

TIMO KÄRKINEN
KATARINA WALLIN
MAIJU LINTUSAARI

Ympäröivän maankäytön kytkeminen moottoritien liikennekäytävään

CASE VALTATIE 3



Timo Kärkinen, Katarina Wallin, Maiju Lintusaari

Ympäröivän maankäytön kytkeminen moottoritien liikennekäytävään

Case valtatie 3

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2013

Liikennevirasto

Helsinki 2013

Kannen kuva: Timo Kärkinen

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-337-9

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Timo Kärkinen, Katarina Wallin, Maiju Lintusaari: Ympäröivän maankäytön kytkeminen moottoritien liikennekäytävään. Liikennevirasto. Helsinki 2013. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2013. 23 sivua ja 68 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-337-9.

Avainsanat: liittymä, moottoritie, maankäyttö,

Tiivistelmä

Tässä selvityksessä tavoitteena oli laatia menettely moottoritien eritasoliittymätarpeiden arviointiin. Liittymän teknisiä ominaisuuksia on määritelty tiensuunnitteluohjeissa, mutta tällä hetkellä ei ole käytettävissä yksinkertaista menettelyä, jolla liittymän toteuttamiskelpoisuutta voisi arvioida.

Työssä tarkasteltiin pilottiosuutena valtatieä 3 Helsingin ja Tampereen kaupunkiseutujen välillä. Osuudelle sijoittuu viisi toisistaan poikkeavaa liittymätarvetta, jotka muodostivat hyvät lähtökohdat arviointimenettelyn kehittämiseksi. Sekä nykyisistä että suunnitelluista liittymistä kerättiin tiedot liikenteestä ja liittymiin kytkeytyvästä maankäytöstä ja maankäyttösuunnitelmista. Tiedot raportoitiin kaksisivuisina liittymäkortteina.

Keskeinen lähtökohta arviointimenettelyssä on, että uudet moottoriteliittymät tulisi määritellä osana seudullista maankäyttö- ja liikennesuunnittelua. Näin voidaan varmistua, että liittymät tukevat seudun kehitystä ja seudullisten tavoitteiden saavuttamista pääteiden valtakunnallisia tavoitteita vaarantamatta. Toinen tärkeä kriteeri on, että liittymästä on laadittu kattava liikenneselvitys, jossa todetaan liittymän tarpeellisuus ja haitattomuus.

Laadittu arviointimenettely käsittää kahdeksan kohtaa, joista neljä on ensisijaista edellytystä ja loput neljä täydentäviä. Edellä mainittujen kriteerien lisäksi ensisijaisia ovat mahdollisuus toteuttaa liittymä moottoritien liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vaarantamatta sekä uuden liittymän toiminta osana valtakunnallista tai seudullista liikenneverkkoa.

Täydentävinä tietoina liittymästä arvioidaan parantaako se nykyisten liittymien toimivuutta tai vähentääkö se niihin kohdistuvia parantamistarpeita, onko liittymän vaikutukset kokonaisuudessaan arvioitu positiivisiksi ja edistääkö liittymä merkittävän asuin- tai työpaikka-alueen kehittämistä. Lisäksi viimeisenä kriteerinä selvitetään onko jokin taho taloudellisesti sitoutunut liittymän toteuttamiseen. Tämä ei kuitenkaan vähennä liittymältä muuten vaadittavia ominaisuuksia.

Menettelyä testattiin tarkasteltavalle tieosuudelle ehdotetuilla liittymillä. Koekäyttö toi esiin eroja liittymätarpeiden välillä. Sen avulla myös selvisi, mitä lisätietoja liittymistä vielä tarvitaan. Arviointi nosti myös esiin sen, että kaikki liittymät eivät ole toteuttamiskelpoisia. Raportissa esitetty arviointi on pääasiassa ollut osa menetelmän testausta ja siksi esitetyt tulokset ovat esimerkinomaisia. Laadittu arviointimenettelyn harjoitus perustuu tässä työssä kerättyihin tietoihin.

Menettely vaatii lisäkäyttöä, jotta nähdään kuinka hyvin se palvelee liittymätarpeiden arviointia. Menettely luultavimmin myös täsmentyy ja täydentyy, kun sillä tarkastellaan lisää erilaisia tapauksia.

Timo Kärkinen, Katarina Wallin, Maiju Lintusaari: Koppling av den omgivande markanvändningen till motorvägskorridoren. Trafikverket. Helsingfors 2013. Trafikverkets undersökningar och utredningar 27/2013. 23 sidor och 68 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-337-9.

Nyckelord: planskilda anslutning, motorväg, markanvändning

Sammanfattning

Syftet med denna utredning var att fastställa ett förfarande för behovsbedömning av planskilda anslutningar vid motorvägar. Tekniska egenskaper av anslutningar definieras i riktlinjer för vägutformning, men ett enkelt förfarande för att bedöma genomförbarheten av anslutningar är inte tillgänglig för tillfället.

I studien undersöktes riksväg 3 mellan Helsingfors och Tammerfors stadsregionerna som en pilot sträcka. Längs detta avsnitt finns fem anslutningar med helt olika behov, vilket utgjorde en god grund för utvecklingen av bedömningsförfarandet. Trafikdata samt den nuvarande och kommande markanvändningen omkring anslutningar samlades för både de nuvarande och de planerade anslutningarna. Resultaten rapporterades på dubbelsidiga anslutningsvisa kort.

En central utgångspunkt för bedömningsförfarandet är att nya motorvägskorsningar borde definieras som en del av regional planering för markanvändning och trafik. Detta säkerställer att anslutningarna stödjer den regionala utvecklingen och åtgärderna för att uppfylla de regionala målen. Ett annat viktigt kriterium är kravet att utarbeta en omfattande trafikutredning där behovet av anslutningen fastställs.

Det utarbetade bedömningsförfarandet består av åtta delar, varav fyra är de främsta villkor som de återstående fyra kompletterar. Utöver ovanstående kriterier, prioriteras möjligheten att genomföra anslutningen utan att riskera trafikens smidighet och säkerhet på motorväg, samt anslutningens roll som en del av det nationella eller regionala trafiknätet.

Som ytterligare information undersöks om anslutningen förbättrar funktionaliteten av de nuvarande anslutningarna eller minskar deras behov av sanering, om dess effekter i helhet har utvärderats som positiva och om den främjar utvecklandet av ett betydande bostads- eller arbetsområde. Vidare som det sista kriteriet utredas om någon person eller enhet är ekonomiskt engagerad i genomförandet av anslutningen. Detta minskar dock inte betydelsen av andra egenskaper som krävs av anslutningen.

Förfarandet testades för den undersökta vägsträckan på de föreslagna anslutningarna. Försöken konstaterades skillnader i behoven mellan anslutningarna. Den avslöjade också vilka ytterligare uppgifter om anslutningar fortfarande behövs. Utvärderingen har också tagit upp det faktum att alla anslutningar inte är genomförbara. Utvärderingen i rapporten har främst varit en del av testprocessen av förfarandet, och därmed är resultaten icke-uttömmande exemplar. Framställd övning av bedömningsförfarandet baserar sig på uppgifter som samlats i denna studie.

Förfarandet kräver ytterligare användning för att se hur väl det betjänar behovsbedömning av anslutningar. Det kommer sannolikt också specificeras och utvidgas, när mera olika situationer undersöks.

Timo Kärkinen, Katarina Wallin, Maiju Lintusaari: Connecting the surrounding land-use to motorway corridor. Finnish Transport Agency. Helsinki 2013. Research reports of the Finnish Transport Agency 27/2013. 23 pages and 68 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-337-9.

Keywords: interchange, access, motorway, land-use

Summary

The purpose of this study was to form a method to evaluate the needs for motorway access. The technical qualities of an interchange are defined in road planning manuals, but there is no method to evaluate the viability of a new motorway interchange.

The study examines Highway 3 between Helsinki and Tampere as a pilot area. Five access needs with different backgrounds are located to that road section and they form a good basis for developing the evaluation system. The information of traffic and land-use attached to the current and planned interchanges were examined and presented as interchange cards.

An essential starting point of the evaluating method is that new motorway interchanges should be defined as a part of regional land use and traffic planning process. This ensures that the interchange in question supports the development of the area and the regional goals. Another important criterion is that an inclusive traffic study pointing out the need and importance of the interchange has been carried out.

The formed evaluation method consists of eight requirement sections of which first four are primary and the rest complementary. In addition to the criteria mentioned above the primary requirements also include the possibility to add the new interchange without risking the fluency and safety of motorway traffic. The interchange must also function as a part of national and regional traffic network.

A complementary requirement for interchange evaluation is to determine whether it improves the functionality of current interchanges or reduces the need for improving them. Complementary is also to determine are influences of a new interchange positive and does it assist in developing a significant residential or workplace area. The last complementary requirement is to figure out whether some operator is economically engaged to the construction of the interchange. In any case this does not reduce other required qualities.

The method was tested with the five suggested interchanges. The test run introduced differences between the needs. It also provided knowledge of what additional information is needed. Examination also showed that not all the suggested interchanges are feasible. The purpose of the examination presented in this study is mainly to test the method and therefore the results are presented as examples. The examination was entirely based on the information collected while making the study.

The method requires additional use to see how well it serves the evaluation of motorway access needs. The method most probably gets more accurate when it is used to evaluate more different cases.

Esipuhe

Tämän selvityksen tavoitteena on ollut luoda pohjaa valtakunnallisille periaatteille, joiden mukaan uusia liittymäaloitteita tulisia arvioida suunnitteluprosessin alkuvaiheessa. Pilottikohteena on toiminut moottoritie valtatiellä 3 Helsingin ja Tampereen välillä. Periaatetta tulisi testata jatkossa muilla valtakunnallisilla tieyhteyksillä eri toiminnallisilla luokilla. Laajemman verkkotarkastelun kautta periaatteet voidaan täsmentää ohjeiksi.

Tämä selvitys on laadittu Liikenneviraston sekä Uudenmaan ja Pirkanmaan ELY-keskusten yhteisenä suunnitteluhankkeena, jonka vetovastuussa toimi Uudenmaan ELY-keskus. Työtä on ohjannut työryhmä, jonka jäseniä ovat olleet:

Mirja Hyvärinta	Uudenmaan ELY-keskus
Minna Weurlander	Uudenmaan ELY-keskus
Jaana Kalliolaakso	Uudenmaan ELY-keskus
Heikki Kankaanpää	Hämeen ELY-keskus
Päivi Nuutinen	Liikennevirasto
Erkki Vähätörmä	Uudenmaan liitto
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Johanna Järvinen	Pirkanmaan liitto
Tommi Merta	Pirkanmaan ELY-keskus
Harri Vitikka	Pirkanmaan ELY-keskus

Selvityksen toteutuksesta vastasi WSP Finland Oy, jossa työhön osallistuivat Timo Kärkinen, Katarina Wallin, Maiju Lintusaari, Timo Mouhu ja Ollipekka Pakkanen.

Helsingissä kesäkuussa 2013

Liikennevirasto

Sisällysluettelo

1	TYÖN LÄHTÖKOHDAT	8
2	SELVITYKSEN LAADINTA	9
2.1	Tietojen kerääminen	9
2.2	Ulkomaiset ohjeet.....	9
2.3	Seminaari.....	10
3	NYKYTILANNE	12
3.1	Tarkastettava tiejakso ja sen liikenne.....	12
3.2	Liittymät.....	12
3.3	Liittymätarpeet	14
3.4	Nykyiset suunnitteluperiaatteet ja ohjeet	16
4	LIITTYMÄTARPEIDEN ARVIOINTI.....	18
4.1	Arviointimenettelyn lähtökohdat.....	18
4.2	Arviointimenettely.....	18
4.3	Menettelyn testaus.....	20
5	JATKOTOIMENPITEET	23
5.1	Arviointimenettelyn käyttö	23
5.2	Tiekohtaisesta valtakunnalliseksi ohjeeksi	23

LIITTEET

Liite 1	Liittymäkortit
Liite 2	Liittymätarvekortit
Liite 3	Liittymätarpeiden arviointitaulukko

1 Työn lähtökohdat

Moottoritiet ovat tieverkon keskeisin ja yleensä vilkkaimmin liikennöity osa. Vuoden 1968 tieliikennettä koskevassa kansainvälisessä yleissopimuksessa, niin kutsutussa Wienin tieliikennesopimuksessa, johon Suomenkin tieliikennelainsäädäntö perustuu, moottoritie määritellään seuraavasti:

Moottoritie tarkoittaa tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja joka ei palvele sen varrella olevia kiinteistöjä sekä

- 1. jossa on, erityisiä kohtia tai tilapäisjärjestelyjä lukuun ottamatta, kumpaakin liikennesuuntaa varten toisistaan keskikaistalla, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeuksellisesti muulla tavoin erotetut erilliset ajoradat;*
- 2. joka ei risteä samassa tasossa tien, rautatien, raitiotien eikä jalankulkutien kanssa;*
- 3. joka on erityisesti merkitty moottoritieksi.*

Moottoriteiden liikenteessä kulkee suuri määrä ihmisiä ja siksi erityisesti moottoriteiden liittymäalueet ovat haluttuja liikepaikkoja. Hyvän näkyvyyden saa myös toteuttamalla liike- tai tuotantotilaa tien varrelle liittymien välille, mutta tällöin ajoyhteys moottoritieltä voi muodostua pitkäksi. Ajatus uutta toimintaa palvelevasta moottoriteliittymästä on silloin houkutteleva.

Tässä selvityksessä on tavoitteena ollut laatia ohjeistus kuinka uusia liittymätarpeita tulisi perustella ja kuinka liittymän suunnitteluprosessin tulisi suunnittelun alkuvaiheissa edetä. Lisäksi selkeytetään periaatteita, joiden mukaan moottoriteille toteutetaan uusia liittymiä, eli moottoriteiden ”liittymäpolitiikkaa”. Pilottikohteena tässä työssä on ollut valtatie 3 Helsingin ja Tampereen välillä.

Valtatien 3 tarkasteltava osuus on tärkeä osa Suomen valtakunnallista päätieverkkoa. Tie palvelee vilkasta pitkämatkaista liikennettä ja merkittävä osa tien liikenteestä on raskaita ajoneuvoja. Siksi liikenteen sujuvuus, häiriöttömyys, turvallisuus sekä erityisesti ajoajan ennakoitavuus ovat erittäin tärkeitä. Tien vaikutusalue kattaa merkittävän osan Etelä-Suomea.

2 Selvityksen laadinta

2.1 Tietojen kerääminen

Selvitystä varten kerättiin tiedot tiekäytävän maankäytöstä ja maankäyttösuunnitelmista sekä moottoritien ja sen rinnakkaistien nykyisestä liikenteestä.

Nykytilanteen maankäyttö- ja suunnitelmatietojen sekä suunnitelmien keräämiseksi haastateltiin kaikkien tienvarren kuntien edustajat sekä kolmen maakuntien liiton edustajat. Kaupunkien ja kuntien verkkosivuilta kerättiin tiedot valtatie 3 läheisyydessä olevista kaavoista sekä maankäyttöhankeista.

Liikennetietoja kerättiin tierekisteristä, Digiroad-aineistosta, Liikenneviraston liikennemääräkartoista sekä eri hankkeisiin, suunnitelmiin ja selvityksiin liittyvistä raporteista. Tästä huolimatta tiedoissa on puutteita. Tiestölle liikennemäärät ovat pääosin saatavilla, mutta katujen osalta tietoja löytyy niukasti. Lisäksi tiedot eivät ole yhteismitallisia: teiden liikennemäärät kuvaavat vuoden keskimääräistä liikennettä (KVL) ja katuverkolla useimmiten arkipäivän liikennettä.

2.2 Ulkomaiset ohjeet

Työn yhteydessä ei tehty kattavaa tietohakua eri maissa mahdollisesti käytössä olevista ohjeista. Laajin moottoritieverkko on USA:ssa, joten siellä arveltiin tätäkin kysymystä käsitellyn. Haun perustella löytyi paikallisen tieviranomaisen laatima hyvin laaja ja kattava ohjeistus uusien liittymien arvioitiin nimeltään Interstate Access Policy.

Ohje toimii tarkistuslistana tarvittavista perusteluista ja dokumenteista, jotka tulee esittää ehdotettaessa uutta liittymää. Yhdysvaltain liikenneministeriön alainen tieviranomainen (Federal Highway Administration) on laatinut ohjeen vuonna 1990 ja se on tarkistettu viimeksi vuonna 2010. Ohje sisältää liittymäpolitiikan kahdeksan pääkohtaa, jotka on esitetty alla. Niiden liitteenä on kysymyslista, jossa politiikan kohtia käsitellään tarkemmin.

Moottoritieverkon korkea turvallisuustaso ja liikenteen välityskyky ovat kansallisia intressejä. Liittymien riittävä valvonta liittyy tiiviisti näihin tavoitteisiin. Tämän vuoksi uusien tai muuten tarkistettavien liittymien tulee täyttää seuraavat vaatimukset:

- 1. Nykyiset eritasoliittymät ja/tai paikalliset tiet ja kadut eivät mahdollista haluttua yhteyttä tai välityskykyä, eikä olemassa olevaa väylästöä voida parantaa vastaamaan tarkasteluvuoden liikennekysyntää.*
- 2. Liikenteen kysyntään vastaamiseksi kaikki kohtuulliset vaihtoehdot muussa väyläsuunnittelussa ja liikenteen hallinnassa (mm. joukkoliikenne) on tarkasteltu ja otettu huomioon nykytilanteen sekä tulevaisuuden tarkastelun osalta.*
- 3. Ehdotetulla liittymällä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia liikenteen turvallisuuteen tai sujuvuuteen nykyisillä tai tulevaisuuden liikennemäärillä. Toimintatarkastelu nykytilan kannalta tulee ulottaa edelliseen ja seuraavaan liittymään, taajama-alueilla tarvittaessa laajempaan. Tarkastelualueen tulee kattaa ympäristön tiet ja kadut siten, että voidaan arvioida niiden kyky välittää liikennettä uusilta liittymiltä.*

4. Ehdotettu liittymä yhdistyy ainoastaan yleisiin teihin ja mahdollistaa kaikkensuuntaiset liikennevirrat. Tapauskohtaisesti voidaan harkita supistettuja liittymiä, jotka tarjoavat yhteyden vain erityisliikenteelle, kuten joukkoliikenteelle tai kulkuun liittyntä-pysäköintiin.

5. Ehdotus ottaa huomioon paikalliset ja alueelliset maankäytön ja liikenteen suunnitelmat ja on johdonmukainen niiden kanssa.

6. Alueilla, joille tulevaisuudessa mahdollisesti rakennetaan useampia uusia liittymiä, tulee kaikkien liittymäehdotusten sisältää kattava verkkotarkastelu, joka ottaa huomioon pitkällä aikajänteellä kaikki alueelle ehdotetut liittymät.

7. Liittymäehdotuksen tulee osoittaa asianmukainen yhteensovittaminen maankäytön kehittämisen ja muun liikennejärjestelmän kehittämisen välillä.

8. Liittymäehdotuksen tulee sisältää tieto suunnittelutarpeesta sekä ympäristövaikutusten tarkastelun tarpeesta.

Interstate-tieverkon uusien liittymien opas *Interstate System Access. Informational Guide* löytyy osoitteesta

<http://www.fhwa.dot.gov/design/interstate/pubs/access/access.pdf>.

Uusien liittymäaloitteiden päivitetty kahdeksankohtainen tarkistuslista on osoitteesta <http://www.fhwa.dot.gov/programadmin/fraccess.cfm> > Current Policy on Access to the Interstate System.

2.3 Seminaari

Työn yhteydessä järjestettiin seminaari/työpaja Hämeenlinnassa 9.4.2013. Tilaisuuden tavoitteena oli sekä kertoa meneillään olevasta työstä tien vaikutusalueen kunnille ja yrityksille että saada palautetta luonnosvaiheessa olevan arviointimenettelyn työstämiseen.

Tilaisuudessa esiteltiin aihepiirin yleisiä linjauksia ja voimassa olevia valtakunnallisia ohjeita sekä selvitystyön taustaa, tuloksia ja luonnosvaiheessa ollutta menettelyohjetta. Valtakunnallisissa linjauksissa esille nostettiin asiakkaiden tarpeiden korostaminen, erityisesti elinkeinoelämän. Toinen merkittävä tekijä on MALPE-ajattelu, eli pelkkien väylien sijasta tulee tarkastella väylien ja niihin tukeutuvan maankäytön muodostamaa kokonaisuutta. Tilaisuudessa ei käsitelty vireillä olevia liittymiä.

Tilaisuuden osallistujien mielestä tärkein valtatie 3 tekijä on sen tarjoama suuri välityskyky ja liikenteen sujuvuus. Seuraavaksi tärkeimmäksi tekijäksi nousi tien yhdistävyys, eli kuinka hyvin tie yhdistää tarkastelualueella olevia yrityksiä ja organisaatioita niille tärkeisiin kohteisiin. Pelkkää nopeutta ei pidetty erittäin tärkeänä, ei myöskään matka-ajan ennakoitavuutta tai turvallisuutta.

Tien imago koetaan hyvin positiiviseksi. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -kasvukäytävä (HHT-käytävä), jossa tie ja rata ovat koko matkalla lähellä toisiaan, on vahvuus alueelle. Tärkeää oli saavutettavuus niin logistiikan kuin myös työvoiman kannalta sekä hyvät poikittaisliittynät ja niiden synnyttämät sujuvat matkaketjut.

Arviointimenetelmästä käydyssä keskustelussa esille nousivat pääotsikkotason tekijät, keskeisimpänä liittymän taustalla oleva yhteystarve. Keskeinen tekijä oli myös

tien ja uusien liittymien yhteys aluerakenteeseen, maankäytön kehittämiseen ja muuhun liikenneverkkoon.

Esillä olleiden tekijöiden lisäksi tärkeäksi koettiin erilaisten uusien rahoitusmallien tarkastelu sekä tarve kehittää kustannustehokkaita ratkaisuja. Tässä yhteydessä keskusteltiin mm. mahdollisuuksista käyttää olemassa olevia rakenteita, kuten levähdysalueiden rampeja, osana tulevia liittymiä. Tältä osin todettiin, että ratkaisevinta on kuitenkin pitkäjänteinen aluerakenteen ja toimivan kokonaisuuden kehittäminen.

Seminaarissa käytyjen keskustelujen pohjalta liittymätarpeiden arviointimenettelyä tarkistettiin. Menettelystä oli alun perin tietoisesti jätetty pois kaikki toteuttamiskustannuksiin liittyvät tekijät. Ne otettiin kuitenkin mukaan, koska liittymälle järjestetty rahoitus osoittaa hankkeen takana olevien tahojen sitoutuvan siihen ja liittymän toteuttamisen olevan mahdollista nopeammin, kuin mitä se julkisella rahoituksella todennäköisesti olisi. Rahoituksen järjestäminen ei kuitenkaan muuta liittymältä muuten vaadittavia ominaisuuksia.

Seminaari jälkeen liittymä- ja liittymätarvekortit lähetettiin kuntiin tarkistettaviksi. Saadun palautteen pohjalta kortteja tarkennettiin ja täydennettiin.

3 Nykytilanne

3.1 Tarkasteltava tiejakso ja sen liikenne

Tässä selvityksessä tarkasteltiin valtatiötä 3 Helsingin ja Tampereen välillä. Tilanne kaupunkiseuduilla poikkeaa kaupunkien välisestä osuudesta, minkä vuoksi tarkastelu päätettiin rajata Luhtaanmäen ja Kuljun liittymien väliseen tiejaksoon. Helsingin päässä moottoritie alkaakin vasta Kehä III:n pohjoispuolelta.

Valtatie 3 Luhtaanmäen ja Kuljun eritasoliittymien välillä on pituudeltaan 140 km. Tiellä on kesällä nopeusrajoitus 120 km/h lukuun ottamatta Hämeenlinnan keskustaa, jossa rajoitus on kesälläkin 100 km/h. Tie sijoittuu 10 kunnan, kolmen maakuntaliiton ja kahden ELY-keskuksen alueelle. Tarkasteltava tiejakso on esitetty kuvassa 1.

Liikennemäärä tiejaksolla vaihtelee välillä 17 000 - 32 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suurimmat liikennemäärät ovat Hyvinkään keskustan ja valtatie 25 välillä ja pienimmät Jutikkalan ja Tarttilan liittymien välillä. Rinnakkaistiellä (mt 130) liikennettä on 800 - 6 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vilkkain osuus sijoittuu tarkasteltavan jaksoson pohjoispäähän ja hiljaisiin samaan kohtaan kuin moottoritienkin hiljaisiin osuusiin.

Tarkasteltavalla valtatie 3 osuudella tapahtui vuosina 2008-2012 yhteensä 146 henkilövahinkoihin johtanutta liikenneonnettomuutta. Niissä kuoli 6 ja loukkaantui 204 henkilöä. Yleisin onnettomuustyyppi oli yksittäisonnettomuus, joita oli hieman yli puolet kaikista henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista (75 kpl, 51 %). Liittymissä kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtui vain yksi.

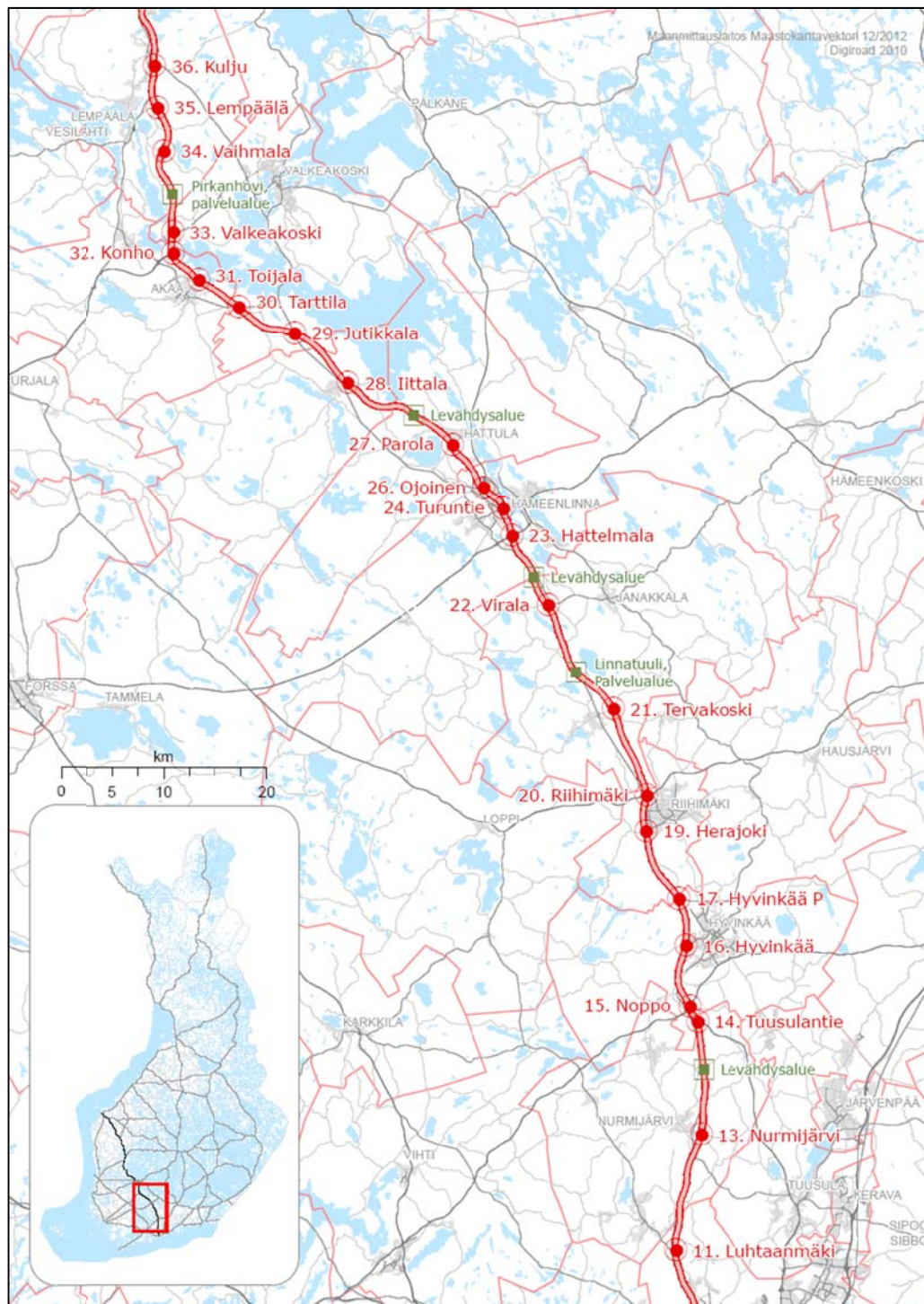
Rinnakkaistiellä tapahtui samana aikana 75 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Niissä kuoli 6 ja loukkaantui 98 henkilöä. Onnettomuuksista suuri osa tapahtui liittymien väleillä (48 kpl, 64 %). Yleisin onnettomuustyyppi myös mt 130:llä on yksittäisonnettomuus (25 kpl, 33 %).

