teollisuus- ja varastoalueita sekä mahdollisuuksia niiden laajentamiselle, ja näiden alueiden yhteydet vt 3:lle ja vt 4:lle ovat tärkeitä.

Vantaalla on ollut yleiskaavoissaan varaus Kehä III:n pohjoispuolisen yhteyden muodostamiseksi. Suunnittelussa tätä maantie 152 jatketta Kulomäentietä Hämeenlinnanväylälle on kutsuttu Kehä IV-linjaukseksi. Ilman tätä yhteyttä edellä mainittujen suurten logistiikka-alueiden liikenne ohjautuu pienemmälle tie- ja katuverkolle ja aiheuttaa haittaa asutukselle. Selvityksessä on esitetty kaksi linjausta maantien 152 jatkeelle, joista toinen on Vantaan yleiskaavan mukainen ja toinen sijoittuu pohjoisemmaksi ja yhdistyy Klaukkalan tulevaan ohikulkutiehen. Selvityksen kuvassa 34 Klaukkalan ohikulkutien ja maantien 152 yhdistymiskohta on kuvattu liian etelään Vantaan puolelle oikean kohdan ollessa vt 3:n ja Vantaan ja Nurmijärven rajan risteyskohdassa. Tämä tulee lopulliseen selvitykseen korjata.

Uutta linjausta on perusteltu sillä, että siltä saadaan jatkuva yhteys Klaukkalan ohikulkutielle ja yhteys palvelee liikenne-ennusteissa logistiikan tarpeita yleiskaavan linjausta paremmin. Toisin kuin yleiskaavan linjaus, pohjoinen vaihtoehto myös väistää Vantaanjokilaakson kulttuurimaiseman ja kulkee huomattavasti lyhyemmän matkan joen tulva-alueella. Pohjoisen linjauksen mahdollistamat uudet tiehen suoraan tukeutuvat maankäyttöalueet ovat näistä syistä merkittävästi laajemmat. Toisaalta pohjoisempi linjaus vaikeuttaa maakunnallisesti tärkeän itä-länsi – suuntaisen viheryhteyden toteuttamista, mikä on otettava huomioon alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vantaan kaupunki pitää selvityksessä esiin tuotuja hyötyjä Klaukkalan ohikulkutiehen liitettävästä vaihtoehtoisesta linjauksesta niin merkittävänä, että esittää tämän vaihtoehtoisen linjauksen lisäämistä maakuntakaavaehdotukseen. Kaupunki on käynnistänyt yhteydestä liikenteellisen lisäselvityksen, joka valmistuu ennen em. maakuntakaavaehdotusta. Tämän selvityksen tarkoituksena on täsmentää yleispiirteistä linjausta siltä osin, että kaupunki voi todeta vaihtoehdon liikenteellisesti mahdolliseksi. Maakuntakaavaehdotuksen pohjalta kaupunki voi käynnistää näistä molemmista vaihtoehdoista maankäytölliset suunnitelmat vaikutustenarviointeineen ja vuorovaikutuksineen. Vasta tässä yhteydessä tullaan tekemään valinta mt 152 jatkeen linjauksesta ja laatimaan maantielain mukainen yleissuunnitelma.

Lausunnolla olevan selvityksen tuloksena on, että Uudellamaalla olisi parasta kehittää ensimmäisenä pohjoisempaa poikittaisyhteyttä Järvenpään kohdalla vt 4 (Lahdenväylän) ja kt 45 (Tuusula-Hyvinkää) välillä ja sen jälkeen maantien 152 jatketta nykyisiä varauksia pohjoisemmalla sijainnilla. Vantaa kannattaa selvityksen lopputuloksena esitettyä ratkaisua kahden väylän kehittämisestä ja pitää tarkoituksenmukaisena esittää Järvenpään kohdan parantamista ensimmäisenä toteuttamisohjelmiin otettavana hankkeena selvityksen mukaisesti.

Bastukärristä etelään maantielle 1521 (Sipoontie) suunniteltu katuyhteys luo mahdollisuuden jakaa liikennekuormitusta eri reiteille maanteiden 148 (Keravantie) ja 140 (Lahdentie) liittymän ruuhkautuessa. Vantaalla tämä aiheuttaa kuitenkin paineita raskaalle liikenteelle huonosti soveltuvalla Kulomäentielle ja maantien (Sipoontie) molemmiin puolin sijaitsevan Nikinmäen asutukselle sekä kuormittaa Lahdentien ja Lahdenväylän liittymiä. Maantie 1521 on lisäksi geometrialtaan vaatimaton ja se soveltuu huonosti merkittäväksi logistiikan yhteydeksi. Eteläistä yhteyttä maantielle 1521 ei ole maakuntakaavassa eikä Sipoon yleiskaavassa. Vantaa pitää tärkeänä maanteiden 148 ja 140 liittymän



Vantaa

parantamista niin että reitti kt 45-Järvenpää –yhteydelle on sujuva, ja vastustaa yhteyden rakentamista Bastukärristä etelään maantielle 1521.