3.2 Liittymät

Tarkasteltavalla tieosuudella on 24 eritasoliittymää, kaksi liikenteen palveluasemaa (Linnatuuli Janakkalassa ja Pirkanhovi Lempäälässä) sekä kolme levähdysaluetta.

Työssä kerättiin tiedot kaikkien liittymien tämänhetkisestä liikennekuormituksesta sekä maankäytöstä. Lisäksi selvitettiin millainen liittymän toimivuus olisi vuoden 2030 liikenne-ennusteiden mukaisessa tilanteessa sekä millaisia maankäytön kehittämissuunnitelmia liittymien läheisyydessä on. Tätä varten haastateltiin kaikkien tienvarren kuntien sekä maakuntien liittojen edustajat.

Kootut tiedot kerättiin liittymäkorteiksi. Niiden tavoitteena on esittää kerätyt tiedot tiiviissä muodossa. Kortti on kaksisivuinen: sivulla 1 esitetään liittymä, sen liikennetiedot sekä nykyinen maankäyttö liittymän läheisyydessä. Sivulla 2 ovat tiedot liittymästä ja sen lähialuetta koskevista kaavoista sekä suunnitelmista ja arvio näiden vaikutuksista liittymän liikennemääriin ja toimivuuteen sekä toimenpidetarpeeseen.



Kuva 1. Tarkasteltava tieosuus ja sillä olevat liittymät.

Liikennemäärätiedot edustavat vuorokausitasoa, joiden pohjalta liittymien toimivuuden arviointi edellyttää oletuksia huipputunnin liikennemäärän osuudesta ja liikenteen suuntautumisesta. Tässä työssä on oletettu, että huipputunnin osuus on 10 % vuorokausiliikenteestä. Liikenteen suuntajakautumaksi huipputuntina oletettiin liittymittäin 67 % lähimmän taajaman suuntaan ja 33 % siitä poispäin.

Liittymäkorteilla esitetyt liittymien toimivuudet ovat siten suuntaa-antavia, eikä liittymien käyttösuhteita tai jäljellä olevan kapasiteetin määrää pystytäkään laskemaan tarkasti saatavilla olleilla lähtötiedoilla.

Nykytilanteen lisäksi on laadittu karkea ennustetarkastelu vuodelle 2030 ilman liittymien läheisyydessä tapahtuvia maankäytön kehittämishankkeita. Liikennemäärien kasvu on arvioitu Tiehallinnon vuonna 2007 päivittämän tieliikenne-ennusteen kertomien avulla. Tarkastelussa on otettu huomioon liikenteen toteutunut kehitys vuodesta 2006 vuoteen 2012. Kertoimet vaihtelevat tieluokittain ja maakunnittain. Kertoimissa on mukana maankäytön kasvu tarkasteltuna maakuntatasolla. Kertoimet ovat:

	Uusimaa	Häme	Pirkanmaa
– valtatiet	1,30	1,32	1,35
– kantatiet	1,28	1,32	1,36
– seututiet	1,25	1,23	1,26
– yhdystiet	1,11	1,11	1,13

Yleisesti voidaan todeta, että tarkasteltavalla tiejaksolla olevien sekä moottoritien että rinnakkaistien liittymien toimivuus on pääsääntöisesti hyvä myös vuoden 2030 liikenne-virroilla. Eräs tähän vaikuttava tekijä on se, että maantie 130 on kapasiteetiltaan korkeatasoinen. Syynä on se, että tie palveli koko valtatie 3 liikennettä 1990-luvun alkuun asti. Liittymien toimivuuteen vaikuttaa merkittävimmin se, että liittymät on suunniteltu niin, että pääsuunnan yli vasemmalle kääntyviä liikennevirtoja on hyvin vähän.

Liittymäkorteilla on myös arvioitu miten liittymiä ympäröivän maankäytön kehittyminen vaikuttaa liittymien toimivuuteen. Koska kaikista maankäyttöhankkeista ei ole saatavissa tietoja liikennetarkastelujen edellyttämällä tarkkuudella, on arviointi tehty karkealla tasolla ja on siten vain suuntaa-antava. Liittymäkortit ovat raportin liitteessä 1.

3.3 Liittymätarpeet

Työn aikana tiedossa oli yhteensä 5 tarkastelujaksolle sijoittuvaa liittymätarvetta:

- Lamminsuon eritasoliittymä Nurmijärvellä
- Arolammin eritasoliittymä Riihimäellä
- Moreenin eritasoliittymä Hämeenlinnassa
- Sunny Car Centerin eritasoliittymä Hämeenlinnassa
- Merven eritasoliittymä Hattulassa

Liittymätarpeet ovat erityyppisiä ja taustoiltaan ja suunnittelutilanteeltaan hyvin erilaisia. Siksi ne tarjosivat hyvät lähtökohdat arviointimenettelyn kehittämiseen ja testaukseen. Liittymätarpeista laaditut liittymäkortit ovat raportin liitteessä 2.

Lamminsuon liittymä yhdistää Klaukkalan pohjoisen ohikulkutien valtatiehen 3. Liittymä on ollut jo pitkään maankäyttö- ja liikennesuunnitelmissa mukana ja siihen on varauduttu mm. valtatiehen liittymänumeroinnissa.

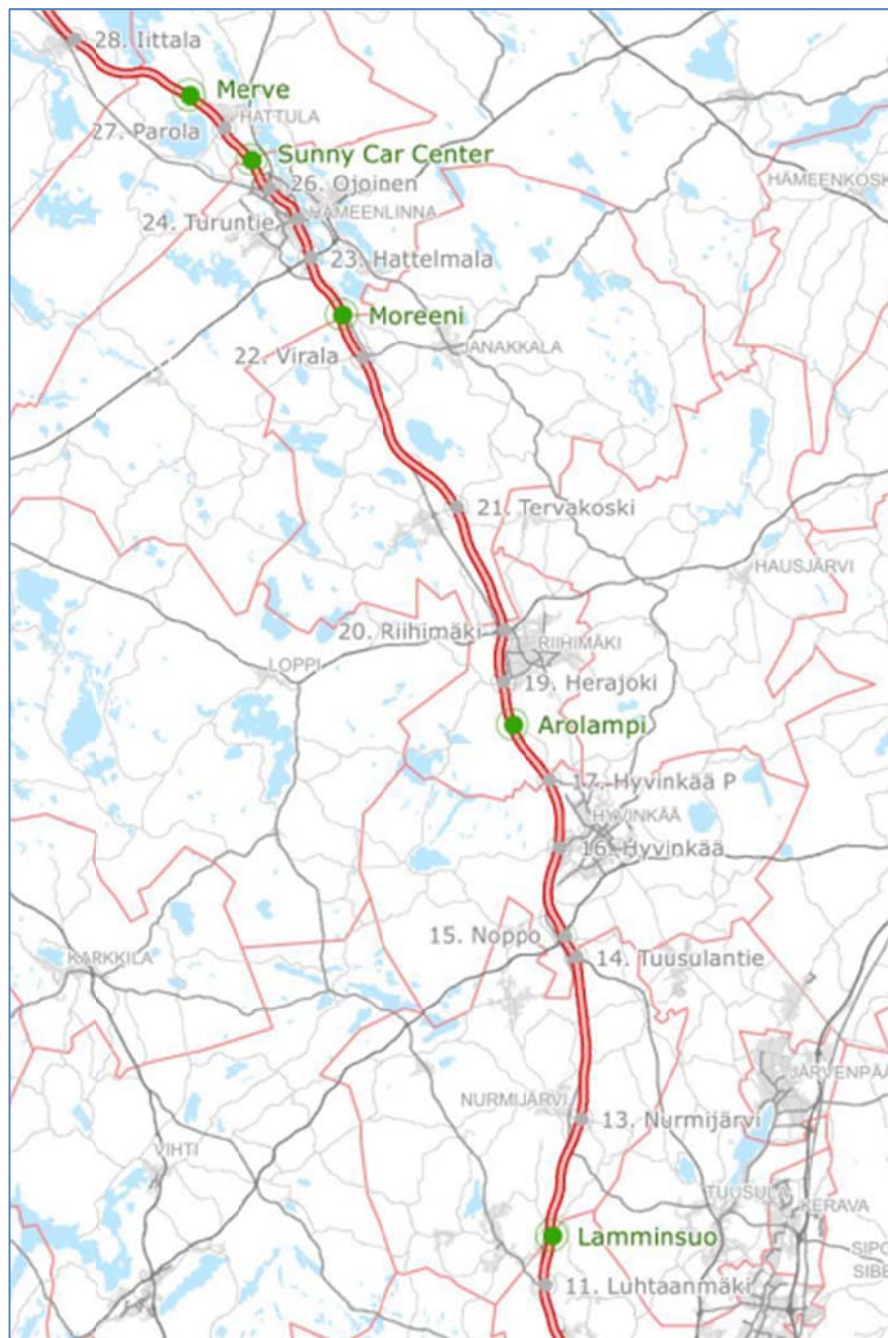
Arolammin liittymä on myös ollut jo pitkään suunnitelmissa mukana ja siihenkin on varauduttu valtatiehen liittymänumeroinnissa. Liittymän toteuttamisen on tehnyt ajan-kohtaiseksi läheisten alueiden maankäytön kehittymisnäkökulmat.

Moreenin eritasoliittymä kytkee rakentuvan suuren teollisuus- ja työpaikka-alueen valtatiehen 3 käytävään. Nykyisin alueen liikenne käyttää maantietä 130 ja alueen poh-

joispuolella olevaa valtatietä 10. Liittymävaraus on mukana Kanta-Hämeen maakuntakaavassa.

Sunny Car Centerin kohdalla kyse on pääasiassa liittymästä tien varrelle suunniteltuun autokauppaan, vaikka liittymä palvelee myös ympäröivää aluetta. Liittymä on esimerkki nopeasti tulevista liittymätarpeista tai -suunnitelmista. Se ei ole mukana maakuntakaavassa tai Hämeenlinnan ajantasaisessa yleiskaavassa.

Merven liittymä kytkee kehittyvän teollisuusalueen moottoritiehen. Alueelle on sijoitumassa runsaasti raskasta liikennettä synnyttävä toiminto alueella jo olevien lisäksi. Liittymä on mukana Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa.



Kuva 2. Tarkasteltavalla tieosuudella olevat liittymätarpeet.

3.4 Nykyiset suunnitteluperiaatteet ja ohjeet

Moottoriteiden suunnittelun aikajänne on hyvin pitkä. Moottoritien kytkentä muuhun tieverkkoon sekä tien suhde sen vaikutusalueella olevaan maankäyttöön ohjaa aluerakenteen kehitystä voimakkaasti.

Moottoritiet ja niiden liittymät kytkeytyvät Euroopan laajuiseen ja valtakunnalliseen liikenteen sekä maakunnalliseen liikenteen ja maankäytön suunnitteluun. Maakunta-kaavoituksessa määritellään kuinka uusi maankäyttö voidaan kytkeä moottoritien ja sen rinnakkaistien muodostamaan kokonaisuuteen. Uusien liittymien osalta täytyy varmistaa, että ne tukevat maankäytön suunnitelmallista ja kestävää kehittämistä.

Moottoriteillä liittymällä on yleensä aina verkollinen merkitys. Yksittäisen maankäytön yksikköjen kytkentöjä moottoritiehen ei sallita, vaan tällaisten kohteiden synnyttämä liikenne johdetaan rinnakkaistietä tai muuta tieverkkoa pitkin moottoritien lähimpiin liittymiin.

Suomen päätieverkon kehittämistä kokonaisuutena on tarkasteltu Tielaitoksen vuonna 2007 julkaisemassa suunnitelmassa *Pääteiden kehittämisen tavoitteet ja toimintalinjat*. Siinä on linjattu yleiset kehittämisen tavoitteet ja periaatteet päätieverkon eri osissa ja olosuhteissa. Näitä päivitetään, kun käynnissä olevat selvitykset, mm. matkojen ja kuljetusten palvelutasomäärittelyt ja liikenneverkkojen luokittelun uudistaminen, ovat valmistuneet.

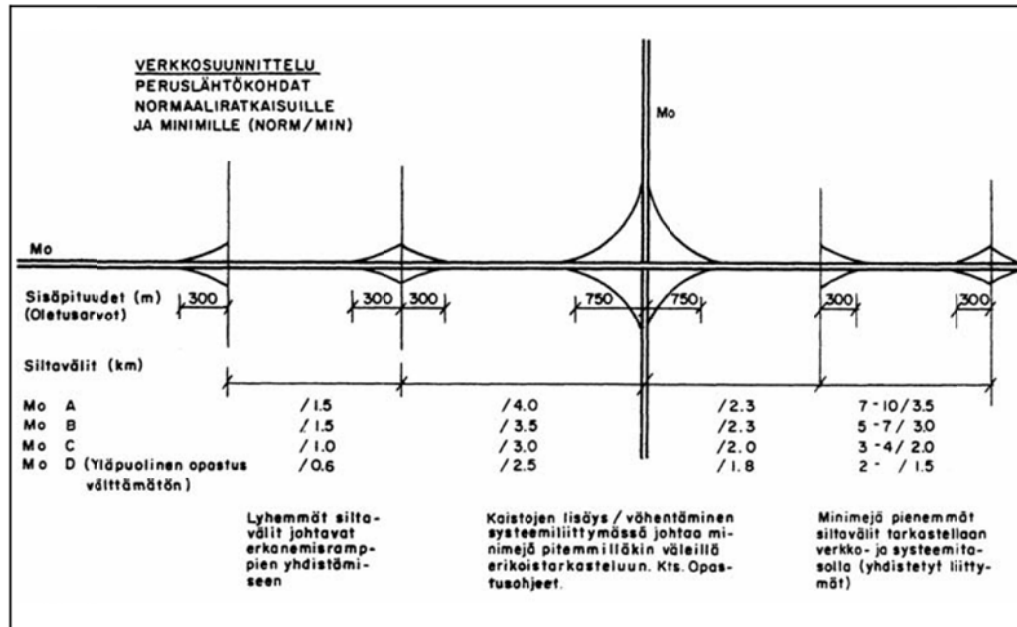
Moottoriteiden ja niiden liittymien teknistä suunnittelua koskevia ohjeita on esitetty Tielaitoksen julkaisussa ”Moottoriteiden eritasoliittymät, Osa A” (Helsinki 1994). Moottoritiet on siinä jaettu luokkiin A - D niiden roolin mukaisesti.

- A: Valtakunnalliset (maan eri osien / talousalueiden väliset) moottoritiet maaseutu-osuuksilla. Sallittu nopeus yleensä 120 km/h.
- B: Valtakunnalliset moottoritiet kaupunkitaajamien ohitusosuuksilla. Sallittu nopeus 100 - 120 km/h.
- C: Moottoritie taajamaseudun tiestön runkoväylänä (kehä- ja sisääntulofunktio). Sallittu nopeus yleensä 80 - 100 km/h (ympäristön sietokyky). Kaupunkimoottoritie I lk.
- D: Moottoritie keskustojen syöttökehänä taajamarakenteeseen kiinteästi integroituna. Sallittu nopeus yleensä 80 km/h. Kaupunkimoottoritie II lk.

Nyt tarkasteltava valtatie 3 osuus sijoittuu pääosin luokkaan A, vain Hämeenlinnan kohta edustaa luokkaa B.

Liittymäväleille on ohjeessa esitetty suositusarvot, jotka johtavat hyvään suunnitteluratkaisuun ja ovat yleensä liikenteen kannalta tyydyttäviä. Minimiarvot ovat arvoja, joissa lähestytään liittymävalikysymystä moottoritien normaaliratkaisujen käytön ja toimintavarmuuden alarajalle. Jatkuva minimien käyttö ei ole yleensä perusteltua eikä johda taloudelliseen eikä toiminnallisesti hyvään suunnitteluratkaisuun. Ohjearvoja tiheämpi liittymäkysyntä tulee ensisijaisesti ratkaista verkollisesti. Kuvassa 3 on esitetty liittymien väliset etäisyysmitat normaalikuormituksen vallitessa.

Moottoriteiden tulee olla liikennöitävyydeltään sujuvia ja liikenneympäristöltään selkeitä. Kuljettajalla on oltava riittävä havainnointiaika, jotta hän pystyy tekemään turvallisen ja sujuvan liikenteen edellyttämät päätökset. Nämä tekijät perustelevat liittymille esitettyjä minimietäisyyksiä.



Kuva 3. Moottoriteiden eritasoliittymille suositellut siltavälit (Moottoriteiden eritasoliittymät, Osa A, Tielaitos 1994).

Moottoriteiden liittymäkysymystä on tarkasteltu myös Tielaitoksen ohjeessa "Pääväylät kaupunkialueilla" (Helsinki 1993). Siinä on tarkasteltu moottoriteitä osana taa-
jamien runkoväylästä.

Liittymiä kaupunkimoottoriteilla voi niiden maaseutumoottoriteitä alemman nopeus-
tason vuoksi olla tiheämmässä, ja tiiviin maankäytön ja suurten liikennemäärien
vuoksi liittymäratkaisut voivat olla monimutkaisia sisältäen sekoittumisalueita ja ko-
koojarampeja. Tällaiset ratkaisut edellyttävät kuljettajalta paljon enemmän päätök-
sentekoa kuin yksinkertaiset peruseritasoliittymät. Myös liittymien toteuttavuuden
tarkastelu edellyttää maaseutumoottoriteitä tarkempia menettelyjä, mm. huipputun-
tien liikenteen yksityiskohtaisia simulointeja. Joukkoliikenteen rooli kaupunkiseuduilla
on merkittävä ja sen vaatimat järjestelyt on otettava huomioon jo varhaisessa vai-
heessa liittymiä suunniteltaessa.

Em. ohje ei sovellu tässä työssä tarkastellun kaltaiseen moottoriteiden ympäristöön. Val-
tatiellä 3 Helsingin ja Tampereen kaupunkiseutujen välillä tavoitteena on säilyttää
tien nopeustaso tasolla 120 km/h. Tämä asettaa rajoituksia niin liittymäratkaisuille
kuin liittymille hyväksyttävälle minimiväleillekin.

4 Liittymätarpeiden arviointi

4.1 Arviointimenettelyn lähtökohdat

Tavoitteena oli kehittää yksinkertainen ja selkeä menettely liittymätarpeiden arvioinnin pohjaksi. Menettelyn taustalla on ajatus, että uusia liittymiä ehdottavat tahot tietävät heti aluksi, mitä uudelta liittymältä odotetaan ja vaaditaan sekä millaisia rajoituksia moottoriteiden suunnitteluperiaatteet liittymille asettavat. Näin kaikki osalliset tahot voivat jo ennakolta tarkistaa kuinka uusi liittymä toteuttaisi sille asetettuja ehtoja eikä esimerkiksi suunnitella uutta liittymää liian lähelle nykyisiä liittymiä.

Lähtökohtana oli myös tavoite sitoa uusien liittymien suunnittelu tiiviisti alueelliseen liikenne- ja maankäyttösuunnitteluun. Moottoriteliittymällä on maankäyttöä ohjaava vaikutus, minkä vuoksi liittymien suunnittelua ei tulisi tehdä ilman laajempaa alueellista ja liikenneverkollista tarkastelua.

4.2 Arviointimenettely

Liittymätarpeiden arviointia varten laadittu menettely perustuu kahdeksankohlaiseen listaan. Listan jokaisessa kohdassa arvioidaan täyttääkö tarkasteltava liittymä kriteerin. Vaihtoehtojen kyllä ja ei lisäksi tulos voi olla, että liittymästä tarvitaan lisätietoja.

Tarkistettavat tekijät on lomakkeella jaettu kahteen osaan: ensisijaiset edellytykset ja täydentävät tiedot. Periaatteessa jos liittymä täyttää ensisijaiset edellytykset, ei täydentäviä tietoja tarvita. Jos sen sijaan kaikki ensisijaiset edellytykset eivät täyty, saatavat täydentävät tiedot puoltaa liittymän toteuttamista. Tämä voi olla tarpeen esimerkiksi nopeasti esille tulleiden tai toteutuvien uusien maankäyttökohteiden yhteydessä. Yksittäiset maankäytön kehittämishankkeet saattavat olla huomattavan nopeita kaavaprosesseihin verrattuna.

Arviointimenettely on muotoiltu kaksisivuiseksi dokumentiksi, jonka etusivulla on tiivistetty johdanto moottoriteliittymien suunnitteluun ja periaatteisiin. Toisella sivulla on esitetty kahdeksan arviointikriteeriä sekä niiden lyhyet kuvaukset.

Arviointimenettelyn kahdeksan kohtaa ovat:

Ensisijaiset edellytykset:

Liittymä on merkitty maakuntakaavaan tai oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan

Merkintä maakuntakaavassa tai ajantasaisessa yleiskaavassa kertoo, että liittymää on tarkasteltu laajassa maankäytön ja liikenteen vuorovaikutusprosessissa, käytännössä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, yhdessä Liikenneviraston ja ELY-keskuksen kanssa. Tällöin liittymän kytkeytyminen aluerakenteeseen ja liikenneverkkoon on nähty tarpeelliseksi ja hyödylliseksi ja on varmistettu, että liittymä ei hajauta yhdyskuntarakennetta. Liittymän vaikutukset on myös arvioitu seudullisella tasolla.

Liittymästä on tehty kattava liikenneselvitys, joka osoittaa liittymän tarpeellisuuden

Lähtökohtana uutta liittymää ehdotettaessa on, että siitä on laadittu liikenteellinen selvitys ja vaikutusarvio, jotka osoittavat sen tarpeellisuuden. Selvityksissä on tarkasteltava riittävän laajaa vaikutusalueetta, jotta vaikutukset liikennemääriin, liikenneverkon toimintaan ja liikenteen siirtymiin saadaan selville. Liittymä ei saa heikentää alueen liikenneturvallisuutta. Selvityksen yksi tuloste on liittymästä laadittava liittymäkortti, johon kootaan kaikki selvityksen keskeiset tulokset.

Liittymäselvityksessä on esitettävä myös millaisia vaikutuksia on liittymän toteuttamatta jättämisellä sekä miten muutokset ennusteajankohdan liikenteessä vaikuttavat liittymän tarpeeseen. Lisäksi selvityksessä on tarkasteltava vaihtoehtoisia ratkaisuja järjestää tarkasteltavan alueen tai kohteen liikenne. Selvitys ja vaikutusarvio ovat edellytys liittymän eteenpäin viemiselle.

Liittymä on mahdollista toteuttaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vaarantamatta

Moottoritillä liittyvä tai erkaneva liikenne aiheuttaa häiriötä liikennevirtaan lähes kilometrin matkalla. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi on tiensuunnitteluohjeissa määritetty liittymien minimiväliksi ympäröivän maankäytön mukaan 3,0 km - 3,5 km. Sopiva etäisyys näiden rajojen sisällä täytyy määritellä tapauskohtaisesti. Taajama-alueiden ulkopuolella, missä nopeustavoite moottoritillä on 120 km/h, sopiva minimiväli on lähempänä vaihteluvälin maksimia.

Liittymä palvelee valtakunnallista tai seudullista liikenneverkkoa

Moottoritieliittymien ensisijainen tehtävä on palvella yhteyttä muun tieverkon ja moottoritien välillä. Tämä tarkoittaa, että liittymässä moottoritiehen kytkeytyy vähintään seututietasoinen väylä.

Täydentävät tiedot

Liittymä parantaa merkittävästi nykyisten liittymien toimivuutta tai vähentää niihin kohdistuvia parantamistarpeita

Uudesta liittymästä on hyötyä, jos siihen siirtyy liikennettä läheisistä, hyvin kuormituneista liittymistä. Uusi liittymä voi myös helpottaa korkeasta kuormituksesta johtuvia liikenneongelmia alemmalla tieverkolla.

Keskeistä on myös varmistaa, että liikenteen siirtymät alemmalla tieverkolla eivät aiheuta ympäristöllisiä, liikenneturvallisuus- tai muita ongelmia.

Liittymän vaikutukset on arvioitu ja ne on havaittu kokonaisuutena positiivisiksi

Liittymän liikenneverkollinen kokonaisvaikutus voi olla hyvinkin positiivinen, jos se esimerkiksi vähentää liikennesuoritetta alemmassa tieverkossa, jolloin liikenneturvallisuuden ja ympäristövaikutuksien muutos alueella on positiivinen. Liikenteen hyvä sujuvuus ja turvallisuus jatkuvat liittymään yhdistyvällä tieverkolla.

Liittymä edistää seudullisesti merkittävän asuin- tai työpaikka-alueen perustamista tai kehittämistä

Moottoritien tehtävä on välittää liikennettä nopeasti, sujuvasti ja turvallisesti. Seudullisesti merkittävän maankäytön liittyminen tällaiseen väylään on hyvin perusteltua. Liittymä mahdollistaa myös joukkoliikenteen kilpailukyvyn ja palvelutason kehittämisen. Liittymä ei kuitenkaan saa tukea tai perustella yhdyskuntarakennetta hajauttavaa kehitystä.

Liittymän toteuttamiseen on taloudellisesti sitouduttu

Jos rahoitusta liittymän suunnitteluun ja toteutukseen järjestyy muuten kuin valtion väylähallinnon kautta, saattaa se nopeuttaa liittymän toteutumista. Se myös kertoo, että hankkeen taloudelliseen kannattavuuteen uskotaan. Rahoituksen järjestyminen ei poista tai vähennä uudelta liittymältä muuten vaadittavia ominaisuuksia tai selvityksiä.

4.3 Menettelyn testaus

Laadittua arviointimenettelyä testattiin tarkasteltavalla tiejaksolla olevilla liittymätarpeilla. Arviointitaulukko lyhyine selitysteksteineen on esitetty liitteessä 3 ja esillä olleiden liittymätarpeiden arviointi kuvassa 4. Arviointitaulukkoa tarkasteltaessa on syytä muistaa, että tavoitteena ei ensisijaisesti ollut liittymien arviointi, vaan arviointimenettelyn testaus.

Alla on arviointilista, joka täytetään ehdotetun liittymän tietojen avulla. Vastausvaihtoehdot ovat:

	kyllä
	vaatii lisäselvityksiä
	ei

	Lammin- suo	Arolampi	Moreeni	Sunny Car Center	Merve
Ensisijaiset edellytykset					
1. Liittymä on merkitty maakunta- kaavaan tai oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan					
2. Liittymästä on tehty kattava liikenneselvitys, joka osoittaa liittymän tarpeellisuuden					
3. Liittymä on mahdollista toteuttaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuut- ta vaarantamatta					
4. Liittymä palvelee valtakunnallista tai seudullista liikenneverkkoa					
Täydentävät tiedot					
5. Liittymä parantaa merkittävästi nykyisten liittymien toimivuutta tai vähentää niihin kohdistuvia paran- tatarpeita					
6. Liittymän vaikutukset on arvioitu ja ne on havaittu kokonaisuutena positiivisiksi					
7. Liittymä edistää seudullisesti merkittävän asuin- tai työpaikka- alueen perustamista tai kehittämistä					
8. Liittymän toteuttamiseen on taloudellisesti sitouduttu					

Kuva 4. Liittymien arviointimenettelyn kokeilu valtatie 3 tarkasteluosuudella esillä olleiden liittymätarpeiden tiedoilla.

Menettelyn koekäytössä nousi esiin ainakin havainto, että tietyt reunaehdot uusille liittymille ovat ehdottomia. Siksi esimerkiksi sijoittuminen voimassa olevien ohjeiden mukaan selkeästi liian lähelle toista eritasoliittymää tekee liittymän käytännössä toteuttamiskelvottomaksi ja silloin muuta tarkastelua tai selvityksiä ei tarvita. Yksi tämän menettelyn tavoitteista onkin saada liittymien sijoittamiseen liittyvät ehdot niin hyvin tunnetuiksi, että sijainniltaan mahdollisia ehdotuksia ei lähdettäisi viemään eteenpäin.

Seuraavassa on esitetty liittymätarpeiden arviointi ja muutamia arvioinnin yhteydessä tehtyjä havaintoja.

Liittymä on merkitty maakuntakaavaan tai oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan

Kriteeri on selkeä ja arviointi on helposti tehtävissä. Liittymistä vain Sunny Car Center ei täytä tätä ehtoa.

Liittymästä on tehty kattava liikenneselvitys, joka osoittaa liittymän tarpeellisuuden Parhaiten tämän kriteerin täyttää Lamminsuon eritasoliittymä. Siinäkin ei ole tarkasteltu miten ennustettujen liikennemäärien muuttuminen vaikuttaisi liittymän toimivuuteen ja tarpeeseen. Muista liittymistä on laadittu eritasoisia ja osin hajanaisia selvityksiä. Tietojen päivittäminen ja selkeän liittymäkortin laatiminen loisi paremman pohjan liittymän tarpeellisuuden arvioinnille.

Muista poikkeava kohde oli Sunny Car Center. Siitä oli laadittu liikenneselvitys, mutta siinä osoitettiin, että uusi liittymä ei ole tarpeen, vaan liikenne voidaan hoitaa nykyisen liikenneverkon ja Ojoisten eritasoliittymän kautta.

Liittymä on mahdollista toteuttaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vaarantamatta

Tämän ehdon täyttivät kaikki muut liittymät paitsi Sunny Car Center, joka on vain noin 1,6 km:n päässä Ojoisten liittymästä.

Liittymä palvelee valtakunnallista tai seudullista liikenneverkkoa

Selkeimmin tämän kriteerin täyttää Lamminsuon liittymä, koska siinä valtatiehen 3 liittyy maantie 132 Lopelta. Arolammen liittymä kytkeytyy maakuntakaavassa esitettyyn Riihimäen kehämäisesti kiertävään seututiehen, mutta liittymän toteutumista kiirehtii tällä hetkellä ympäröivän maankäytön kehitys.

Moreeni, Sunny Car Center ja Merve palvelevat pääasiallisesti liittymän lähiympäristön kehittyvää maankäyttöä.

Liittymä parantaa merkittävästi nykyisten liittymien toimivuutta tai vähentää niihin kohdistuvia parantamistarpeita

Selkeästi tämän kriteerin täyttävät Lamminsuon, Arolammen ja Merven liittymät. Jos Moreenin työpaikka-alue kehittyy suunnitelmien mukaisesti, aiheutuu alueen liikenteestä toimivuusongelmia valtatie 10 liittymiin, joita Moreenin liittymä helpottaa. Moreenin tilanteen selkeyttämiseksi olisi hyvä laatia laajemman kokonaisuuden kattava liikenneselvitys. Valtatie 3 on moottoritie ja liikenteen sujuvuuden turvaaminen sillä on tärkeämpää kuin valtatiellä 10. Sunny Car Centerin liittymä luultavasti ottaisi osan Ojoisten liittymän liikennevirroista, mutta toisaalta liittymä säilyy toimivana ilman siirtymiäkin.

Liittymän vaikutukset on arvioitu ja ne on havaittu kokonaisuutena positiivisiksi

Ainoa kattava vaikutusarvio on laadittu Lamminsuon liittymästä. Tämän kriteerin täyttämisen vaatimat selvitykset tehdään yleensä vasta yleissuunnitteluvaiheessa, jolloin hanke on edennyt jo varsin pitkälle.

Liittymä edistää seudullisesti merkittävän asuin- tai työpaikka-alueen perustamista tai kehittämistä

Kaikki tarkastellut liittymät kytkeytyivät lähialueen maankäytön kehittämiseen. Lamminsuon kohdalla kyseessä on suurimmalta osalta uusien asuinalueiden kytkeminen, kun muissa kohteissa pääpaino on työpaikka-alueissa. Kehitettävän asuin- tai työpaikka-alueen merkittävyyden tai laajuuden arviointiin ei ole määritelty raja-arvoja.

Kaikissa kohteissa kyseessä olivat asukas- ja/tai työpaikkamäärät, joita voidaan pitää merkittävinä. Sunny Car Centerin liittymätarpeen taustalla on tässä vaiheessa ollut vain yksi yritys, kun muissa tapauksessa kyseessä on useita yrityksiä käsittävä alue. Kaikki kohteet täyttävät tämän kriteerin, Sunny Car Center edellä mainitun perusteen vuoksi vain osittain.

Liittymän toteuttamiseen on taloudellisesti sitouduttu

Mihinkään tarkastelluista liittymistä ei ole toistaiseksi liittynyt ulkopuolista rahoitusta.

Yhteenvedona arvioinnista voidaan todeta, että liittymien toteuttamisedellytyksissä on eroja. Menettelyllä laadittava luokitus ei kuvaa tärkeysjärjestystä, vaan liittymien tarkasteluhetken mukaisia toteutusedellytyksiä.

Eniten sinisiä ruutuja keräsi Lamminsuu ja eniten valkoisia ruutuja sai Sunny Car Center. Muutamissa kohdin määrällisten raja-arvojen puuttuminen tuntuu vaikeuttavan vertailua, mutta toisaalta se pakottaa tarkemmin arvioimaan, mikä merkitys suunnitelluilla toiminnoilla on ja kuinka liittymä palvelee myös hieman kauempana olevien kohteiden kehittämistä.

Menettely tässä muodossaan on jo toimiva, mutta sillä tehtävät lisätarkastelut epäilemättä tuovat siihen vielä menettelyä parantavia ominaisuuksia.

5 Jatkotoimenpiteet

5.1 Arviointimenettelyn käyttö

Eritasoliittymätarpeet lähtevät liikkeelle yleensä joko osana seudullista maankäytön kehittämistä tai jonkin yksittäisen operaattorin hankkeeseen liittyen. Yhteistä niille on se, että molemmissa tapauksissa jokin kaupunki tai kunta on mukana hankkeessa jo sen alkuvaiheissa. Siksi kaikkien maankäyttösuunnittelua tekevien tulee tietää ainakin arviointimenettelyn pääkohdat ja tärkeimmät kriteerit uusien liittymien sijoittumiselle.

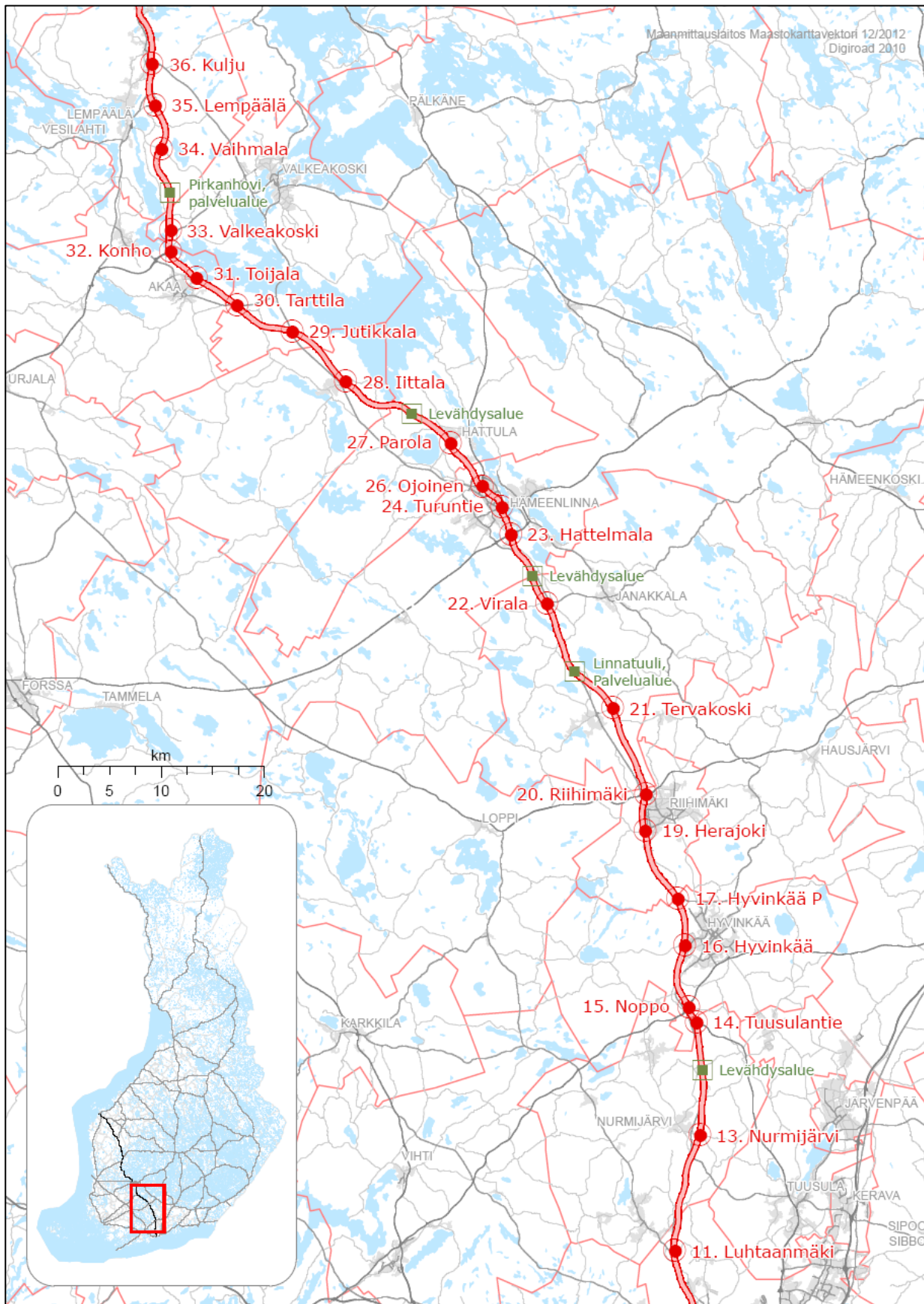
Tavoitetilanteessa siis suurimmat karikot vältetään jo prosessin alkuvaiheessa. Kriteerit täyttävistä liittymätarpeista kerätään tarvittavat tiedot ennen kuin lähestytään väylänpitäjiä.

Menettelyä on tarkasteltu viiden erilaisen liittymätarpeen tiedoilla. Tarkastelu tuo esille ne tekijät, joita asianomaisen liittymän osalta on vielä tarpeen tarkastella liittymän toteutuksen eteenpäin viemiseksi. On luultavaa, että menettelyn käyttö tuo esille kuinka sitä pitää täsmentää tai täydentää. Myös yhdysvaltalaiseen liittymäohjeeseen on vuosien varrella tehty lukuisia päivityksiä.

5.2 Tiekohtaisesta valtakunnalliseksi ohjeeksi

Arviointimenettely on laadittu siten, että se on sovellettavissa muillekin moottoritie-osuuksille.

Moottoritiet ovat oma väylästönsä, joka poikkeaa monessa suhteessa muista teistä. Siksi tässä esitetty menettely ei sovi suoraan muille tietyyypeille, vaikka periaatteessa vastaavanlaista tarkastelua tarvitaan myös muilla pääteillä.



Valtatie 3, eritasoliittymät välillä Luhtaanmäki - Kulju

Valtatiellä 3 tarkastelualueella on 24 eritasoliittymää, kaksi liikenteen palveluasemaa ja kolme levähdyspaikkaa. Lisäksi liittymänumeroinnissa on varauduttu kahteen uuteen eritasoliittymään (numerot 12 ja 18).

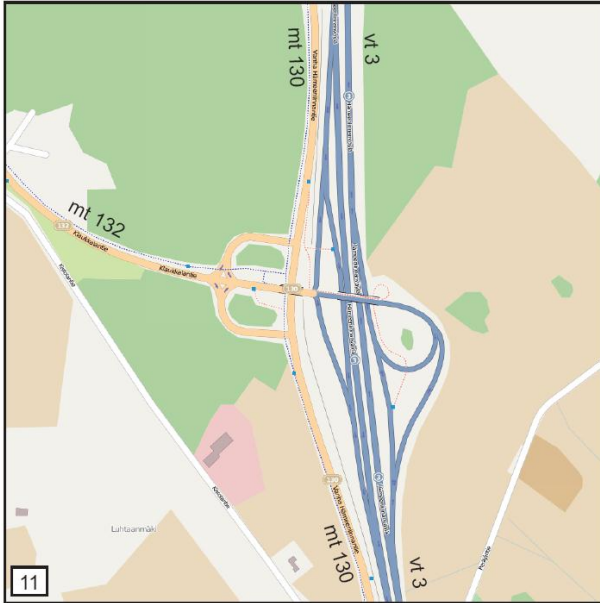
Nro	Nimi	Liittymien väli (km)	Liittymätyyppi
11	Luhtaanmäki	3,3	maankäyttö
12	Laminsuo	8,3	maankäyttö
13	Nurmijärvi	6,4	maankäyttö
	Karhukorpi/Nummenniitty	4,5	levähdysalue
14	Tuusulantie	1,8	haarauma
15	Noppo	6,3	päätieverkko
16	Hyvinkää	4,7	maankäyttö
17	Hyvinkää P	4,0	maankäyttö
18	Arolammi	3,5	maankäyttö
19	Herajoki	3,5	maankäyttö
20	Riihimäki	9,0	päätieverkko
21	Tervakoski	4,9	maankäyttö
	Linnatuuli	7,5	palvelualue
22	Virala	3,3	maankäyttö
	Lähdelammi	4,4	levähdysalue
23	Hattelmala	2,8	päätieverkko
24	Turuntie et.	2,9	maankäyttö
25	Turuntie pohj.		
26	Ojoinen	5,2	päätieverkko
27	Parola	5,1	maankäyttö
	Kappakallio	7,2	levähdysalue
28	Iittala	7,3	maankäyttö
29	Jutikkala	6,1	maankäyttö
30	Tarttila	4,8	maankäyttö
31	Toijala	3,6	maankäyttö
32	Konho	2,0	harauma
33	Valkeakoski	3,8	maankäyttö
	Pirkanhovi	4,6	palvelualue
34	Vaihmalä	4,6	maankäyttö
35	Lempäälä	4,1	maankäyttö
36	Kulju		maankäyttö

Pirkanmaalla ollaan laatimassa maakuntakaavaa 2040. Etelä-Pirkanmaalle (Valkeakoski, Akaa, Urjala ja Lempäälä) on laadittu erilliset maankäytön rakennevaihtoehdot. Parhaillaan laaditaan vastaavia maankäytövaihtoehtoja koko maakunnan alueelle.



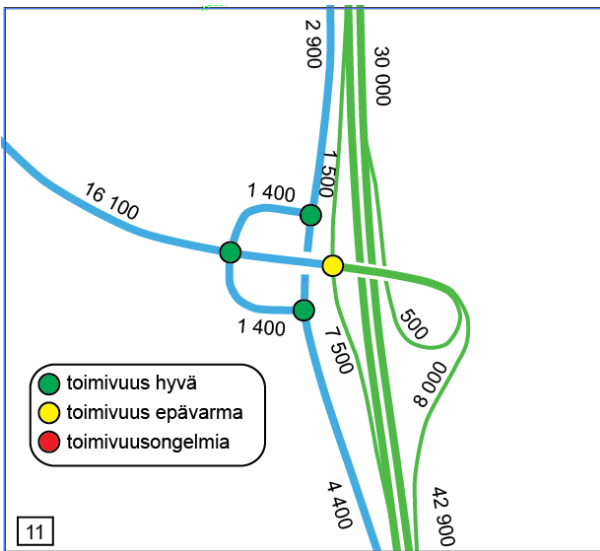
Luhtaanmäki (Klaukkala)

Liittymä ja tiet



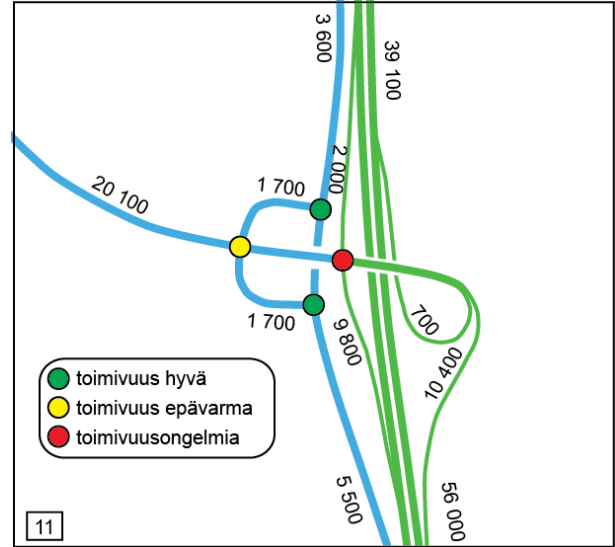
Valtatien 3, seututien 130 ja seututien 132 (Klaukkalantie) liittymä. Suuri osa Klaukkalan taajaman liikenteestä kulkee tämän liittymän kautta. Liittymä tie mt 132 ei jatku vt 3:n itäpuolelle.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liikennemäärä Klaukkalantiella on suuri. Iltahuipputuntina valtatie 3 pohjoisrampilta liittymisen Klaukkalantielle on vaikeaa. Muiden liittymien toimivuus on hyvä. Toimivuuden haasteet liittyvät Klaukkalantiehen, ei liittymäjärjestelyihin.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Klaukkalantie on huipputunteina hyvin ruuhkautunut. Liittyminen valtatie 3 pohjoisrampilta ongelmallista.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän läheisyydessä on hyvin vähän maankäyttöä. Etäisyys Klaukkalan keskusta on noin 5 km.

Liittymän itäpuolella ei tällä hetkellä ole maankäyttöä.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	111	8
2,0 km säde	586	133
3,0 km säde	2 091	227

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 3 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

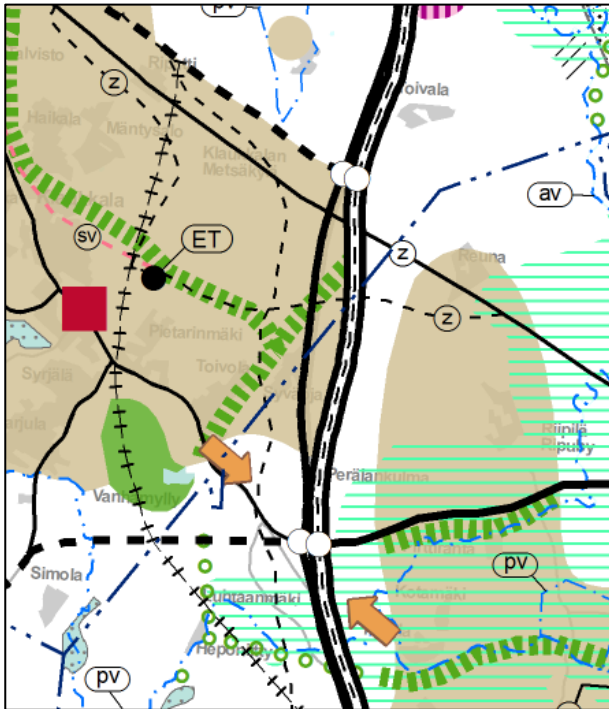
Liityntäpysäköinti

Liittymässä sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä ei ole liityntäpysäköintiä.



Luhtaanmäki (Klaukkala)

Maakuntakaava



Uudenmaan maakuntakaavassa taajamarakenne kasvaa kohti liittymää sekä kaakon että luoteen suunnista. Liittymään kytkeytyy idän suunnasta Kehä IV -tie.

Maakuntakaavassa näkyy myös Klaukkalan pohjoinen ohitustie, joka toteutuessaan keventää tämän liittymän kuormitusta. Pohjoisen ohikulkutien yhteydessä maakuntakaavaehdotuksessa on vähittäiskaupan suuryksikkö.

Yleiskaavat

Vantaan yleiskaavassa Luoteis-Vantaa on pääosin maa- ja metsätalousaluetta. Sen on myös todettu olevan tulevaa mahdollista kaupunkirakenteen laajenemisaluetta.

Klaukkalan osayleiskaava oli nähtävillä alkuvuodesta 2013. Kaavassa esitetään Klaukkalaan työpaikka- ja asuinrakentamista. Nurmijärven maankäytön kehityskuvan mukaan Klaukkalan asukasmäärä vuonna 2040 on noin 26 000 asemakaavoitetuilla alueilla. Osayleiskaavan yhteydessä on tehty Klaukkalantien kehitysselvitys, jonka mukaan tie levennetään osittain nelikaistaiseksi.

Hankkeet

Luhtaanmäen liittymän palvelualue: Keimolan palvelualueen tontin vuokrasopimus päättyi 2016. Suunnitelmissa on toteuttaa uusi palvelualue (huoltoasema, kauppaja, ravintoloita) Luhtaanmäen liittymän yhteyteen, valtatie 3 itäpuolelle. Asemakaavaprosessi on ollut aiemmin vireillä, mutta tällä hetkellä sitä ei edistetä. Asemakaavaprosessissa on suunniteltu uudenlaista ramppijärjestelmää. Ramppijärjestelmän muutoksilla varaudutaan myös Kehä IV:n toteuttamiseen.

Klaukkalan ohikulkutie: Suunnitellun tien varrelle asemakaavoitetaan vuoden 2013 aikana työpaikka-alueita Metsäkyläntien ja maantien 130 välille sekä seututien 130 ja valtatie 3 välille. Ennen ohikulkutien toteutumista alueen liikenne tukeutuu Metsäkyläntiehen, seututiehen 130 sekä Luhtaanmäen eritasoliittymään. 50 000 k-m² laajuisen alue on tarkoitus toteuttaa 2020 mennessä.

Vaikutus liittymän toimivuuteen

Klaukkalan pohjoisen ohikulkutien valmistuminen vähentää liittymän kautta kulkevan liikenteen määrää ja vähentää liittymän ruuhkautumista.

Klaukkalan ja Luhtaanmäen maankäytön kehittyminen kuormittaa lähes ainoastaan tätä liittymää. Palvelualueen yhteydessä liittymän ramppijärjestelyt muuttuvat. Liittymän toimivuus on tarkistettava osana suunnittelua.

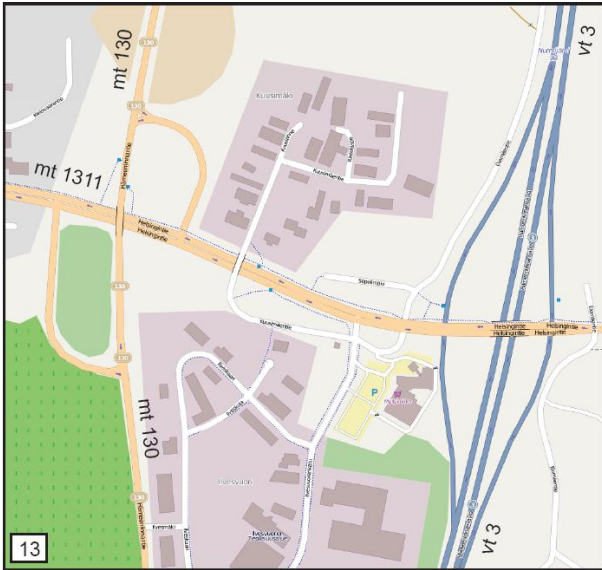
Muuta

Klaukkalan pohjoisen ohikulkutien toteuttaminen ei sisälly Uudenmaan ELY-keskuksen suunnitelma-kauden 2013–2016 investointihankkeisiin.



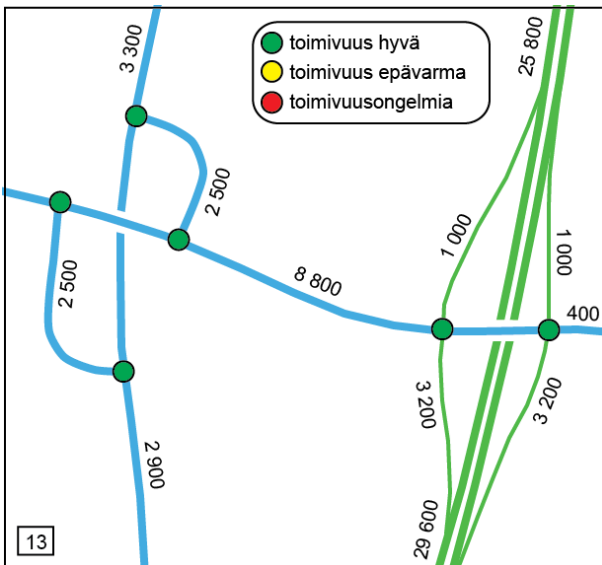
Nurmijärvi

Liittymä ja tiet



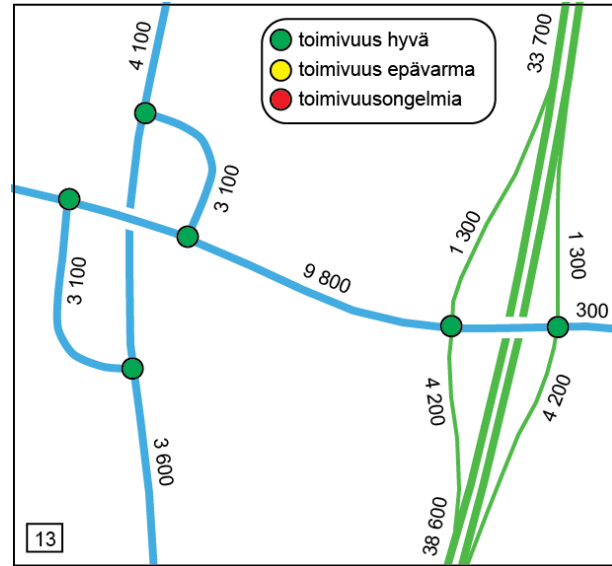
Valtatien 3, seututien 130 ja yhdystien 1131 (Siippoontie/Helsingintie) liittymä. Suuri osa Nurmijärven kirkonkylän liikenteestä kulkee tämän liittymän kautta. Siippoontie jatkuu valtatie 3 itäpuolella Rusutjärven kautta Hyrylään.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liittymien toimivuus nykyisillä liikennemäärillä on hyvä. Ainoa merkittävä vasemmalle kääntyvä virta on valtatieltä 3 etelästä saapuva liikenne, joka jouuu väistämään vähäisiä liikennevirtoja yhdystiellä 1131 länneä itään ja valtatielle 3 pohjoiseen.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Tarkasteluvuoden liikenne-ennusteen liikennemäärillä liittymien toimivuus säilyy hyvänä.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän länsipuolella sen läheisyydessä ovat kauppakeskus Myllykukko sekä Ilvesvuoren ja Kuusimäen teollisuusalueet. Etäisyys Nurmijärven kirkonkylään on runsaat 2 km.

Liittymän itäpuolella ei tällä hetkellä ole merkittävästi maankäyttöä.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	155	93
2,0 km säde	1 729	361
3,0 km säde	6 706	2 024

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 3 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

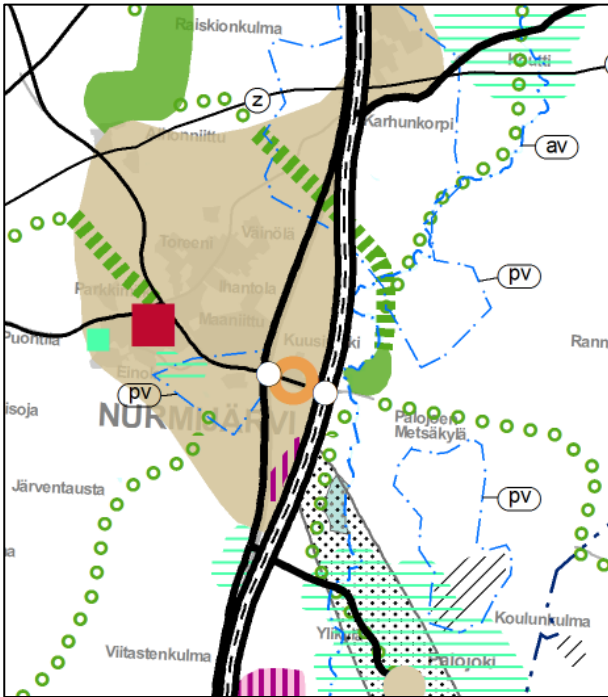
Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä ei ole liityntäpysäköintiä. Henkilautojen liityntäpysäköinti järjestelyt liittymässä ovat suunnitteilla.



Nurmijärvi

Maakuntakaava



Uudenmaan maakuntakaavassa valtatie 3 ja seututien 130 väliin on kaavoitettu merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö.

Yleiskaavat

Nurmijärven kirkonkylän osayleiskaavassa esitetään uusia työpaikkoja ja asumista. Nurmijärven maankäytön kehityskuvan mukaan Nurmijärven kirkonkylän asukasmäärä asemakaavoitetuilla alueilla vuonna 2040 on noin 10 000. Pohjoisempana sijaitsevan Rajamäen asukasmäärä asemakaavoitetuilla alueilla vuonna 2040 on noin 8000.

Hankkeet

Ilvesvuori, etelä: Rakentumassa oleva alue Sippoontien eteläpuolelle, seututien 130 ja valtatie 3 väliin. Alueella on yhteensä noin 200 000 k-m² työpaikka-alue, josta uutta on noin 70 000 k-m².

Ilvesvuori, pohjoinen: Työpaikka-alue Sippoontien pohjoispuolella, seututien 130, valtatie 3 ja Kisanajan välissä. Asemakaavoitus vuosien 2013–2014 aikana, toteutus eteläisen Ilvesvuoren täyttyä.

Härkähaanmäki: Asuinalue seututien 130 länsipuolella, Siippoontiehen ja Ojakkalantiehen rajoituen. Asemakaavoitus vuosien 2014–2017 aikana.

Vaikutus liittymän toimivuuteen

Liittymän läheisyyteen on toteutumassa huomattava määrä uutta rakentamista. Työpaikka-alueet voivat synnyttää runsaasti raskasta liikennettä sinne sijoittuvista toiminnoista riippuen. Liittymän liikennemäärät nousevat myös kirkonkylän kasvun vuoksi.

Liittymän toimivuus on voi heikentyä etenkin, jos uuden maankäytön synnyttämä liikenne suuntautuu nykyistä enemmän pohjoiseen.



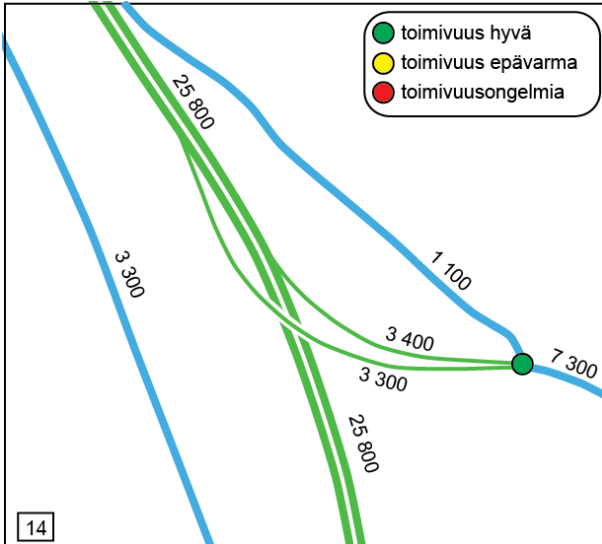
Tuusulantie

Liittymä ja tiet



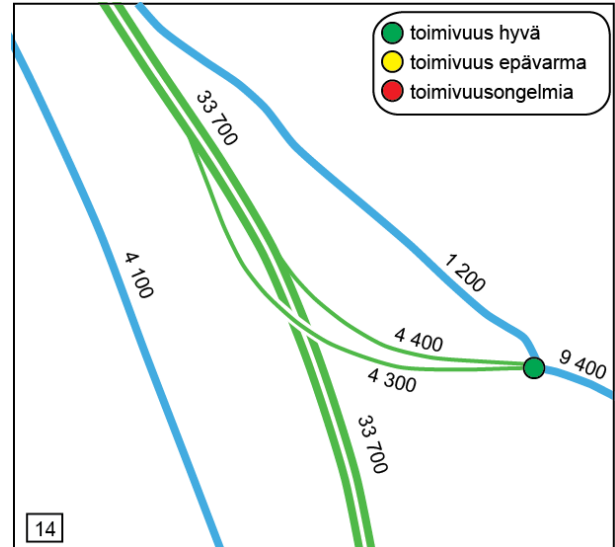
Liittymä on valtatie 3 ja kantatie 45 haarauma. Liittymässä paikallinen liikenne ei kytkeydy valtatiehen 3.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Varsinaisesti vt 3:n ja kt 45:n liittymässä ei ole tasoliittymiä, joissa paikallinen liikenne liittyisi näille väylille. Lähin piste, jossa maankäytön synnyttämä liikenne voi kytkeytyä väyliin, on kt 45 pohjoispäässä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Kt 45:n ja mt 1379:n liittymän toimivuus on hyvä myös vuoden 2030 tilanteessa.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän välittömässä läheisyydessä ei ole merkittävästi maankäyttöä.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	57	~0
2,0 km säde	247	~0
3,0 km säde	676	121

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut 1 loukkaantumiseen johtanut liikenneonnettomuus.

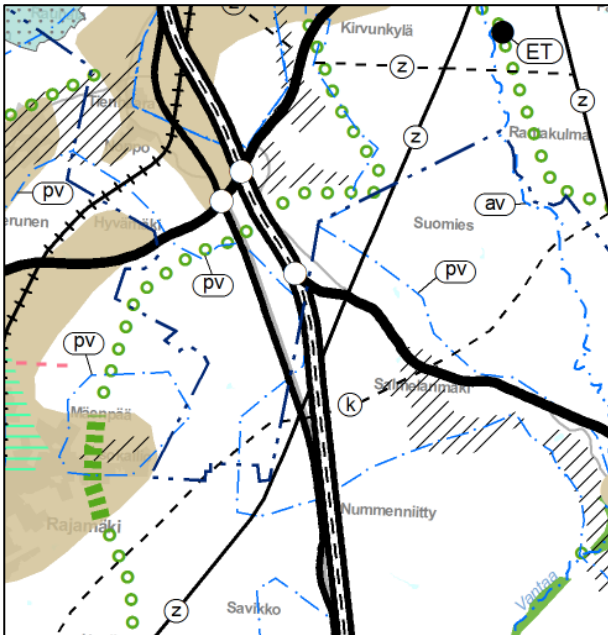
Liityntäpysäköinti

Liittymässä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.



Tuusulantie

Maakuntakaava



Uudenmaan maakuntakaavassa ei ole liittymän lähialueilla esitetty liikenteeseen vaikuttavien toimintojen lisäämistä.

Yleiskaavat

Nopon osayleiskaava, Hyvinkää, vanha. Liittymä on pohjavesialueella.

Koko Nurmijärven kattava yleiskaava vuodelta 1989 ei ole oikeusvaikutteinen.

Hankkeet

Liittymä lähialueelle ei ole suunnitteilla hankkeita.

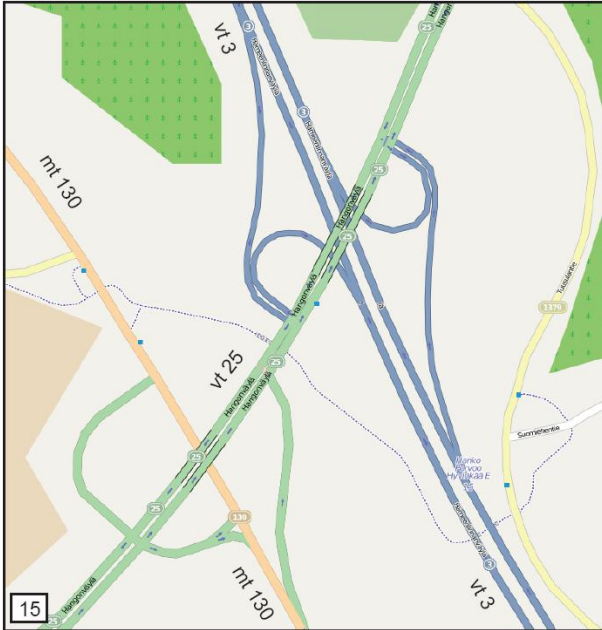
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Haarautuma-tyyppisen liittymän toimivuus säilyy hyvänä, vaikka sen liikennemäärät kasvaisivat huomattavastikin nykyisistä.



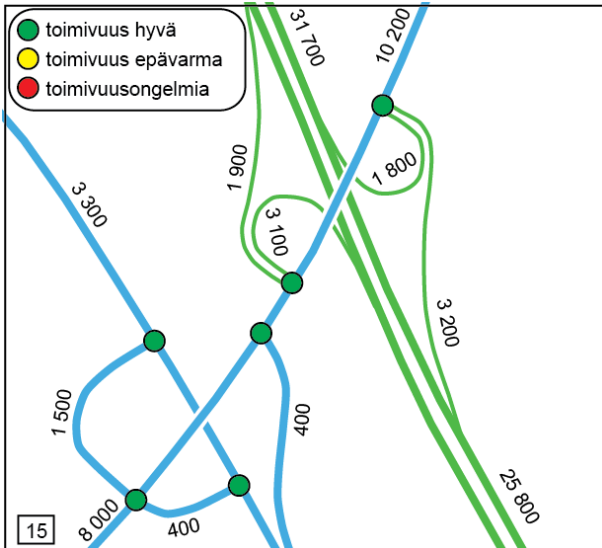
Noppo

Liittymä ja tiet



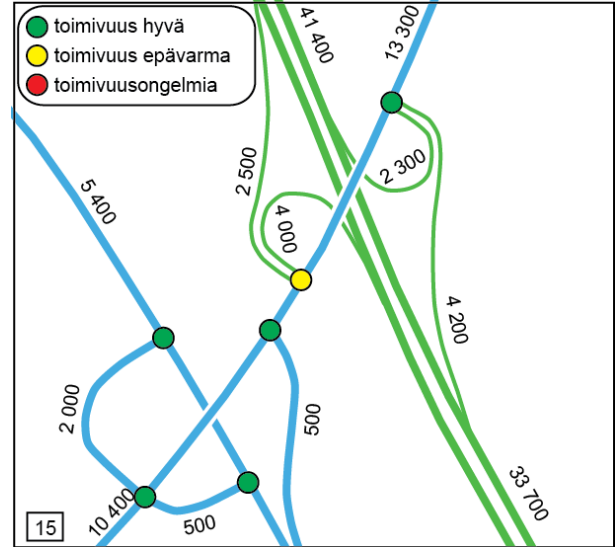
Valtateiden 3 ja 25 sekä seututien 130 liittymä. Vt 25 muodostaa kehämäisen yhteyden "Kehä V" Hangosta Mäntsälään ja edelleen Porvooseen. Etäisyys Hyvinkään eteläosiin on noin 7 km ja Rajamäelle noin 7 km.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liikennemäärä vt 25:llä on varsin suuri. Tasoliittymien toimivuus on kuitenkin hyvä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Valtatieltä 3 pohjoisesta saapuvan rampin liittymän toimivuuteen vaikuttaa vasemmalle kääntyvän liikenteen osuus. Liittymän toimivuus vuoden 2030 tilanteessa on epävarma. Muiden liittymien toimivuus on hyvä.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän luoteispuolella on suuria varastoja. Mt 130:n länsipuolella on jonkin verran asutusta.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	27	124
2,0 km säde	511	162
3,0 km säde	1 222	186

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 4 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

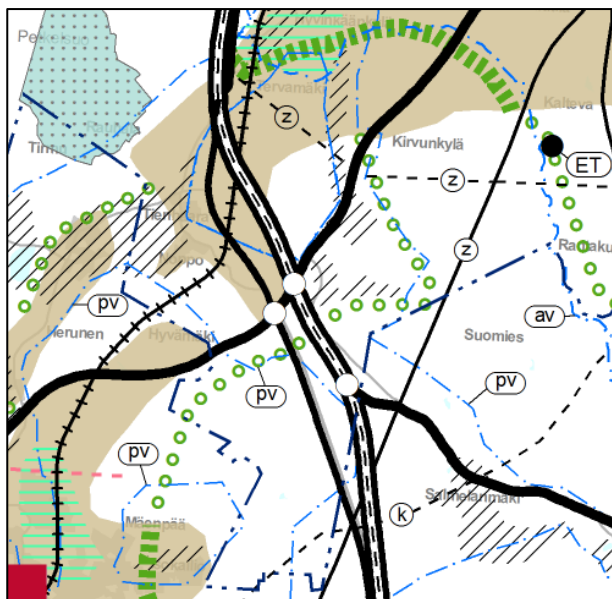
Liityntäpysäköinti

Liittymässä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.



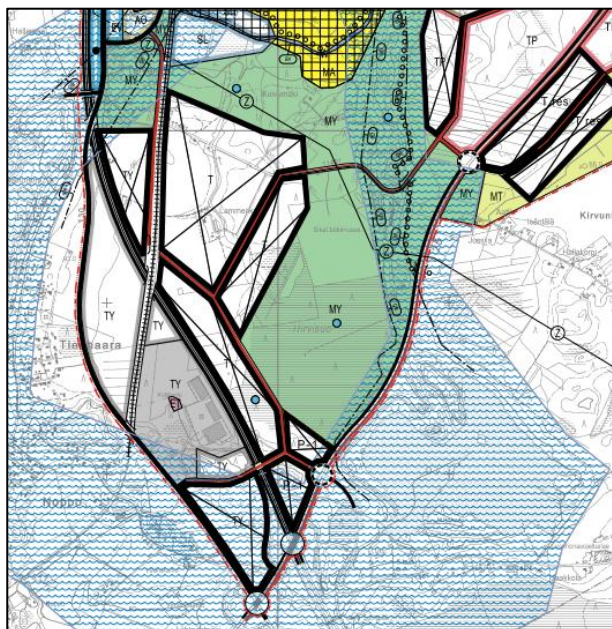
Noppo

Maakuntakaava



Uudenmaan maakuntakaavassa ei ole liittymän lähialueilla esitetty liikenteeseen vaikuttavien toimintojen lisäämistä.

Yleiskaavat



Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavassa on liittymän yhteydessä suuret varannot teollisuus- ja varastoalueille sekä palvelualueille. Yleiskaavasta on valittu haasteellisten pohjavesi- ja ekologisten olosuhteiden vuoksi. Asemakaavoitus käynnistyy aikaisintaan kolmen vuoden kuluttua.

Hankkeet

Valta-akseli/Rajamäki (Nurmijärvi): Altian työpaikka-alueen laajennus noin 50 prosentilla. Asemakaavaluonnos on ollut nähtävillä. Altian radan itäpuolisten työpaikka-alueiden kytkeminen vt 25 on myös todennäköistä.

Metsäkalteva: Uusi asuin- ja työpaikka-alue.

Muuttoliike pääasiassa Hyvinkään sisällä. Alueelle kulku Nopon liittymän kautta. Toteutus pääasiassa yli 10 vuoden kuluttua. Asemakaavoja valmiina ja vireillä.

Vt 25:n varteen Nurmijärven puolelle on suunnitella työpaikka-alue, joka on merkitty 20.3.2013 hyväksyttyyn Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan.

Vaikutus liittymän toimivuuteen

Valtatien 25 varrelle sijoittuva uusi maankäyttö kasvattaa liikennemääriä liittymässä. Kehä V -hanke saattaa lisätä liikennettä valtatiellä 25, mikä vaikuttaa ramppiliittymien toimivuuteen.



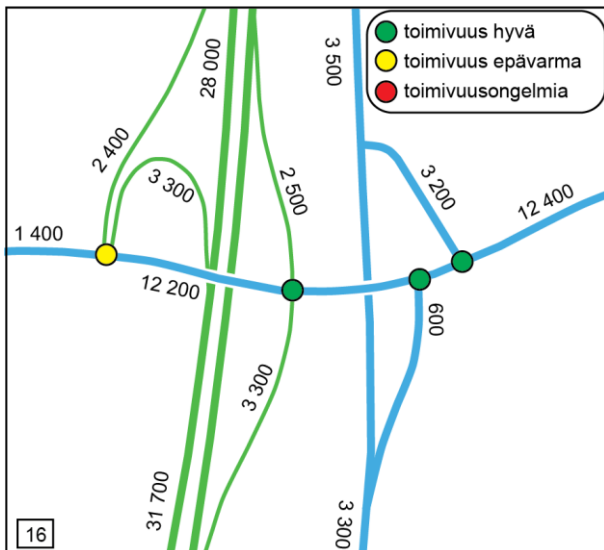
Hyvinkää

Liittymä ja tiet



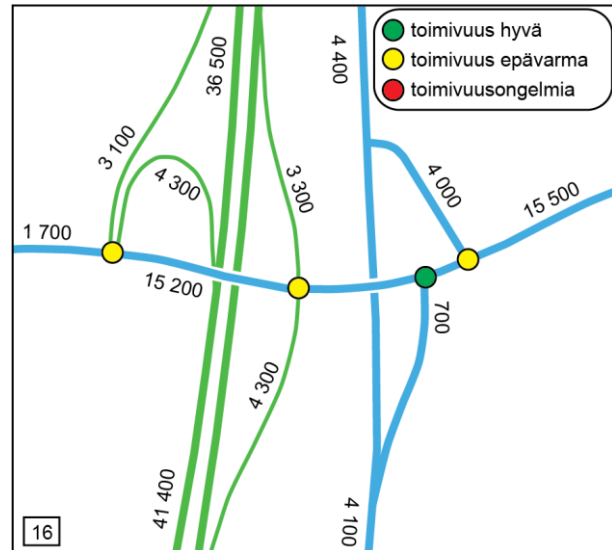
Valtatien 3, seututien 130 ja yhdystien 1361 (Läntinen Yhdystie, Kytäjäntie) liittymä. Liittymä on yhteys valtatieltä tien itäpuolella olevaan Hyvinkään keskusta. Valtatien länsipuolella on Kytäjän alue.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liikennemäärät yhdystiellä 1361 eritasoliittymän alueella on suuret. Tasoliittymien toimivuus on hyvä. Liikennemäärä Kytäjäntiellä valtatie 3 länsipuolisen ramppiliittymän välittömästi länsipuolella on kuvassa esitettyä suurempi.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Ramppiliittymien toimivuus ennustetuilla liikennemäärillä on epävarmaa. Mt 130 pohjoisesta saapuvan rampin kuormitus voi nousta korkeaksi, jos vasemmalle kääntyvän liikenteen osuus on suuri.

Nykyinen maankäyttö

Hyvinkään keskustaajama on tien itäpuolella. Etäisyys Hyvinkään keskusta on noin 4 km. Tien länsipuolella on huoltoasemia ja paljon tilaa vaativan vähittäiskaupan myymälöitä sekä jonkin verran pientaloasutusta.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	1 457	2 282
2,0 km säde	6 988	4 766
3,0 km säde	19 837	7 654

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 2 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

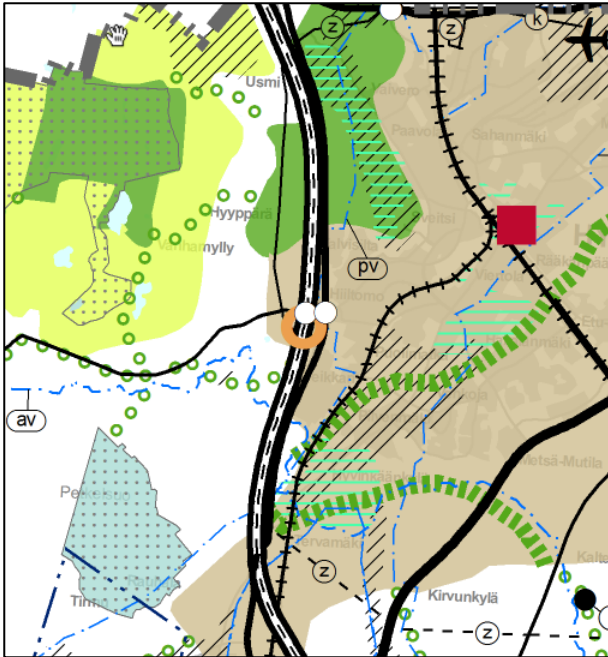
Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköintiä sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä ei ole liityntäpysäköintiä. Liityntäpysäköintiä henkilöautoille ja polkupyörille on suunniteltu toteutettavaksi vuoteen 2017 mennessä.



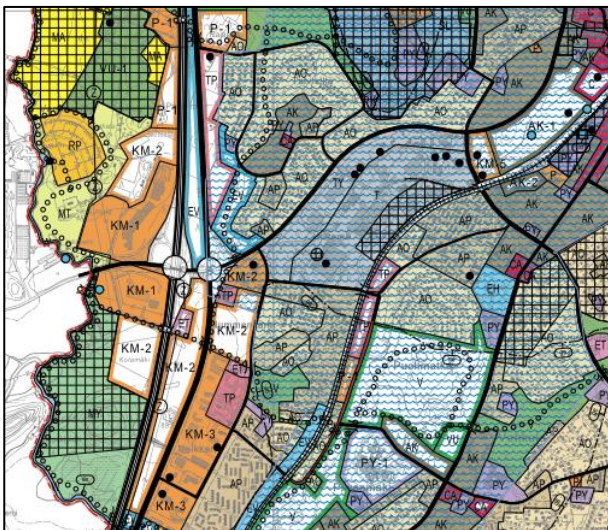
Hyvinkää

Maakuntakaava



Uudenmaan maakuntakaavassa liittymän eteläpuolelle on kaavoitettu merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö.

Yleiskaavat



Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavassa 2030 liittymän ympäristöön on kaavoitettu kaupallisia palveluita, joista osa mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamisen, maa- ja metsätalous-alueita, teollisuusalueita sekä kerrostalo- ja pientaloasutusta.

Hankkeet

Sveitsinportaalin laajennus: Paljon tilaa vaativaa kauppaa (auto- ja huonekalukauppaa). Asemakaavoitus on käynnissä: osa kaavoista valmiina, osa viireillä, osa aloittamatta. Toteutus seuraavan 10 vuoden aikana kaava kerrallaan, noin hanke 1–2 vuodessa.

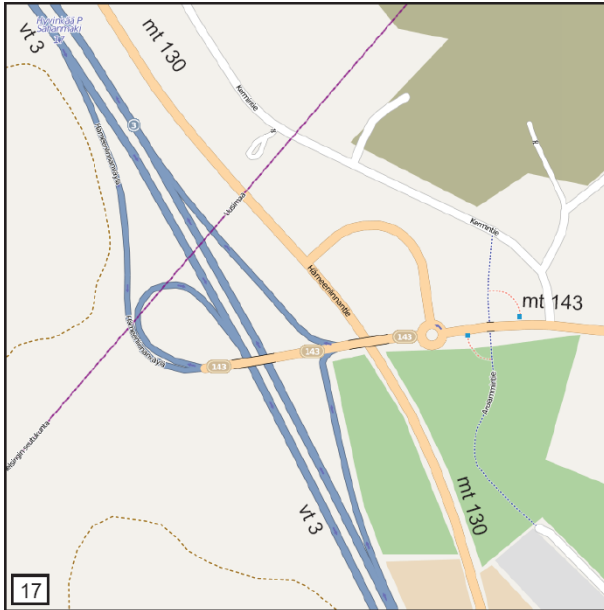
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Sveitsinportaalin laajennus vaikuttaa merkittävästi liittymän kautta kulkeviin liikennemääriin.



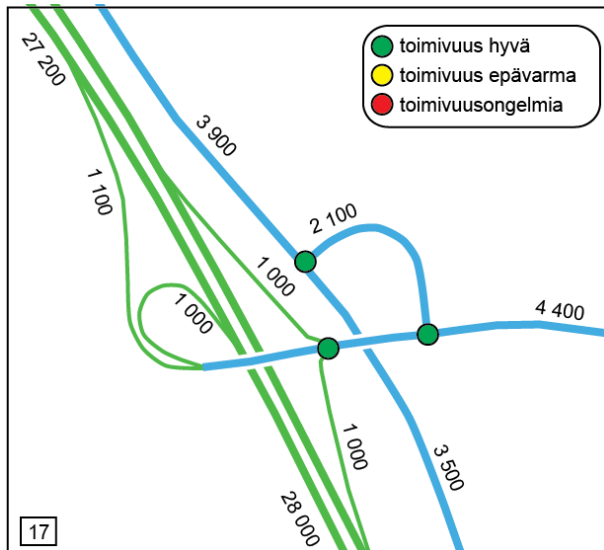
Hyvinkää P

Liittymä ja tiet



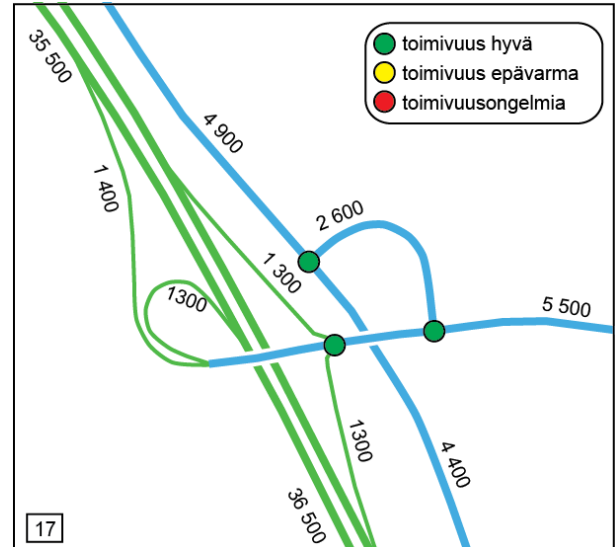
Valtatien 3, seututien 130 ja maantien 143 (Pohjoinen Kehätie) liittymä. Mt 143 ei jatku valtatie 3 länsipuolelle.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liittyvän tien liikennemäärä on melko pieni. Liittymien toimivuus on hyvä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liittymien toimivuus vuonna 2030 on hyvä.

Nykyinen maankäyttö

Liittymä palvelee pääasiassa valtatie itäpuolella olevaa Sahanmäen teollisuusaluetta.

Valtatien länsipuolella ei ole maankäyttöä.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	12	19
2,0 km säde	67	34
3,0 km säde	3 350	685

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut 1 kuolemaan johtanut ja 1 loukkaantumiseen johtanut liikenneonnettomuus.

Liityntäpysäköinti

Liittymässä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.

Hyvinkää P

Liittymän läheisyyteen ei sijoitu maankäyttöä, joka synnyttäisi liittymän toimivuutta ruuhkauttavia liikennemääriä.



Herajoki

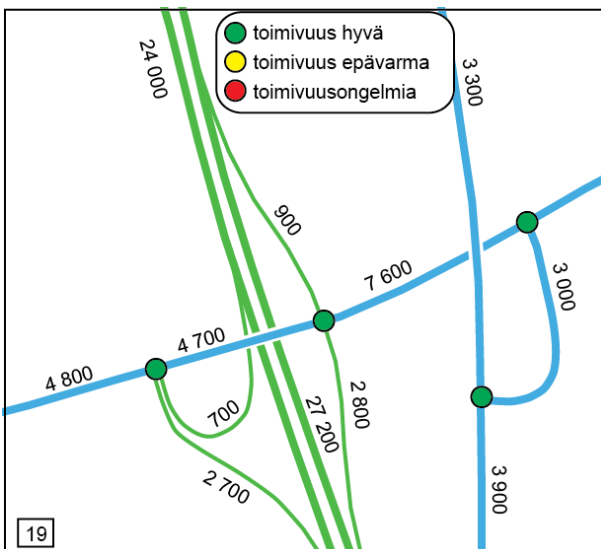
Liittymä ja tiet



Valtatien 3, maantien 130 ja maantien 2834 (Korvuntie) ja Mattilantie (katu) liittymä.

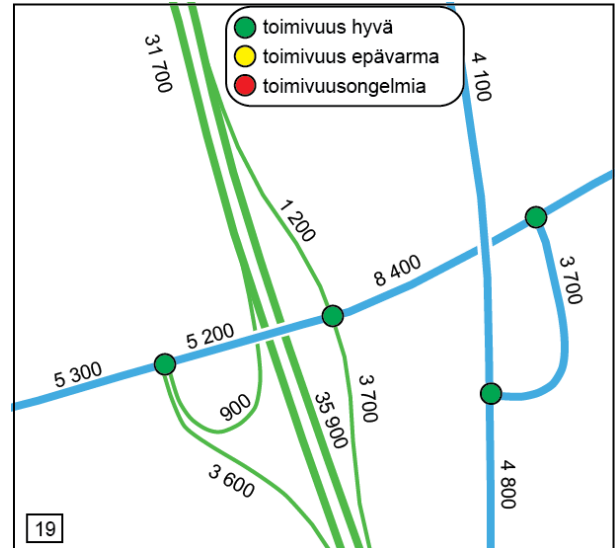
Liittymä on tärkein yhteys valtatieltä 3 sen itäpuolella olevaan Riihimäen keskusta.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liittymien toimivuus on nykytilanteessa hyvä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Myös tarkasteluvuonna liittymien toimivuus on hyvä.

Nykyinen maankäyttö

Riihimäen keskusta on valtatie 3 itäpuolella. Etäisyys keskustaan on noin 3 km. Liittymän läheisyydessä on myös kauppakeskus, jossa on mm. hypermarket.

Valtatien länsipuolella on vähäisessä määrin asutusta.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	253	633
2,0 km säde	4 180	1 899
3,0 km säde	10 057	5 162

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut 1 loukkaantumiseen johtanut liikenneonnettomuus.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä on yhteensä kaksi liityntäpysäköintiä henkilöautoille.



Herajoki

Maakuntakaava



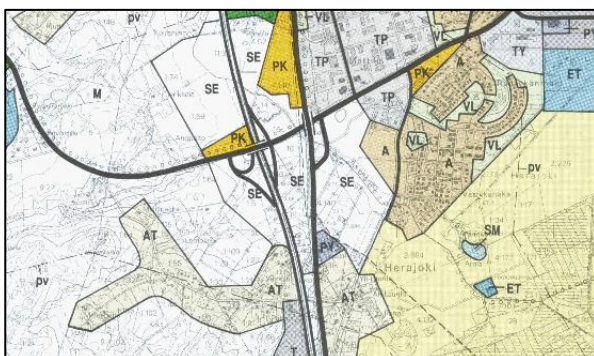
Kanta-Hämeen maakuntakaavassa liittymän ympärille ja sen eteläpuolelle on kaavoitettu työpaikka-alueita. Pohjoispuolelle esitetään palvelujen ja matkailupalvelujen alueita sekä kauppakeskusten aluetta. Liittymän lähiympäristöön esitetään asutuksen lisäämistä ja sen luoteispuolelle joukkoliikenne- tai matkakeskusta. Mt 130:en itäpuolelle esitetään erikoistavarakaupan suuryksikköä tai paljon tilaa vaativan kaupan aluetta. Kaavaan on lisäksi merkitty mt 2834 uuden linjauksen ohjeellinen sijainti liittymän länsipuolella.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa (hyväksytty 2012) liittymän luoteispuolelle on esitetty toinenkin erikoistavarakaupan suuryksikkö

tai paljon tilaa vaativan kaupan alue. Liittymästä lounaaseen on esitetty asutuksen lisäämistä.

Yleiskaavat



Koko kaupungin kattava yleiskaava Riihimäki 2010 on laadittu vuonna 1997. Kaava ei ole oikeusvaikutteinen.



Liittymän lounaispuolella on v. 2012 hyväksytty Kalmun osayleiskaava. Kaavassa on kuvattu Herajoen läntisen teollisuusalueen laajentuminen sekä Meijeritien vt 3:en suuntainen jatke sekä sen liittyminen etelässä valtatiehen 3.

Hankkeet

Liittymän yhteydessä on paljon rakennusoikeutta tilaa vievälle kaupalle jo olemassa olevissa kaavoissa, lisäksi kaavoitusohjelmassa on alueita valtatien molemmiin puolin.

Merkos: Useita toimijoita uuteen kauppakeskukseen vuosien 2012–2013 aikana. Kehitys jatkuu edelleen, lähivuosina jopa yli 6 000 k-m² kaupallisia tiloja.

Etelä-Mattila: Kaupungin omistama tonttialue, jonka kaava mahdollistaa liike- tai muun toimitilarakentamisen.

Riutta: Yleiskaavassa ja asemakaavassa on asuinalue noin 2 km liittymästä Kormuntietä länteen. Asukasluku kasvaa 270 asukkaasta (v. 2011) 1 170 asukkaaseen vuoteen 2025 mennessä.

Kalmu: Kormuntien ja valtatiehen 3 lounaisnurkassa uusi asuinalue. Vuoteen 2035 mennessä 2 000 asukasta, valmiina 3 000–4 000 asukasta.

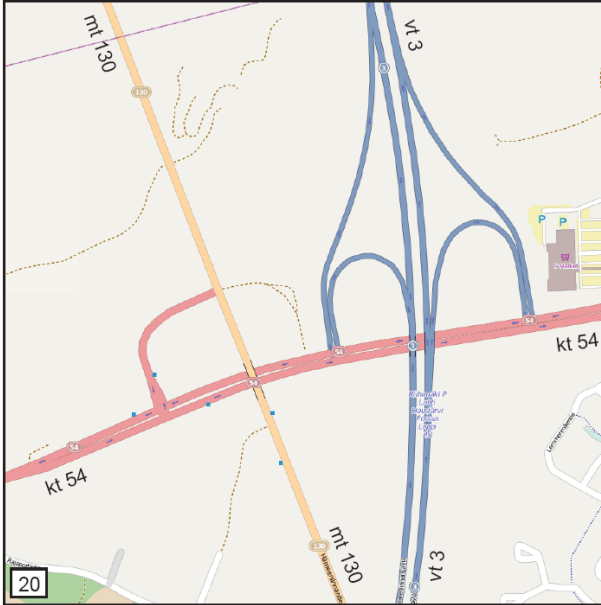
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Tulevaisuudessa liittymä saattaa ruuhkautua, koska maankäyttö sen ympäristössä kasvaa.



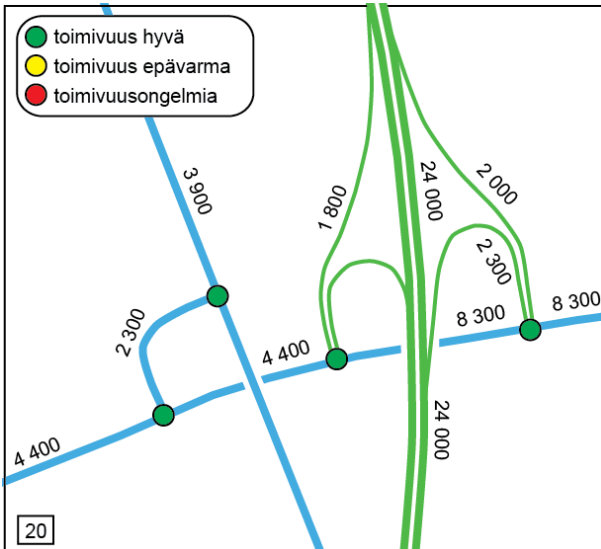
Riihimäki

Liittymä ja tiet



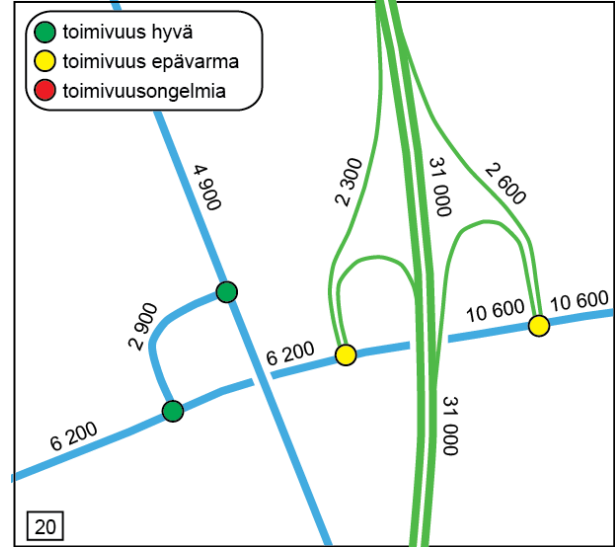
Valtatien 3, maantien 130 ja kantatien 54 (Lahden-tie) liittymä. Kantatie jatkuu lännessä Forssaan ja idässä Lahden seudulle.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liittymien toimivuus on hyvä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Tulevaisuudessa liittymien toimivuus säilyy pääosin hyvänä. Ongelmia voi syntyä, jos vt 3:lta etelästä kt 54:lle itään kääntyvä virta kasvaa suureksi.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän kaakkoispuolella on Riihimäen keskustan pientaloasutusta. Liittymän itäpuolella kantatien varrella on suuri huoltoasema. Valtatien länsi- ja pohjoispuolella ei ole juurikaan maankäyttöä.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	998	686
2,0 km säde	6 021	1 269
3,0 km säde	16 512	5 590

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut 1 loukkaantumiseen johtanut liikenneonnettomuus.

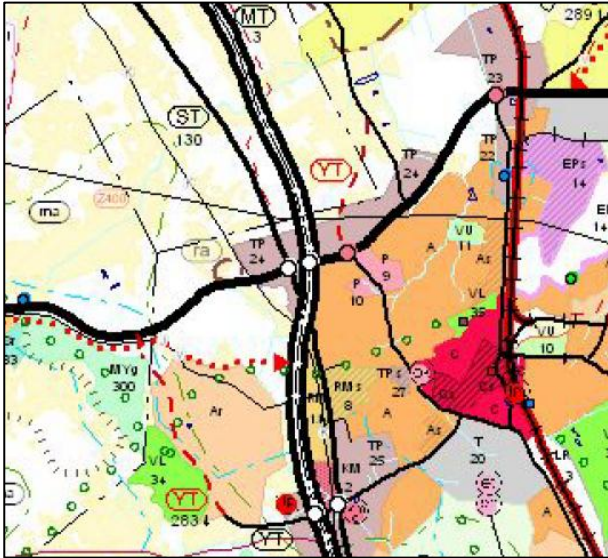
Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköintiä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.



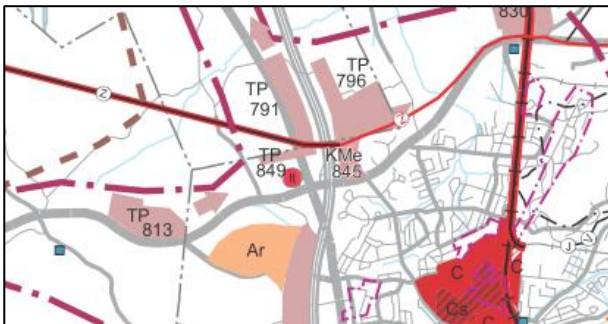
Riihimäki

Maakuntakaava



Kanta-Hämeen maakuntakaavassa näkyy kantatien 54 ja maantien 2877 kehitettävä eritasoliittymä sekä siihen liittyvä uusi yhdystien tielinja.

Liittymän ympärille on kaavoitettu työpaikkoja, asumista ja palveluja.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa (hyväksytty 2012) maantien 130 ja kantatien 54 liittymän luoteispuolella on logistiikkakeskittymä.

Kaavassa näkyy myös elinkeinoalueen kasvusuunta lännessä kohti liittymää ja pohjoisessa valtatie 3 suuntaisesti liittymästä poispäin.

Liittymän lounaispuolella on rakennettava uusi tai rakennetta tiivistävä asuntovaltainen alue.

Yleiskaavat

Koko kaupungin kattava yleiskaava Riihimäki 2010 on laadittu vuonna 1997. Kaava ei ole oikeusvaikutteinen.

Hankkeet

Riihimäen kaupunki on hankkinut paljon maata ns. Riihimäen portin alueelta ja suunnittelee merkittäviä laajennushankkeita. Liittymän yhteyteen tulee uusia toimintoja noin 165 000 k-m².

Liittymän luoteisnurkkaan (vt 3 ja mt 130 väliin) tulee teollisuus- ja varastotoimintoja noin 50 000 k-m². Asemakaava on vahvistettu, rakentamista ei ole vielä aloitettu.

Liittymän koillisnurkkaan tulee noin 20 000 k-m² teollisuus- ja varastotoimintoja. Asemakaavoitusta ei ole aloitettu.

Liittymän koillisnurkkaan on vahvistettu asemakaava, jossa on noin 35 000 k-m² laajuinen liiketoimisto-, teollisuus- ja varastotoimintojen alue. Toimijoita alueelle etsitään paraikaa, ja alue toteutuu lähivuosina.

Seututien 130 ja kantatien 54 koillisnurkkaan aloitetaan lähivuosina kaavoittamaan noin 60 000 k-m² teollisuus- ja varastotilaa. Alue jatkuu myös Janakkalan kunnan puolelle.

Janakkalan rakennemallissa on merkitty työpaikka-alueen laajentumisalueet molemmiin puolin valtatie 3 kantatien 54 liittymän pohjoispuolelle.

Lopen kunta kaavoittaa n. 35 ha laajuista työpaikka-aluetta kantatien 54 varteen Riihimäen kaupungin rajan tuntumaan. Tuleva työpaikka-alue tukeutuu voimakkaasti VT3:een ja kantatien 54 yhteyksiin.

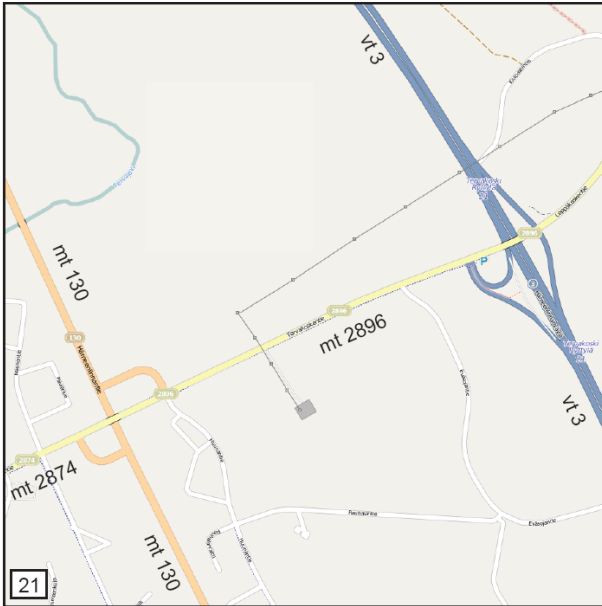
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Liittymän läheisyyteen on tulossa huomattavan paljon uutta maankäyttöä. Sekä valtatie 3 että seututien 130 ja kantatien 54 liittymien toimivuus on syytä tarkistaa osana kantatie 54 kehittämisselvitystä.



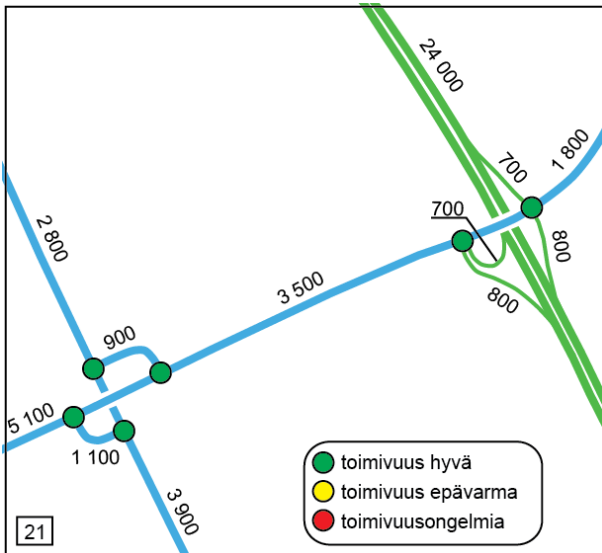
Tervakoski

Liittymä ja tiet



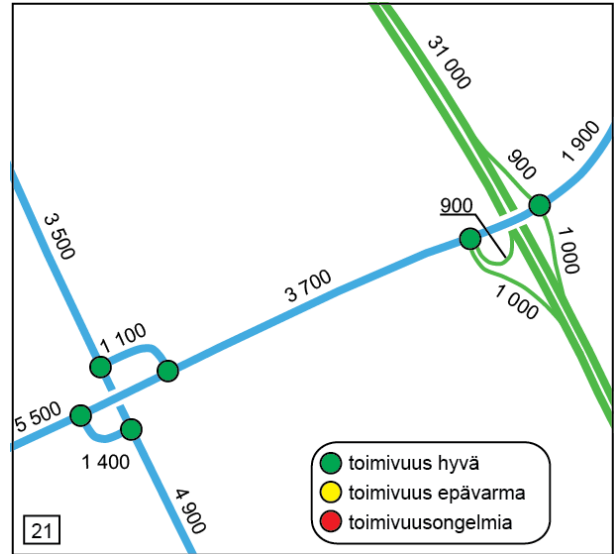
Valtatien 3, maantien 130 ja maantien 2874 (Tervakoskentie) liittymä. Mt 2874 jatkuu lännessä Tervakoskelle ja idässä Leppäkoskelle.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liikennemäärät rampeilla ja Tervakoskentiellä ovat pieniä. Liittymät toimivat hyvin nykyisillä liikennemäärillä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Tarkasteluvuoden liikennemäärillä liittymien toimivuus säilyy hyvänä.

Nykyinen maankäyttö

Valtatien eritasoliittymän lähiympäristössä ei ole maankäyttöä. Etäisyys mt 130 liittymään on noin 1,5 km. Tervakosken taajama on liittymän lounaispuolella, maantien 130 länsipuolella. Etäisyys Tervakosken keskustaan on noin 2 km. Liittymän itäpuolella on Ryttylä, etäisyys noin 7 km.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	70	~0
2,0 km säde	658	219
3,0 km säde	2 850	951

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella ei ole tapahtunut vuosina 2008-2012 yhtään loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

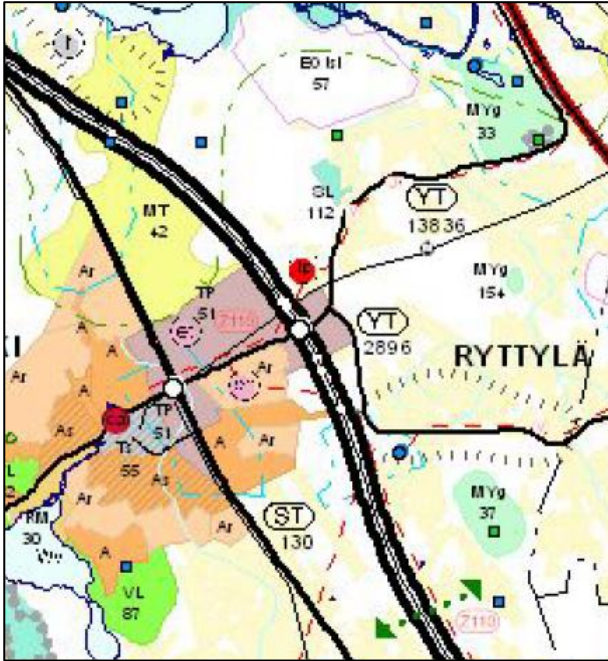
Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä on yhteensä 13 liityntäpysäköintiä henkilöautoille ja 8 polkupyörille. Lisäkysynnän vuoksi liityntäpysäköintialuetta on suunniteltu laajentaa.



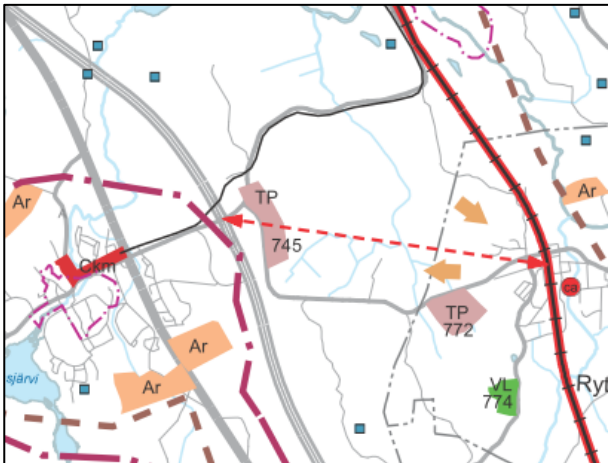
Tervakoski

Maakuntakaava



Kanta-Hämeen maakuntakaavassa Liittymän pohjoispuolella sijaitsee joukkoliikenteen vaihtopaikka.

Liittymän ympäristöön on kaavoitettu työpaikka-alue sekä asuntorakentamista.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa (hyväksytty 2012) Liittymän ja Ryttylän juna-aseman välille on merkitty yhteystarve.

Asumisen kasvusuunta on osoitettu Ryttylästä Liittymän suuntaan.

Liittymän itäpuolelle on kaavoitettu työpaikka-alue.

Yleiskaavat

Janakkalassa ei ole koko kunnan kattavaa yleiskaavaa.

Hankkeet

Elinkeinoalue on suunnitteilla Liittymän yhteyteen valtatie 3 molemmille puolille. ELYn lausunnossa toivotaan, että maankäyttö rajoittuu vain Liittymän länsipuolelle.

Pikavuoropysäkki: Liittymässä on pikavuoropysäkki, jonka yhteydessä ollutta 8 paikan pysäköintialuetta on laajennettu 10 paikalla kunnan ja ELYn yhteisellä rahoituksella.

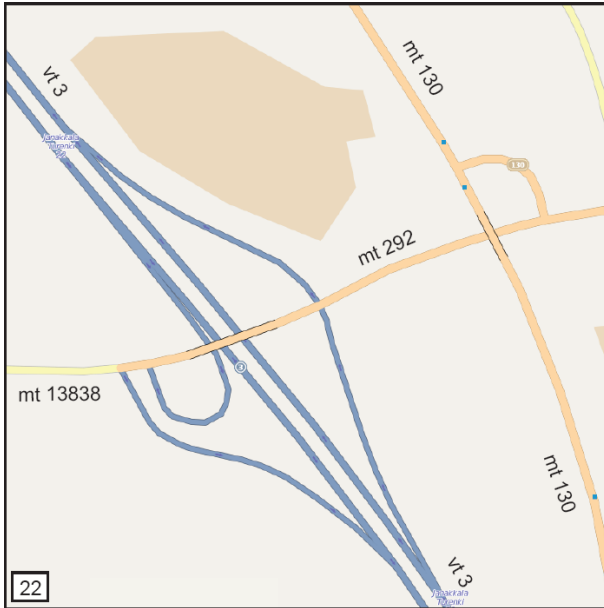
Vaikutus Liittymän toimivuuteen

Liittymän nykyiset liikennemäärät ovat niin pienet, että suunniteltu maankäyttö ei muodosta uhkaa Liittymän toimivuudelle.



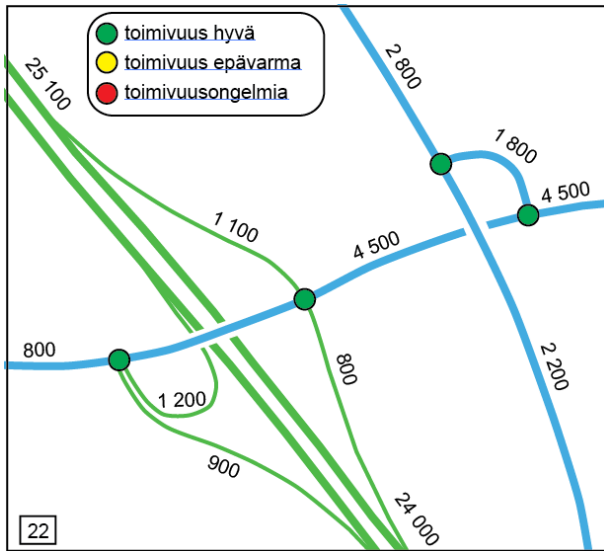
Virala (Turenki)

Liittymä ja tiet



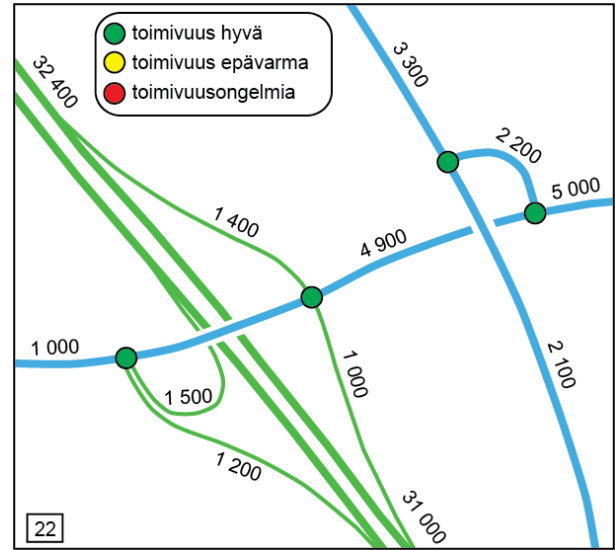
Valtatien 3, maantien 130 ja maantien 292 (Turenkintie) liittymä. Eritasoliittymän länsipuolella sivutie on mt 13838 (Viralaantie). Liittymä on yhteys Janakkalan pääkeskukseen Turenkiin.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liittymä toimii nykytilanteessa hyvin.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liittymien toimivuus vuoden 2030 arvioiduilla liikennemäärillä on hyvä.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän ympäristössä on hajanaista asutusta. Etäisyys Turenkin keskustaan on runsaat 6 km.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	90	~0
2,0 km säde	243	125
3,0 km säde	472	112

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 2 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

Liityntäpysäköinti

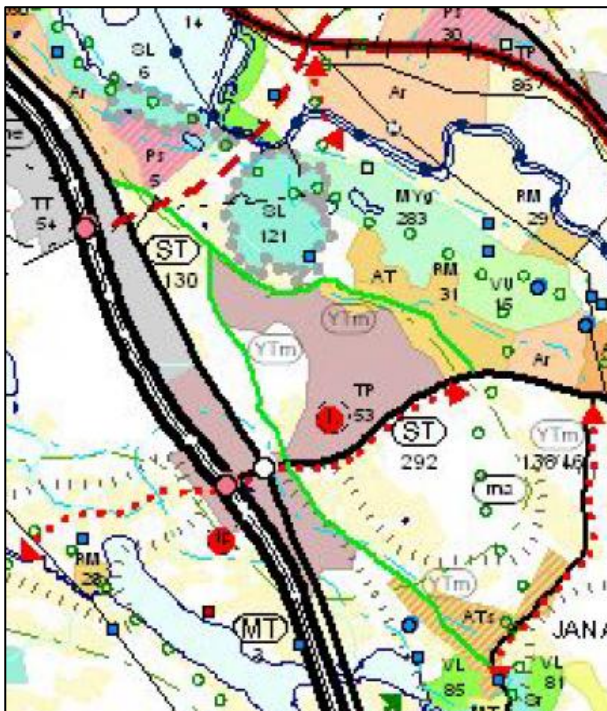
Liittymässä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.

Liittymään on suunnitteilla uusien pikavuoropysäkkien ja liityntäpysäköintijärjestelyjen rakentaminen autoille ja polkupyörille.



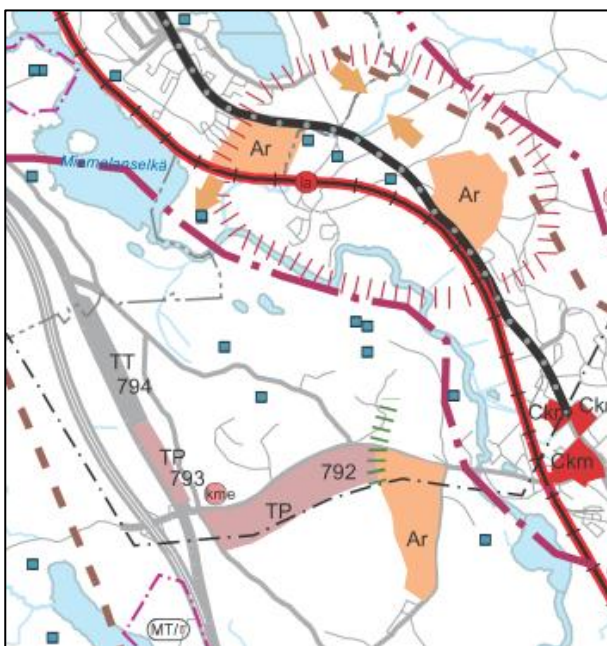
Virala (Turenki)

Maakuntakaava



Kanta-Hämeen maakuntakaavassa liittymä on nimetty kehitettäväksi eritasoliittymäksi. Liittymän lähiympäristö on kaavoitettu työpaikka-alueeksi. Liittymästä koilliseen esitetään logistiikkakeskitymää.

Liittymän pohjoispuolelle on kaavaan merkitty kehitettävä eritasoliittymä, johon liittyy uusi tie vt 3:lta tielle 290 ja edelleen vt 10:lle.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa (hyväksytty 2012) liittymästä koilliseen on erikoistavara-kaupan tai paljon tilaa vaativan vähittäiskaupan suuryksikön kohdemerkintä.

Kaavaan on merkitty työpaikka-alueet teiden 292 ja 130 varsille sekä ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alue tien 130 varrelle liittyvästä pohjoiseen.

Yleiskaavat

Janakkalassa ei ole koko kunnan kattavaa yleiskaavaa.

Hankkeet

Alueella on voimassaolevia, vireillä olevia ja käynnistämättömiä asemakaavoja. Seuraavaksi valmistuu Rastikangas 12 -asemakaava. Valmiit tontit on myyty.

Rastikangas–Painokangas: Teollisuus- ja varasto-
alue (res). Tavoitteena asemakaavoittaa alue, al-
kaen Turengintien pohjoispuolelta.

Pikavuoropysäkki: Liittymään on tavoitteena saada pikavuoropysäkki kevyen liikenteen yhteyksineen ja liityntäpysäköintineen. Pysäkestä käyty ELY:n kanssa keskusteluja, jotka jatkuvat keväällä 2013. Ongelmana on, että nykynormien mukaan liittymässä tulisi olla pohjavesisuojaukset. Tällöin pikavuoropysäkin rakentaminen edellyttää koko liittymän pohjavesisuojauksen, mikä on kallista.

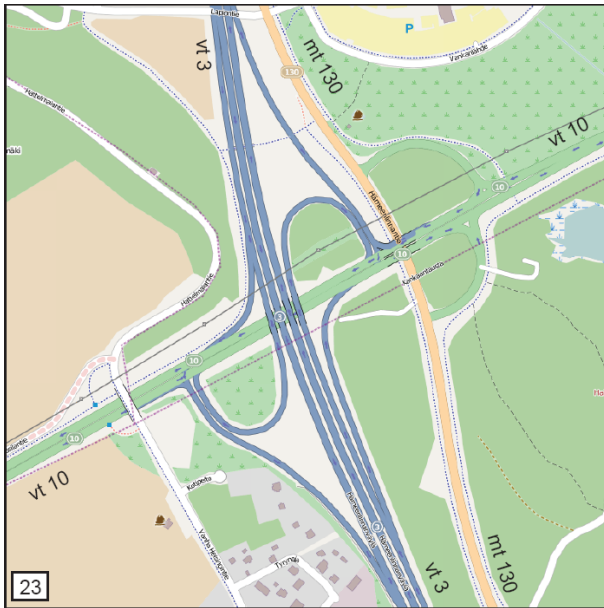
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Suunniteltu maankäyttö ei muodosta uhkaa liit-
tymän toimivuudelle.



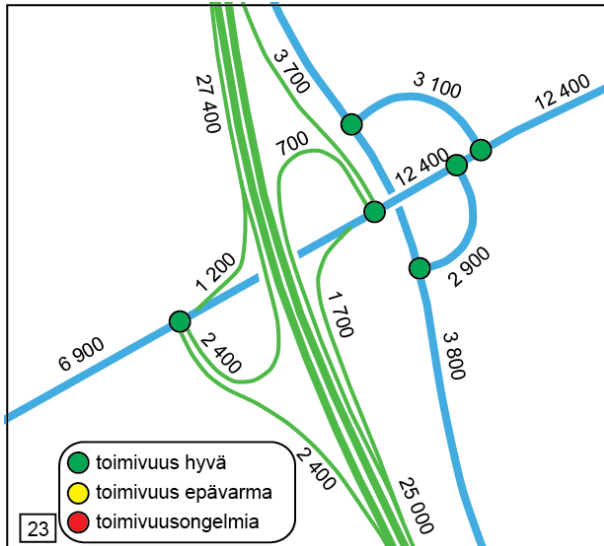
Hattelmala

Liittymä ja tiet



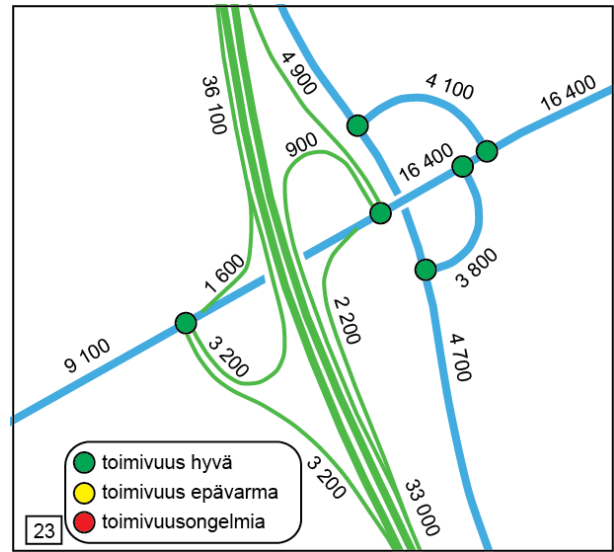
Valtateiden 3 ja 10 sekä seututien 130 liittymä.
Valtatie 10 jatkuu lännessä Turkuun ja idässä Tuuslokeen ja edelleen Lahteen.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Suurista liikennemääristä huolimatta valtatiellä 10 olevien tasoliittymien toimivuus on hyvä. Syynä on se, että sivusuuntien liikenne ei joudu kääntymään vasemmalle pääsuuntien yli.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liittymien toimivuus on hyvä myös vuoden 2030 tilanteessa.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän läheisyydessä on sekä asuin- että työpaikka-alueita. Lähin asutus on liittymän lounaispuolella oleva Hattelmalan kylä. Lähin työpaikka-alue on Visamäki liittymän koillispuolella.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	999	935
2,0 km säde	3 998	2 114
3,0 km säde	14 366	10 444

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut 1 loukkaantumiseen johtanut liikenneonnettomuus.

Liityntäpysäköinti

Liittymässä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.

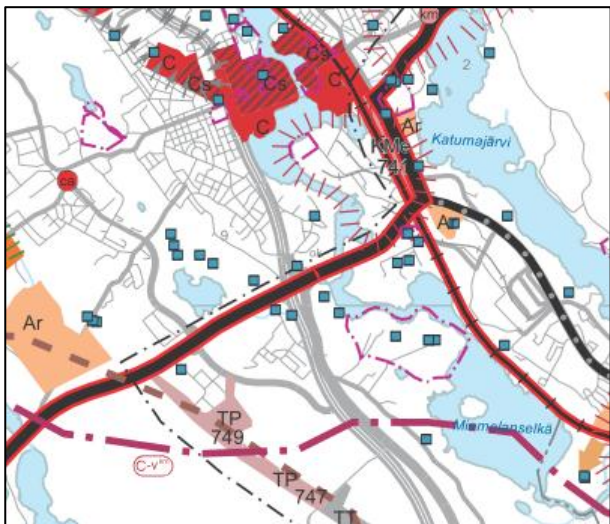


Hattelmala

Maakuntakaava



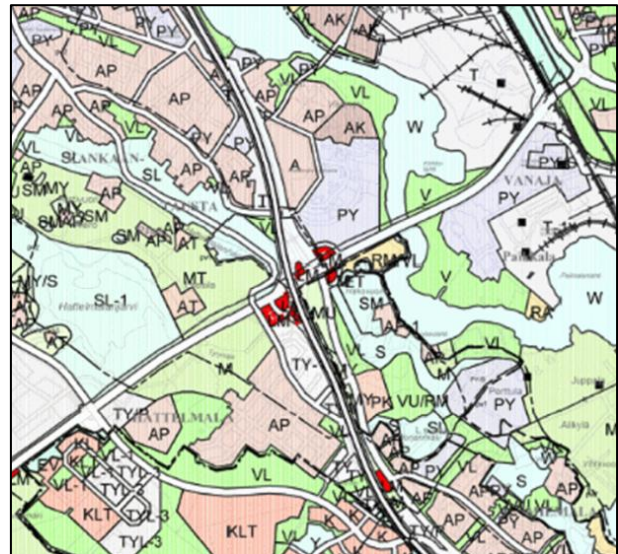
Kanta-Hämeen maakuntakaavassa vt 3:een liittyvä vt 10 on liittymästä itään nimetty merkittävästi parannettavaksi tieyhteydeksi. Liittymän ympäristössä on maatalousalueita sekä asuntovaltaista taajamatoimintaa. Alue liittymän koillispuolella on osoitettu palvelujen alueeksi. Liittymän eteläpuolelle on kaavoitettu työpaikka-alueita.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa (hyväksytty 2012) koko vt 10:tä esitetään merkittävästi parannettavaksi tieyhteydeksi.

Vt 10:en ympäristöä liittymästä koilliseen esitetään kaupunkimaisen asumisen kehittämisen kohdealueeksi.

Yleiskaavat



Hämeenlinnan kaupungin yleiskaavayhdistelmässä liittymän ympäristöön on kaavoitettu asutusta, palveluiden ja hallinnon alueita sekä teollisuutta.

Painokankaan–Karanojan osayleiskaavassa esitetään uutta, noin 10 km², yritysalueita. Uuden maankäytön synnyttämä liikennemäärä on 12 000 – 22 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Toteutus tapahtuu vaiheittain, pohjoisesta lähtien.

Hankkeet

Tavoitteena toteuttaa uusi eritasoliittymä valtatielle 3. Osayleiskaavaa varten on laadittu liikenneselvitys. Kulku alkuvaiheessa idästä mt 130:lta Orsitielle tai Karanojantielle sekä pohjoisesta vt 10:lta tai Aleksis Kiven kadulta Orsitielle.

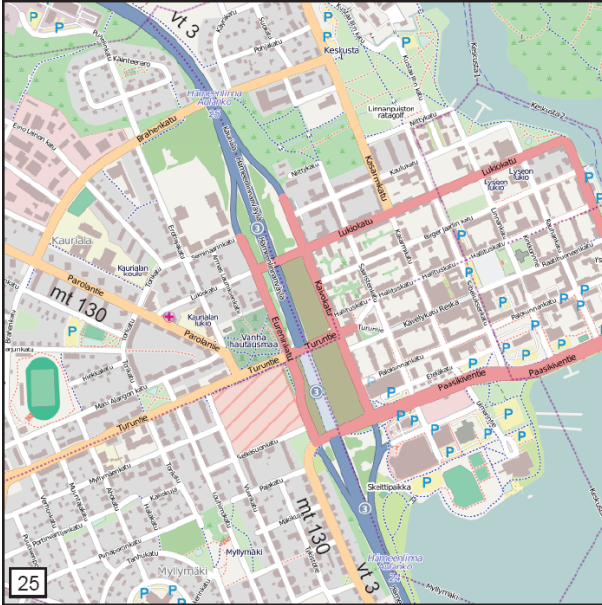
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Uuden maankäytön synnyttämän liikennemäärän on arvioitu olevan hyvin suuri. Liikenne jakautuu kuitenkin useille väylille. Jos suuri osa uudesta liikenteestä kulkee valtatieltä 10 valtatielle 3, on sillä merkittäviä vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen Hattelmalan eritasoliittymässä. Tästä syystä tarvittaisiin rinnakkaiskatuyhteyksiä.



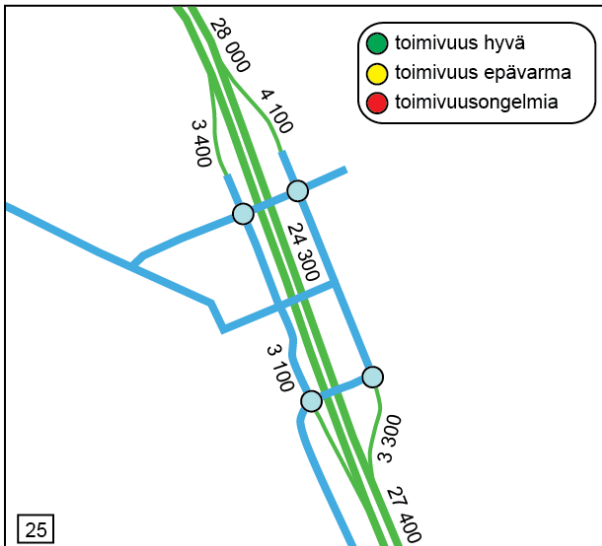
Turuntie (Hämeenlinna)

Liittymä ja tiet



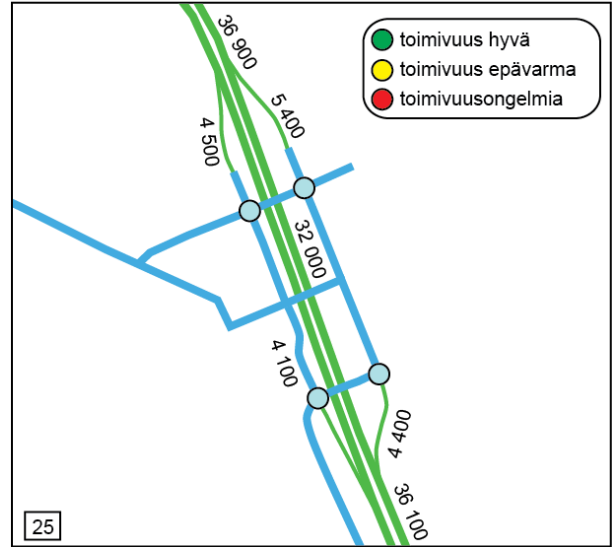
Kyseessä on jaettu liittymä: nro 24 on eteläinen ja nro 25 pohjoinen suuntaisliittymä. Liittymä sijaitsee Hämeenlinnan keskustassa.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Hämeenlinnan keskustassa on käynnissä useita maankäyttö- ja liikennehankkeita, minkä vuoksi liittymiä ja liikennejärjestelyjä muutetaan nykyisistä. Liikenteen toimivuutta tällä hetkellä vaikeuttavat mittavat rakennustyöt.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Rakennustöiden valmistuttua ennusteiden mukainen liikennekysyntä voidaan hoitaa katuverkolla.

Nykyinen maankäyttö

Liittymä sijaitsee keskellä Hämeenlinnan kaupungin keskustaa. Moottoritien päälle rakennetaan kantta, jolle tulee kauppia ja asuntoja.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	10 190	7 500
2,0 km säde	20 339	11 267
3,0 km säde	32 933	16 883

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 2 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

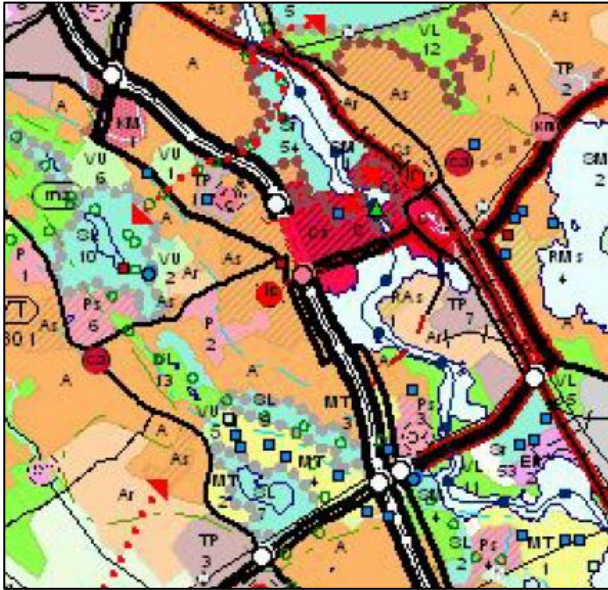
Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköintiä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.



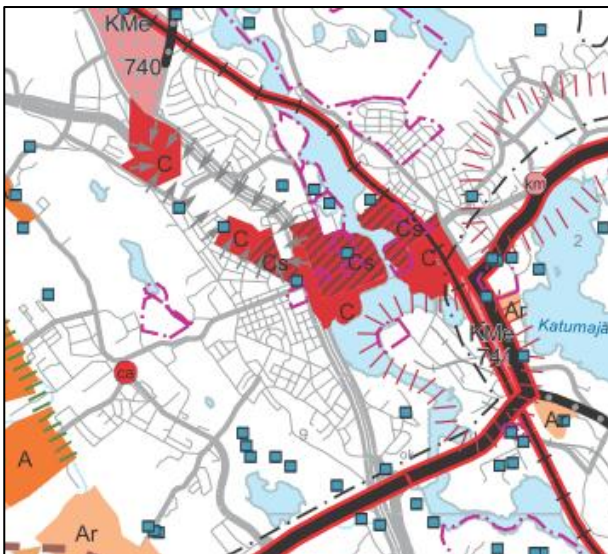
Turuntie (Hämeenlinna)

Maakuntakaava



Kanta-Hämeen maakuntakaavassa liittymä on nimetty kehitettäväksi eritasoliittymäksi.

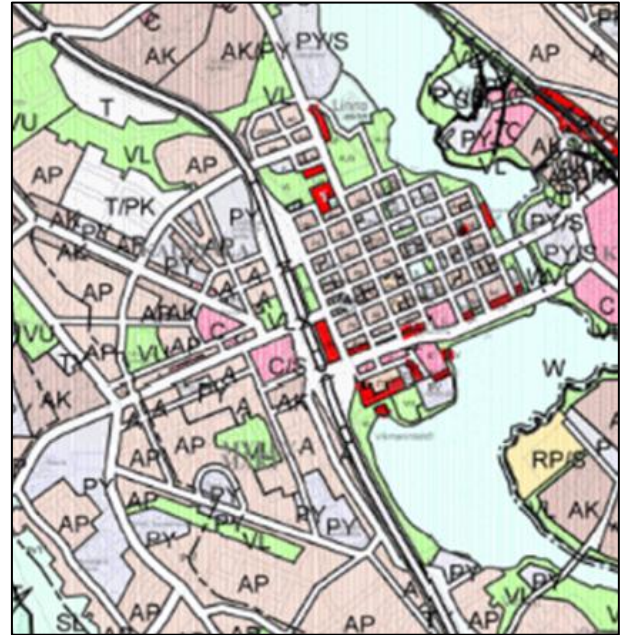
Liittymän ympäristössä on keskustatoimintojen alueita sekä asumista.



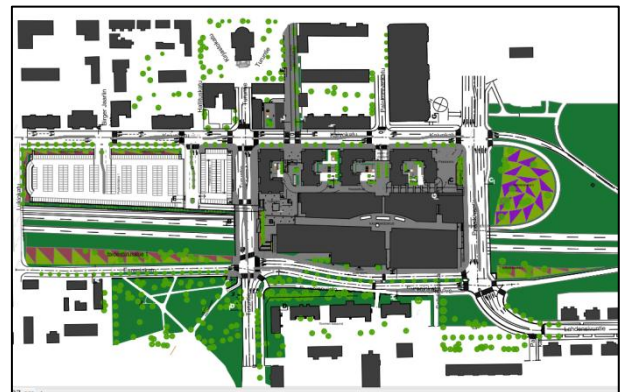
Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa (hyväksytty 2012) liittymän luoteispuolelle on merkitty tarve yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi.

Keskustatoimintojen alueen on kaavassa kuvattu jatkuvan liittymästä luoteeseen.

Yleiskaavat



Hämeenlinnan yleiskaavayhdistelmässä alueella on asutusta, palveluja ja keskustatoimintoja.



Valtatien 3 kattaminen Hämeenlinnan keskustassa, yleiskaava.

Hankkeet

Hämeenlinnan keskustassa on useita hyvin merkittäviä maankäytön kehityshankkeita käynnissä ja suunnitteilla, mm. moottoritien kattaminen ja Engelin ranta.

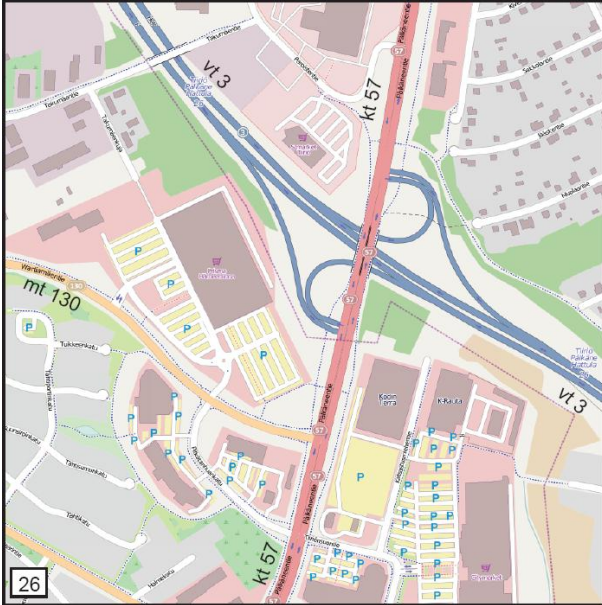
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Hämeenlinnan keskustan maankäytön kehityshankkeiden liikenteelliset vaikutukset kohdistuvat pääasiassa katuverkkoon. Ramppien päissä on huolehdittava, etteivät jonot huipputunteina veny moottoritiele asti.



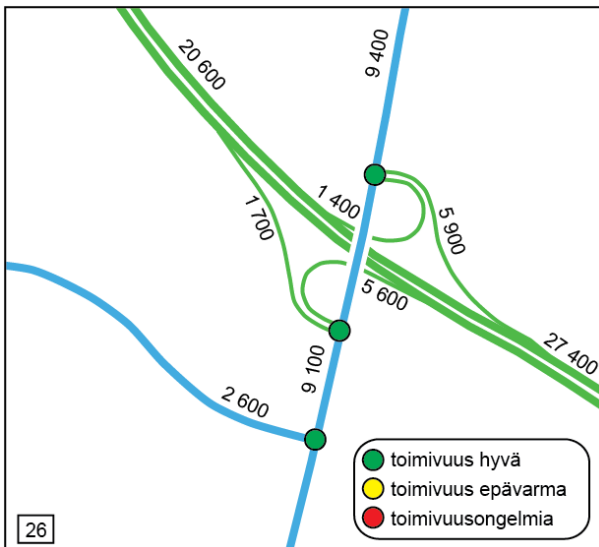
Ojoinen

Liittymä ja tiet



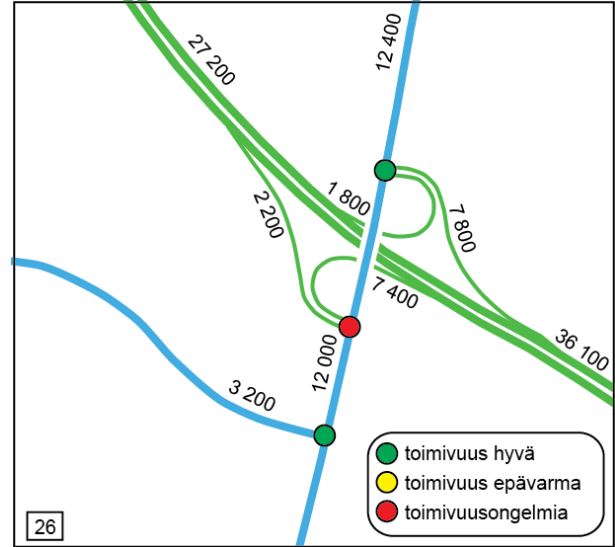
Valtatien 3, kantatien 57 (Tiiriöntie/Pälkäneentie) ja maantien 130 liittymä. Kt 57 johtaa pohjoisessa Hattulan kautta Laitikkalaan, josta yhteys Pälkäneelle on vt 12 kautta.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liikennemäärät väylillä ovat suuria. Liittymien toimivuus on kuitenkin hyvä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Ennustetilanteen liikennevirroilla vt 3:n eteläpuolinen ramppiliittymä ylikuormittuu: rampilta vasemmalle kääntyvän liikennevirran välityskyky ylittyy. Tilanteen korjaaminen edellyttää liittymään valo-ohjausta.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän läheisyydessä on suuria hypermarketteja ja muita kauppia. Sen lisäksi liittymän itä-koidispuolella on Ojoisten asuinalue.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	1 716	2 265
2,0 km säde	6 784	4 057
3,0 km säde	16 698	10 103

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 3 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

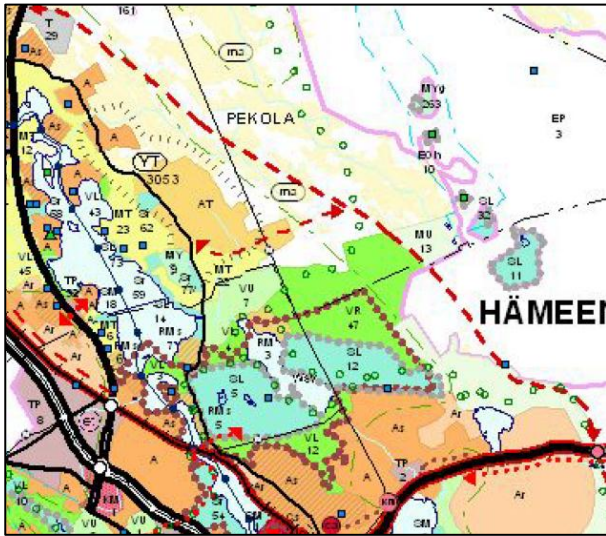
Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköintiä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.



Ojoinen

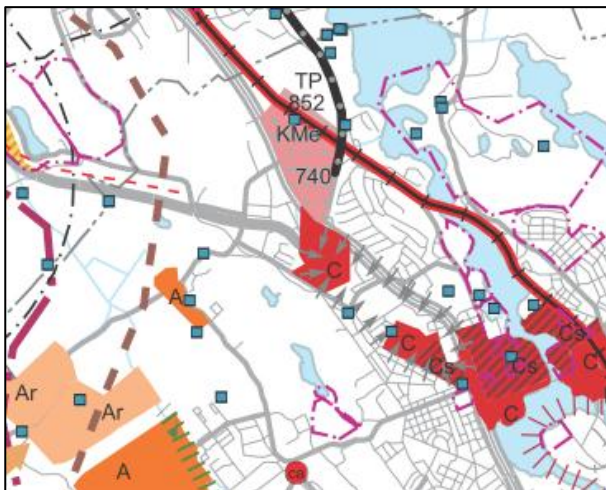
Maakuntakaava



Kanta-Hämeen maakuntakaavaan liittymästä koilliseen on merkitty yhteystarve tieltä 10 tielle 57 sekä tielle 3053. Toteutuessaan yhteys vähentää Ojoisten ja Turuntien liittymien liikennettä.

Liittymän pohjoispuolelle junaradan rinnalle on kuvattu uuden, Radanvarsitieltä alkavan, tielinjan ohjeellinen sijainti.

Liittymän ympäristöön on kaavoitettu asumista ja työpaikkoja sekä kauppakeskusten alue liittymän eteläpuolelle.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa (hyväksytty 2012) liittymän kaakkoispuolelle on merkitty tarve yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi.

Liittymän eteläpuolelle on kaavoitettu keskusta-toimintojen alue ja pohjoispuolelle erikoistavara-

kaupan suuryksikkö tai paljon tilaa vaativan kaupan alue.

Yleiskaavat



Hämeenlinnan yleiskaavayhdistelmässä alueelle on kaavoitettu asutusta, palveluja ja työpaikkoja.

Hankkeet

Kirstula: Uutta maankäyttöä on suunniteltu Pälkäneentien (mt 57), Pikku-Parolantien, vt 3:n ja kunnanrajan rajaamalle alueelle.

Radan lounaispuolella on lainvoimainen asema-kaava autokaupan keskukselle (94 000 k-m², 170 työpaikkaa), jonka toteutus on tavoitteena aloittaa heti. Asemakaavan yhteydessä on laadittu liikenneselvitys, jonka päätelmänä on tarve asentaa liikennevalot valtatie 3 ramppiin liittymään Tiiriöntielle. Kuitenkin aluetta varten halutaan oma eritasoliittymä saavutettavuuden vuoksi.

Radan koillispuolelle on suunnitteilla yritys- ja asuinalue. Radan alikulku on valmiina, ja se yhdistää radan molemmin puolin sijaitsevat alueet kokonaisuudeksi.

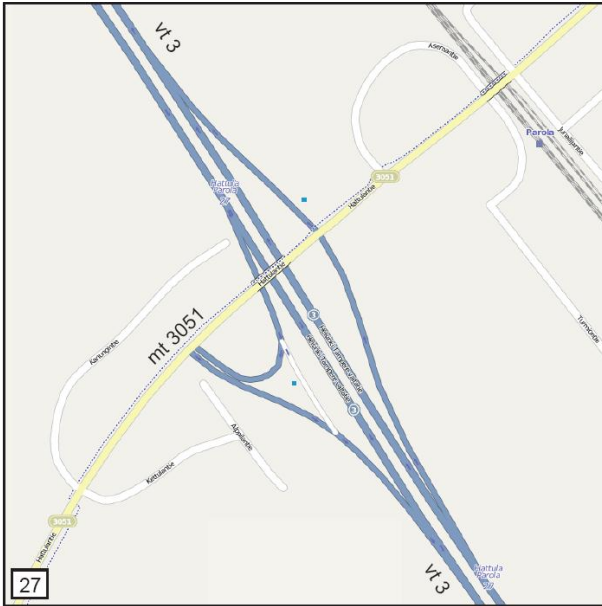
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Liikenneselvitysten mukaan liittymä toimii uuden maankäytön tuottamalla liikennemäärillä, kun valtatie 3 pohjoisesta Tiiriöntielle tulevaan ramppiin asennetaan liikennevalot.



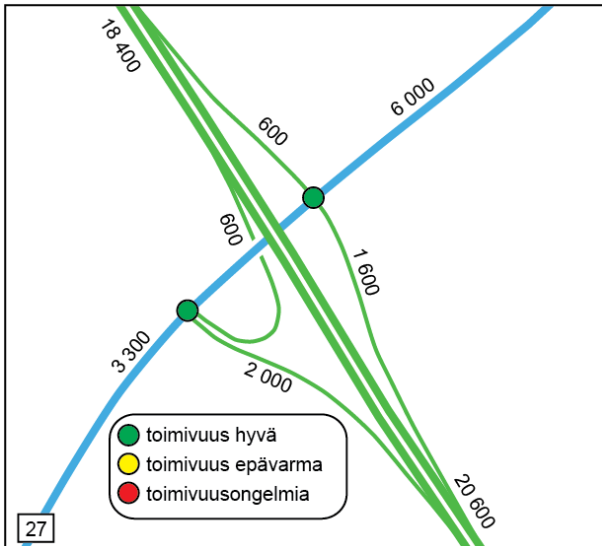
Parola

Liittymä ja tiet



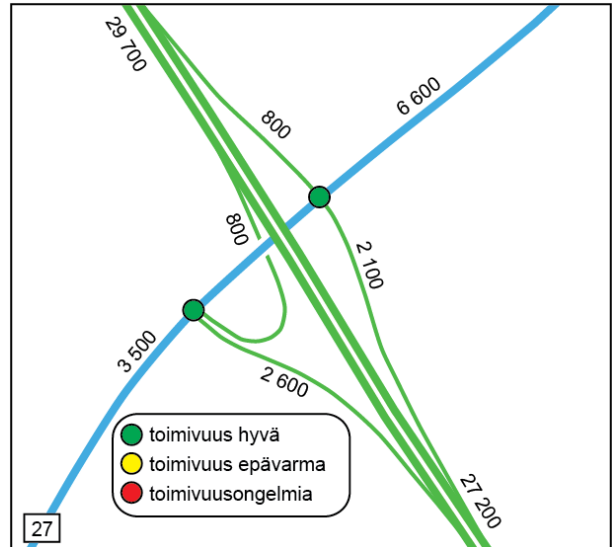
Valtatien 3 ja maantien 3051 (Hattulantie) liittymä. Maantie 130 on Lehijärven länsipuolella. Etäisyys mt 130:lle on runsaat 3 km.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liittymien toimivuus nykytilanteen liikennemäärillä on hyvä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Tarkasteluvuonna liikenteen sujuvuus liittymissä säilyy hyvänä.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän koillispuolella on Parolan taajama. Etäisyys Parolan keskustaan on runsas 1 km.

Liittymän eteläpuolella sijaitsee Parolannummen varuskunta.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	1 126	464
2,0 km säde	3 551	1 455
3,0 km säde	5 342	1 604

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 2 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä on yhteensä 2 liityntäpysäköintiä henkilöautoille. Suunnitteilla on toteuttaa joukkoliikenteen solmupiste yhteisine raideliikenteen ja valtatie 3 pikavuoroliikenteen liityntäpysäköintijärjestelyineen mahdollisesti vuoteen 2030 mennessä.



Parola

Maakuntakaava

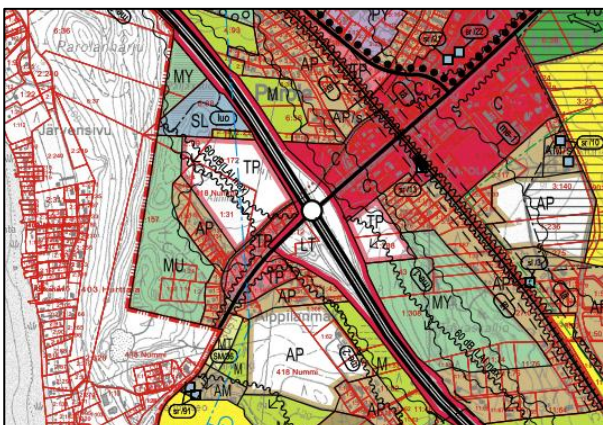


Kanta-Hämeen maakuntakaavassa näkyy uuden Radanvarsitietä jatkavan tielinjan ohjeellinen sijainti. Radanvarsitietä jatkavan tielinjan Hattulan puoleinen osuus valmistuu kesällä 2013. Liittymän läheisyyteen on kaavoitettu lähinnä asumista. Liittymän tuntumassa sijaitsee myös taajamajuna-asema sekä pohjoisempaan kuntakeskus.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa (hyväksytty 2012) liittymän lounaispuolelle on kaavoitettu työpaikka alue ja liittymän koillispuolelle alakeskusalue.

Yleiskaavat



Hattulan kunnan keskeisten alueiden osayleiskaavan ehdotus II on nähtävillä. Kaavaehdotuksessa liittymän läheisyyteen on osoitettu työpaikka-alueita, keskustatoimintojen alueita sekä laajoja alueita asuinrakentamiselle.

Hankkeet

Merve

Voimassa olevassa asemakaavassa on osoitettu VT3:n itäpuolelle, Merven alueelle noin 45 ha uutta teollisuusaluetta. Alueelle on suunnitteilla runsaasti raskasta liikennettä synnyttävä uusiutuvan energian tuotantolaitos, joka toteutuessaan vähentää merkittävästi raskaan liikenteen määrää energiakuljetusten osalta Helsingin ja Tampereen alueilta. Teollisuusalueen tuotteita kuljetetaan maakuljetuksina pääasiassa pääkaupunkiseudulle ja Pirkanmaalle.

Alue tuottaa tällä hetkellä raskasta liikennettä noin 260 ajoneuvoa ja henkilöautoliikennettä noin 270 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vuoteen 2015 raskaan liikenteen määrän on arvioitu kasvavan ainakin 450–500 ajoneuvoon vuorokaudessa ja vuoteen 2020 mennessä 1 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Energiahankkeen lisäksi teollisuusalueelle suunnitellaan logistiikkatoimintoja.

Vaikutus liittymän toimivuuteen

Merven teollisuusalueen uuden maankäytön synnyttämä liikenne aiheuttanee ongelmia olemassa olevalle liittymälle 27, mikäli hankkeen synnyttämä raskas liikenne ohjataan olemassa olevan liittymän kautta valtatielle ja valtatieltä 3.



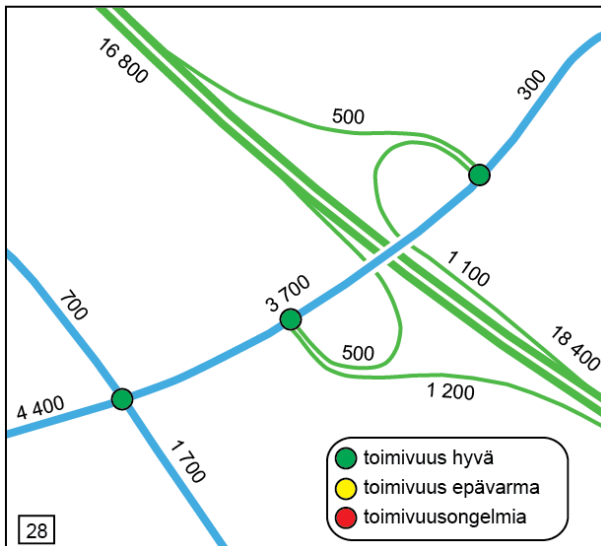
littala

Liittymä ja tiet



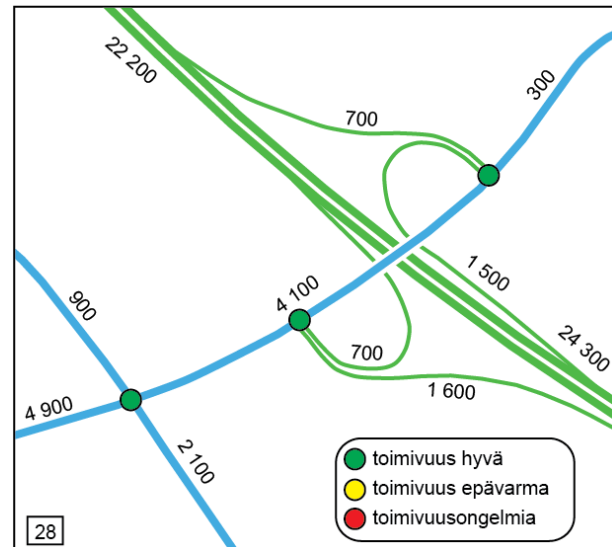
Valtatien 3, maantien 130 ja maantien 2853 (Heinuntie) liittymä. Heinuntie jatkuu mt 130:n länsipuolella littalantienä ja kytkee littalan taajaman valtatiehen 3.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Heinunttiellä on hyvin vähän muuta kuin eritasoliittymän liikennettä. Heinuntien ja mt 130 liittymä on kiertoliittymä. Liittymät toimivat hyvin nykyisillä liikennemäärillä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liittymien toimivuus on edelleen hyvä tarkasteluvouden liikennemäärillä.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän länsipuolella suuri huoltoasema. littalan taajama on myös tien länsipuolella. Etäisyys littalan keskustaan on noin 2 km. Liittymän itäpuolella on hajanaista ja määrältään vähäistä asutusta.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	540	105
2,0 km säde	1 830	599
3,0 km säde	2 517	692

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella ei ole vuosina 2008-2012 tapahtunut yhtään loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

Liityntäpysäköinti

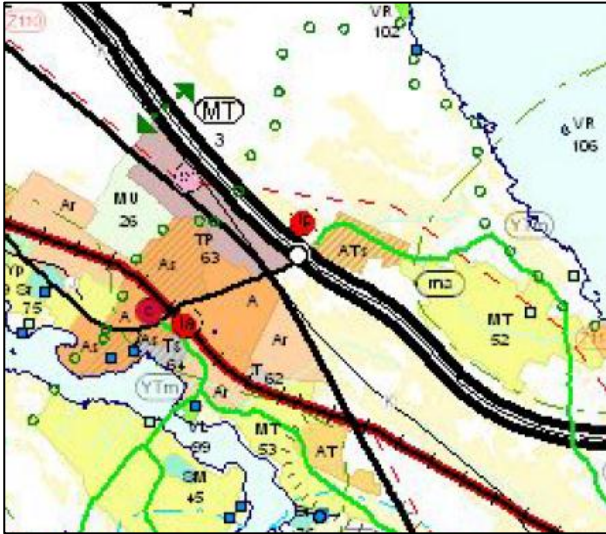
Liittymässä sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä on yhteensä 3 liityntäpysäköintipaikkaa henkilöautoille.

Liikenteen palveluaseman pysäköintialue on suunniteltu muutettavaksi yhteiskäyttöalueeksi, joka toimii myös liityntäpysäköintikäytössä.

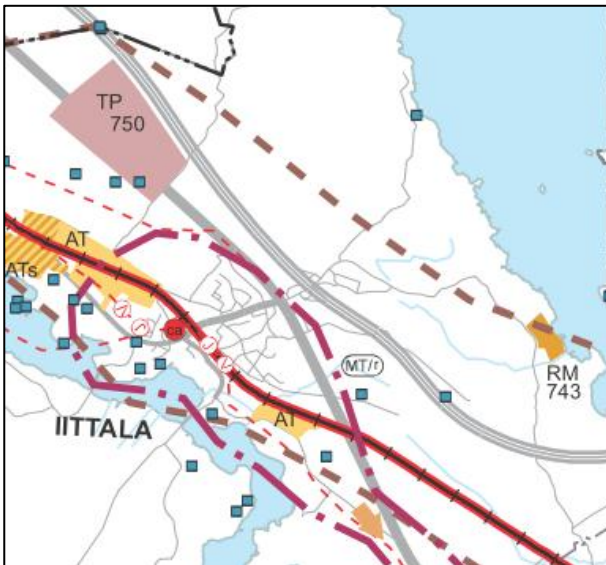


liittala

Maakuntakaava



Kanta-Hämeen maakuntakaavassa liittymän länsipuolella sijaitsevat kyläalue ja maatalousalue. Liittymän länsipuolella on työpaikkoja ja asutusta.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa (hyväksytty 2012) liittymästä luoteeseen maantien 130 varteen on kaavoitettu työpaikka-alue

Yleiskaavat



Alueella on voimassa vuonna 1993 laadittu Kalvolan-liittalan osayleiskaava. Kaavassa liittymän ympärillä on lähinnä asutusta, työpaikkoja ja maatalousalueita.

Hankkeet

Valtatien 3 ja seututien 130 välissä (Heinuntien luoteispuolella) on mahdollinen kehitysalue. Kaavassa se on merkitty maa- ja metsätalousalueeksi, ja se on nykyisellään yksityisessä maanomistuksessa. Alueelle voidaan sijoittaa hyviä kulkuyhteyksiä vaativia toimintoja, mutta taajaman kehittäminen ei ole Hämeenlinnassa prioriteetti.

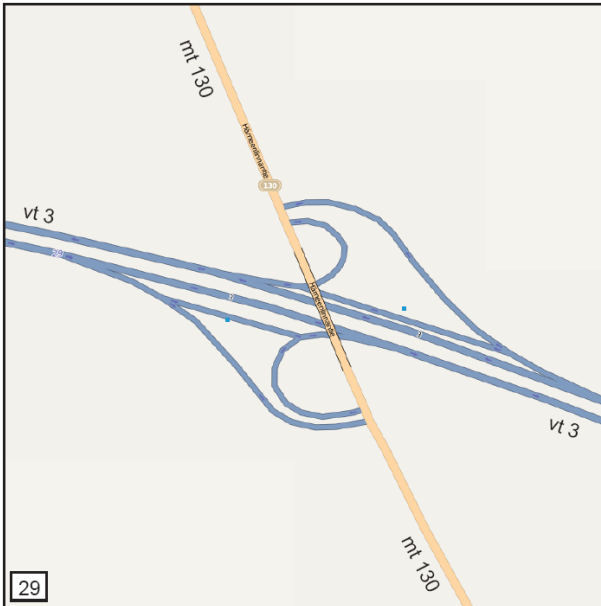
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Suunnitellun maankäytön synnyttämä liikenne ei vaaranna valtatien 3 liittymän toimivuutta.



Jutikkala

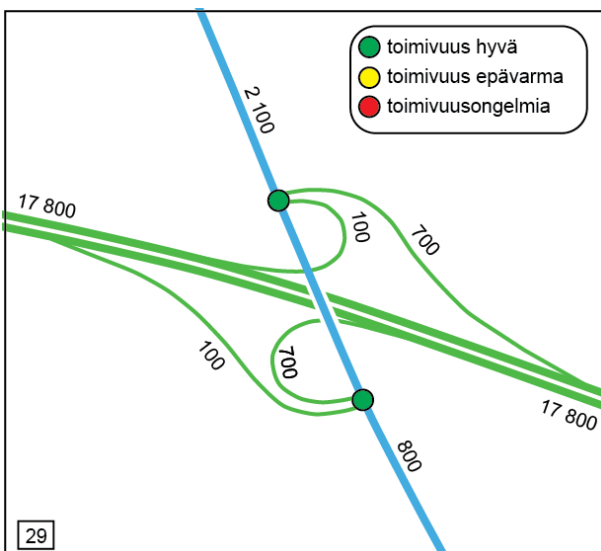
Liittymä ja tiet



Valtatien 3 ja maantien 130 (Hämeenlinnantie) liittymä. Mt 130 siirtyy valtatien länsipuolelta sen itäpuolelle.

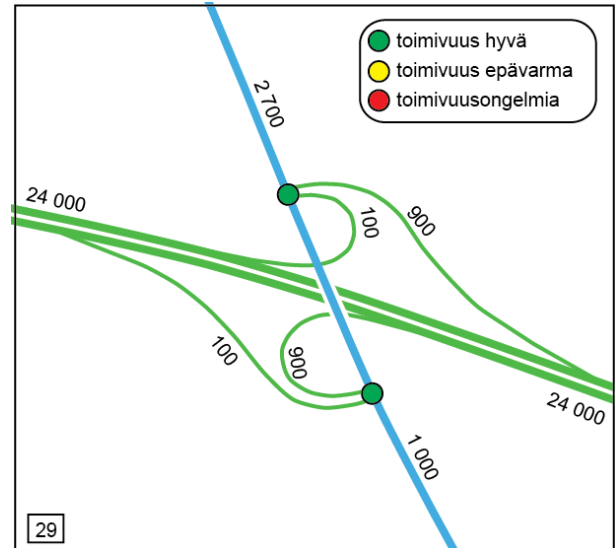
Maantietä 130 pitkin on yhteys pohjoiseen Sääksmäelle ja edelleen Valkeakoskelle sekä etelään Iittalan.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Valkeakoskelta etelään suuntautuva liikenne käyttää tarkasteltavaa liittymää. Liittymien toimivuus nykytilanteessa on hyvä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liittymien toimivuus vuoden 2030 tilanteessa on edelleen hyvä.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän läheisyydessä ei ole maankäyttöä.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	29	~0
2,0 km säde	103	~0
3,0 km säde	181	~0

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 2 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

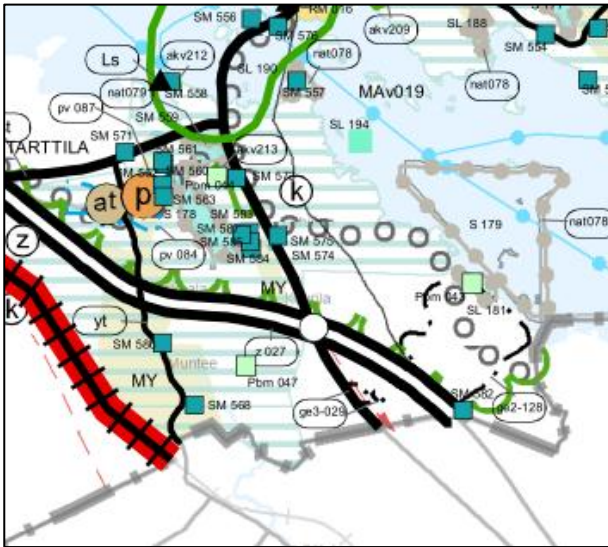
Liityntäpysäköinti

Liittymässä sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä on yhteensä 2 liityntäpysäköintipaikkaa henkilöautoille.



Jutikkala

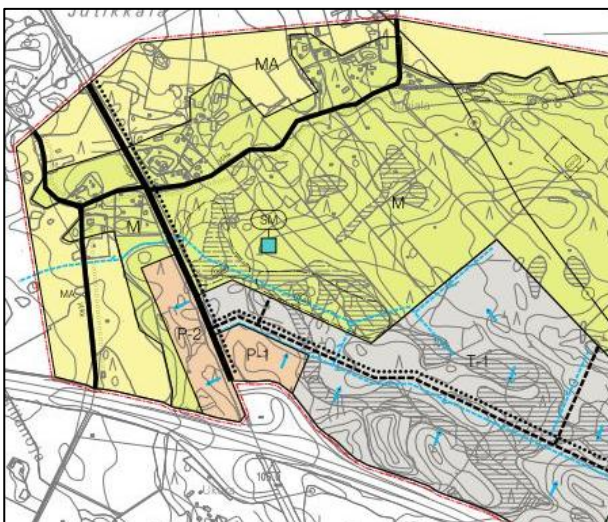
Maakuntakaava



Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa ja Pirkanmaan 2. vaihtomaakuntakaavassa ei ole liittymän lähialueilla esitetty liikenteeseen vaikuttavien toimintojen lisäämistä.

Alueen uusi maakuntakaava on tällä hetkellä rakennetarkasteluvaiheessa. Etelä-Pirkanmaan rakennevaihtoehdoista alueen toteuttaminen liittyy HHT- vaihtoehtoon.

Yleiskaavat



Jutikkalan yleiskaava on ehdotusvaiheessa. Kaavassa liittymän itäpuolelle on esitetty teollisuus- ja varastoalue. Liittymän pohjoispuolelle on kaa-

voitettu teollisuusalueen sisäisen logistiikan ja palvelujen alue sekä palvelujen ja hallinnon alue.

Hankkeet

Yhtenä vaihtoehtona on toteuttaa välittömästi liittymän yhteyteen logistiseen toimintaan keskittyvä suuri teollisuusalue, joka käsittäisi noin 90 ha ja 5 isoa toimijaa. Valkeakosken kaupungin toiveena on alueen merkitseminen maakuntakaavaan.

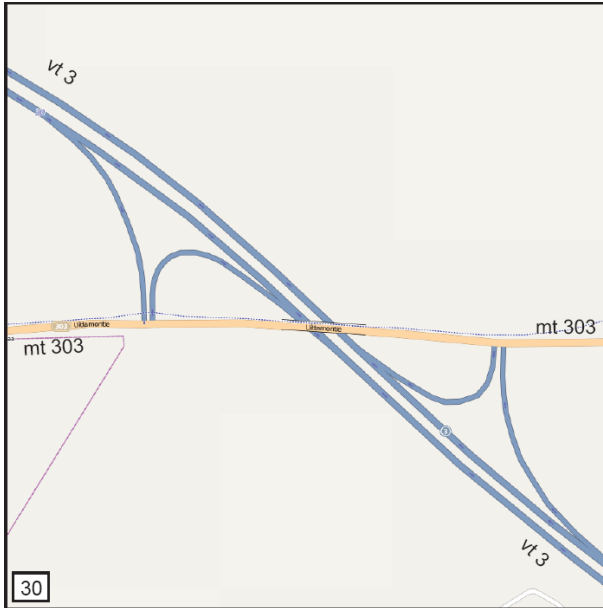
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Suunniteltu maankäyttö ei todennäköisesti muodosta uhkaa liittymän toimivuudelle.



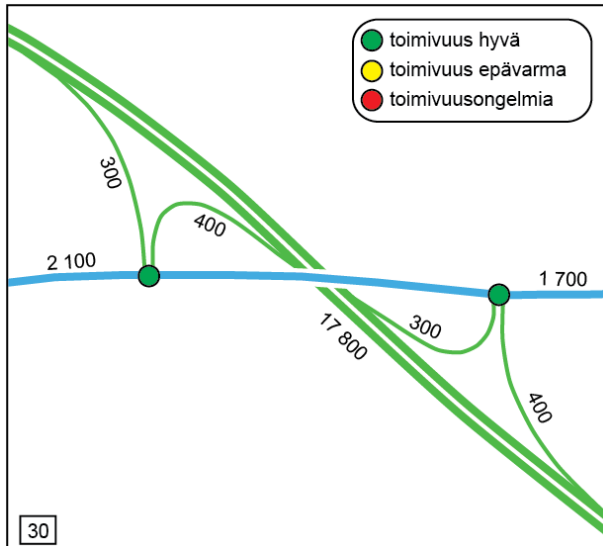
Tarttila

Liittymä ja tiet



Valtatien 3 ja maantien 303 (Uittamontie) liittymä. Uittamontie jatkuu lännessä Toijalaan ja idässä maantielle 130. Etäisyys mt 130:lle on noin 4 km.

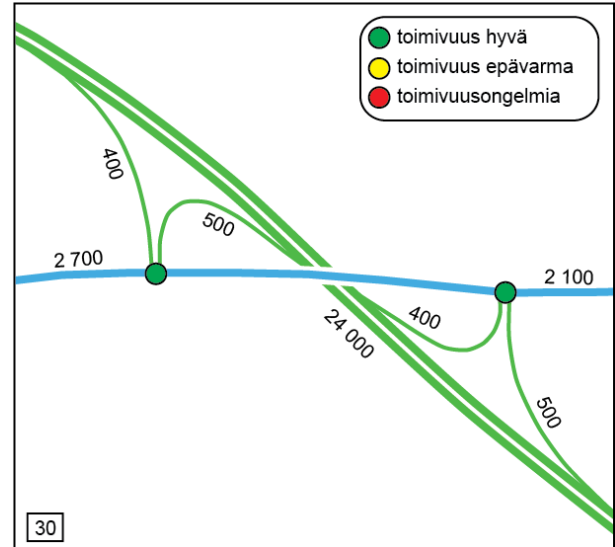
Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liikennemäärä Uittamontiellä on vajaat 2 000 ajon./vrk. Liittymien toimivuus nykytilanteessa on hyvä.

Liittymää käytetään ajettaessa Toijalan keskustaan etelästä Toijalan liittymän (31) sijaan. Syynä tukkoiset liikennejärjestelyt Toijalassa.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liikennemäärä valtatiellä 3 on runsaat 23 000 ajon./vrk ja mt:llä 303 noin 2 500 ajon./vrk. Liittymien toimivuus vuoden 2030 tilanteessa on hyvä.

Nykyinen maankäyttö

Maantien 3030 sekä siihen liittyvän Tarttilanraitin varrella on jonkin verran asutusta.

Etäisyys Toijalan keskustaan on runsaat 5 km.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	78	~0
2,0 km säde	238	1
3,0 km säde	377	37

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut 1 loukkaantumiseen johtanut liikenneonnettomuus.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköintiä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.



Tarttila

Maakuntakaava



Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa ja Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavassa liittymästä itään sijaitsee palvelukyläkeskus sekä palvelujen ja hallinnon alue.

Maakuntakaavassa liittymän länsipuolella on maatalousalue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja. Itäpuolella on arvokas maisema-alue.

Alueen uusi maakuntakaava on tällä hetkellä rakennetarkasteluvaiheessa. Etelä-Pirkanmaan rakennevaihtoehdoista alueen toteuttaminen liittyy HHT- ja Etelä- vaihtoehtoihin.

Yleiskaavat

Liittymän alueella ei ole yleiskaavaa.

Hankkeet

Liittymän ympäristö on vaihtoehtoinen toteutuspaikka logistiseen toimintaan keskittyvälle suurelle teollisuusalueelle.

Liittymää läheisen junaradan eteläpuolella on mahdollisuus multimodaalisen alueen toteuttamiselle. Aluetta ei tulla toteuttamaan ennen vuotta 2030.

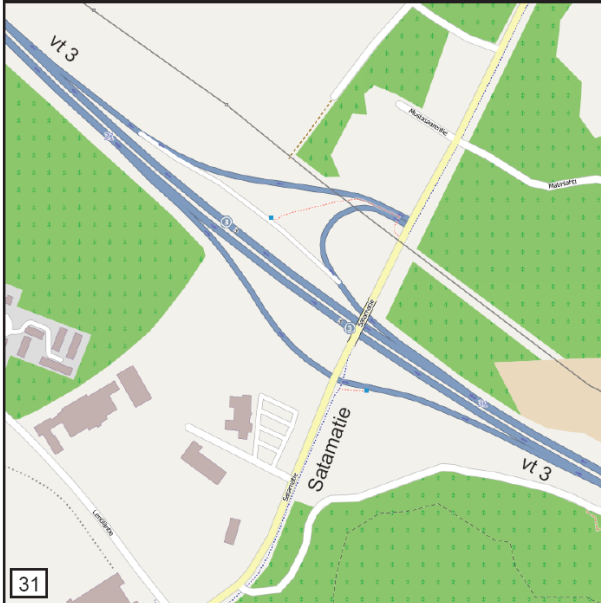
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Suunniteltu maankäyttö ei muodosta uhkaa liittymän toimivuudelle.



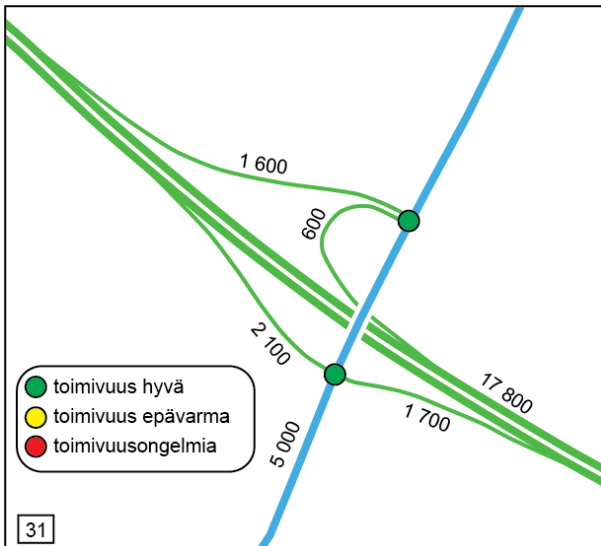
Toijala

Liittymä ja tiet



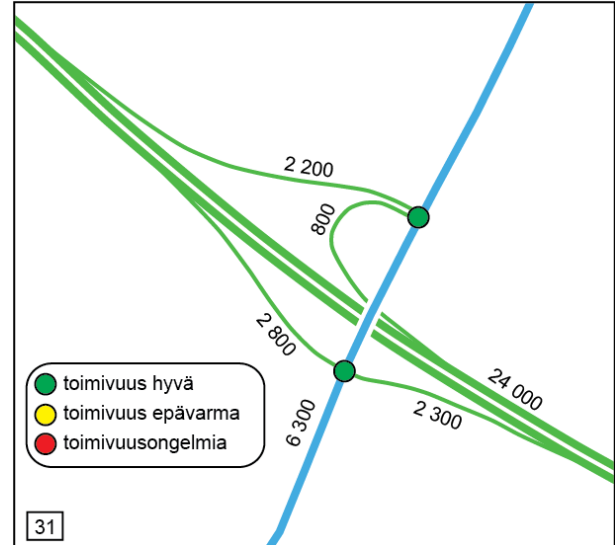
Valtatien 3 ja Satamatien (katu) liittymä. Satamatie johtaa Akaan pääkeskuksen Toijalan keskustaan.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liittymän toimivuus nykytilanteen liikennemäärillä on hyvä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liittymän toimivuus vuoden 2030 tilanteessa on edelleen hyvä.

Nykyinen maankäyttö

Toijalan taajama on liittymän etelä-lounaispuolella. Etäisyys Toijalan keskustaan on noin 3 km.

Tien pohjois-koillispuoli on pääosin vesistöä.

Liittymän lounaispuolella sijaitsee teollisuus-/logistiikkakeskusalue.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	487	108
2,0 km säde	3 510	1 623
3,0 km säde	6 778	2 518

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut 1 loukkaantumiseen johtanut liikenneonnettomuus.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä on yhteensä 2 liityntäpysäköintipaikkaa henkilöautoille.



Toijala

Maakuntakaava



Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa ja Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaan Toijalan taajama koostuu pääosin asumisen ja muiden taajamatoimintojen alueista, joiden lisäksi Toijalassa on vähäisempi määrä työpaikka-alueita. Liittymän pohjoispuolella on työpaikka-alue.

Alueen uusi maakuntakaava on tällä hetkellä rakennetarkasteluvaiheessa. Etelä-Pirkanmaan rakennevaihtoehdoissa Toijalan keskusta on vahvaa kehittämisvyöhykettä (asuminen, työpaikat, palvelut). Tampereelle –vaihtoehdossa Toijalan liittymän eteläpuolelle on esitetty työpaikkavyöhykettä ja HHT-vaihtoehdossa työpaikkavyöhyke käsittää koko Toijalan liittymän ympäristön.

Strateginen kehityskuva



Akaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt kaupungin maankäytön strategisen kehityskuvan. Liittymän lounaispuolelle on maankäytön strategisen kehityskuvan kartassa kuvattu merkittävä kaavamuuos.

Hankkeet

Toijalan keskustaan Satamatien ja Hämeentien (tie 303) liittymään muutetaan mahdollisesti kiertoliittymäksi. Kiertoliittymä sujuvoittaisi nykyisellään tukkoista liittymää.

Liittymän länsipuolella on potentiaalia yritysalueiden kasvatukseen. Tähän ei kuitenkaan ole kaavoitussuunnitelmaa.

Liittymän ja sataman väliselle alueelle Satamatien varteen on suunnitteilla teollisuustoimintaa ja matkailua. Teollisuusalueen kaavoitus liittymän yhteyteen on alkamassa.

Vaikutus liittymän toimivuuteen

Suunniteltu maankäyttö ei nähtävissä olevalla ajanjaksolla muodosta uhkaa liittymän toimivuudelle.



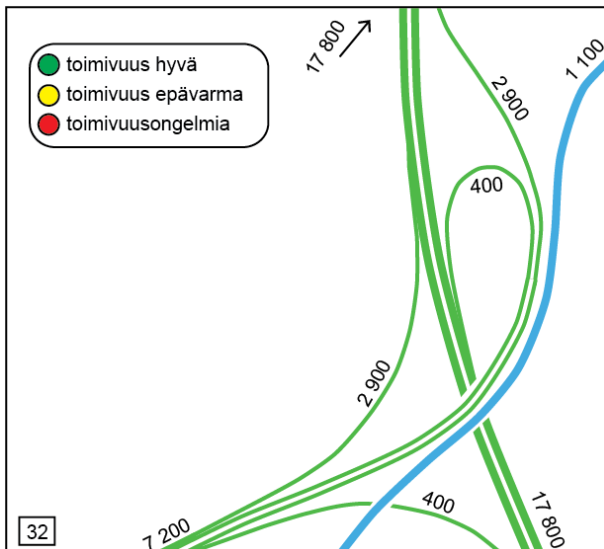
Konho

Liittymä ja tiet



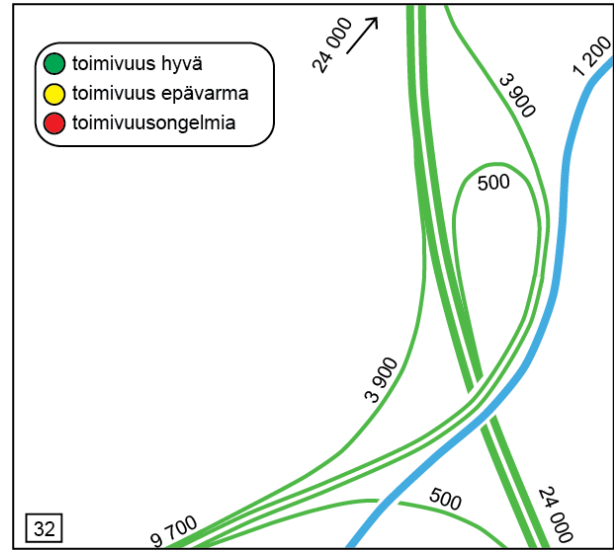
Valtateiden 3 ja 9 haarauma. Liittymässä paikallinen liikenne ei kytkeydy valtatiehen 3. Seututie 130 kulkee noin 10 kilometrin päässä idässä. Paikallinen rinnakkaistie on yhdystie 3044, jolta voi liittyä valtatielle 3 valtatie 9 kautta.

Nyky- ja ennusteliikenne



Liittymässä merkittävimmät liikennevirrat suuntautuvat lounaasta valtatieltä 9 pohjoiseen.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liikenteen sujuvuus liittymässä ei ole uhattuna tulevaisuudessa.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän läheisyydessä ei ole merkittävästi maankäyttöä.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	18	~0
2,0 km säde	146	~0
3,0 km säde	991	143

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 4 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

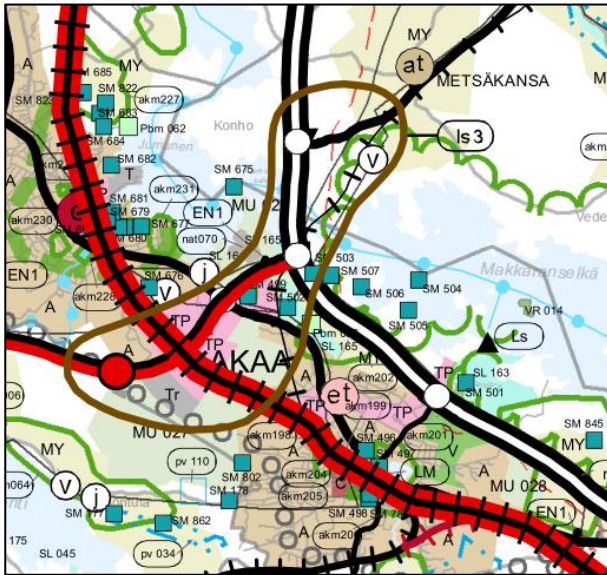
Liityntäpysäköinti

Liittymässä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.



Konho

Maakuntakaava



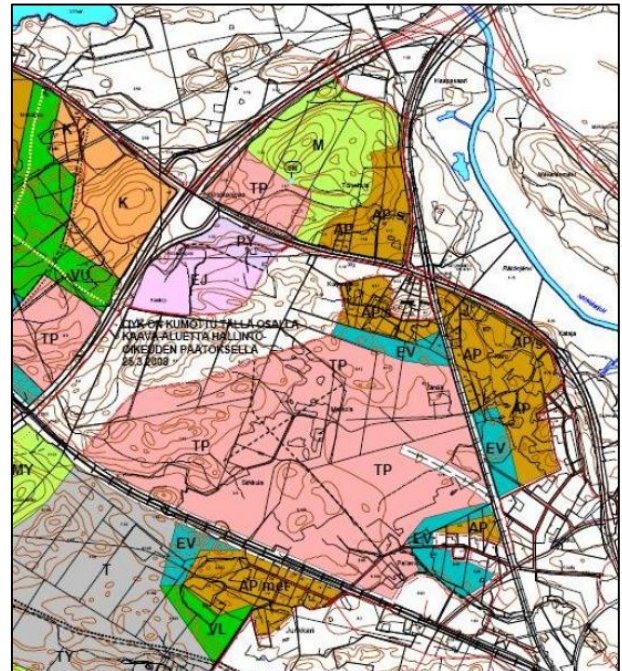
Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on merkintä valtatie 9 merkittävästä parantamisesta.

Liittymän ympäristö on merkitty maankäytön kehittämisen kohdealueeksi liikenteellisessä solmukohdassa. Merkintä osoittaa seudullisesti merkittävää, liikenteellisesti vetovoimaista aluetta, jonne on perusteltua osoittaa yritystoiminnan ja palveluiden sijoittumistarpeita. Alueen maankäyttö tulee suunnitella siten, että alueelle sijoittuvat toiminnot eivät aiheuta tarpeetonta yhdyskuntarakenteen hajautumista. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennejärjestelyihin sekä luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen turvaamiseen.

Liittymän länsipuolelle on kaavoitettu työpaikkoja, taajamatoimintoja sekä teollisuus- ja varastoaluetta.

Alueen uusi maakuntakaava on tällä hetkellä rakennetarkasteluvaiheessa. Konhon alue on työpaikkavyöhykettä kaikissa Etelä-Pirkanmaan rakennenvaihtoehdoissa. Laajimmillaan alue on HHT-vaihtoehdossa.

Yleiskaavat



Hämeentien, tien 9 ja junaradan rajaamalle alueelle on Yritys-Konhon osayleiskaavassa kaavoitettu kaupallista toimintaa ja asumista.

Hankkeet

Kaavassa olevan Valkeakosken radan pistoraitteen rakentaminen on mahdollista aloittaa vuonna 2013.

Konhon teollisuusalueen rakennus alkaa vuonna 2013. Alue kattaa noin 200 ha, josta noin 90 ha on korttelialuetta ja noin 450 km² teollisuus/logistiikka-alue. Ajoyhteys alueelle on tieltä 303.

Varrasniemeen on asemakaavassa kaavoitettu asumista.

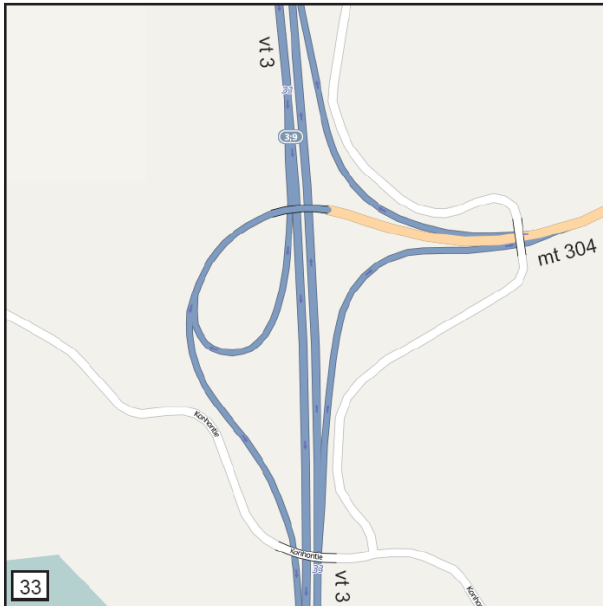
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Haarautuma-tyyppisen liittymän toimivuus säilyy hyvänä, vaikka sen liikennemäärät kasvaisivat huomattavastikin nykyisistä.



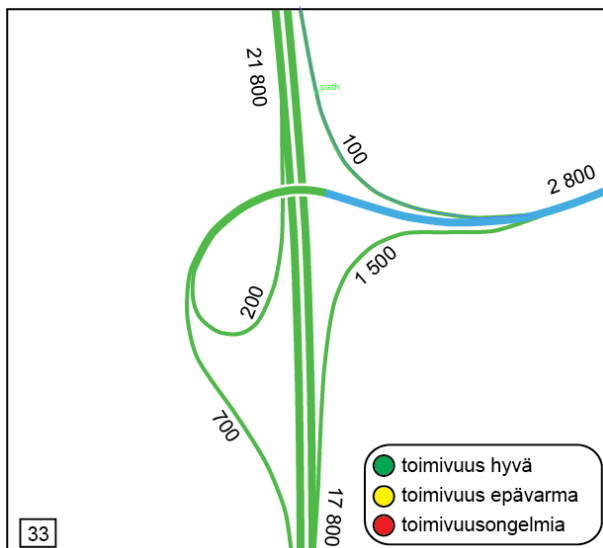
Valkeakoski

Liittymä ja tiet



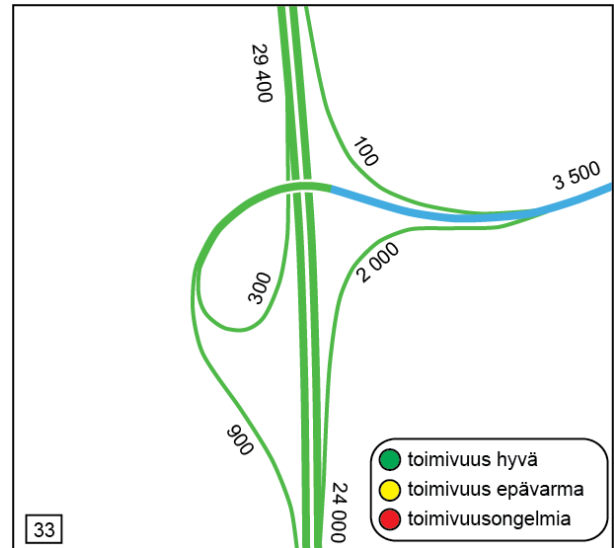
Valtatien 3 ja maantien 304 (idempänä Toijalantie) liittymä. Mt 304 ei jatku valtatiehen länsipuolelle. Liittymäalueella ei ole maankäytön liittymiä maantiehen 304.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liittymässä ei ole konfliktipisteitä, joissa sen toimivuus voisi heikentyä. Etäisyys ensimmäiseen liittymään Toijalantiella on noin 800.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liittymä toimii tulevaisuudessakin ongelmitta.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän läheisyydessä ei ole merkittävästi maankäyttöä.

Etäisyys Valkeakosken keskusta on noin 14 km.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	29	~0
2,0 km säde	125	~0
3,0 km säde	330	~0

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella ei ole vuosina 2008-2012 tapahtunut yhtään loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

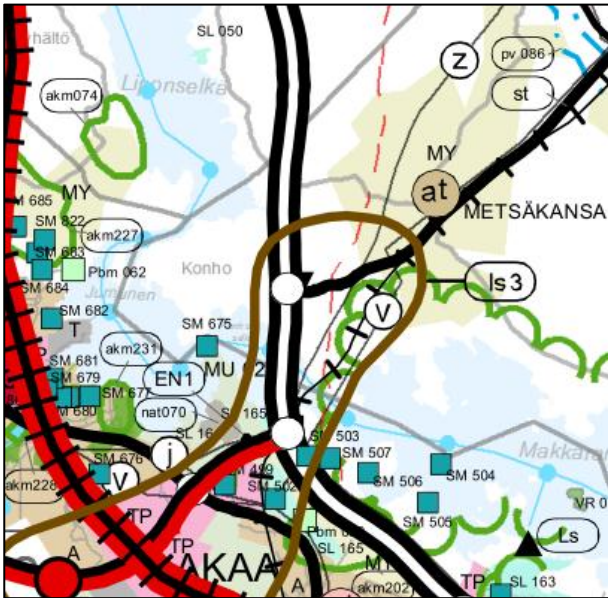
Liityntäpysäköinti

Liittymässä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.



Valkeakoski

Maakuntakaava

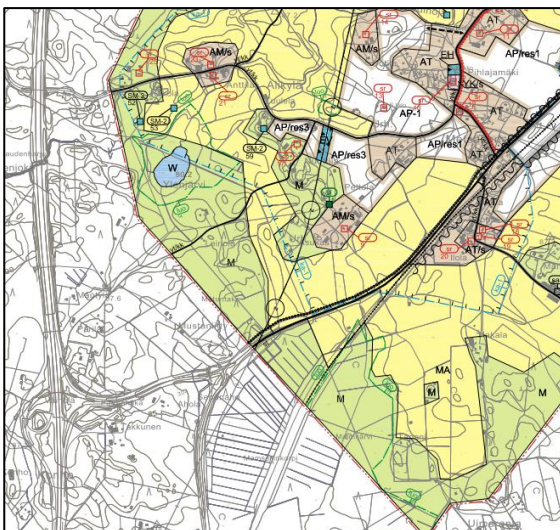


Maakuntakaavassa liittymän läheisyydessä on maatalousalueeksi merkittyä aluetta.

Liittymän ympäristö on merkitty maankäytön kehittämisen kohdealueeksi liikenteellisessä solmukohdassa.

Alueen uusi maakuntakaava on tällä hetkellä rakennetarkasteluvaiheessa. Etelä-Pirkanmaan rakennevaihtoehtoista HHT-vaihtoehdossa liittymän itäpuolelle on suunniteltu työpaikkavyöhykettä.

Yleiskaavat



Kärjenniemen-Metsäkansan osayleiskaavassa Liittymän koillispuolelle on kaavoitettu maa- ja metsätalousalueita.

Hankkeet

Metsäkansan alueella sijaitsee potentiaalinen toteutumisalue 300 ha logistiikka-alueelle. Hanke on vielä selvitysasteella. Kaavan laatiminen aloitetaan arviolta 10 vuoden sisällä. Alueella on mahdollisuus myös 4 km pitkän pistoraitteen toteuttamiselle. Ajatuksena on siirtää puutavaran lastaus Toijalan keskustasta Metsäkansa.

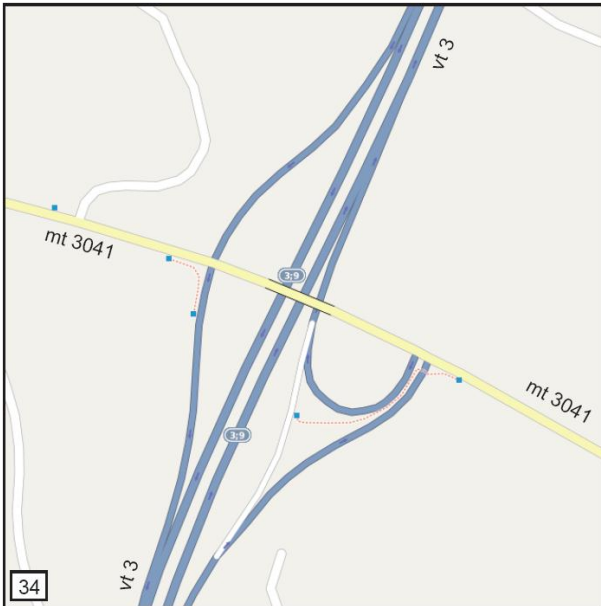
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Suunniteltu maankäyttö ei nähtävissä olevalla ajanjaksolla muodosta uhkaa liittymän toimivuudelle.



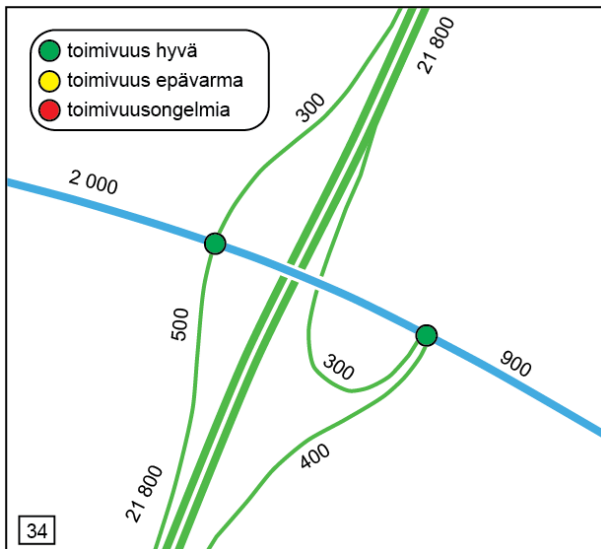
Vaihmalala

Liittymä ja tiet



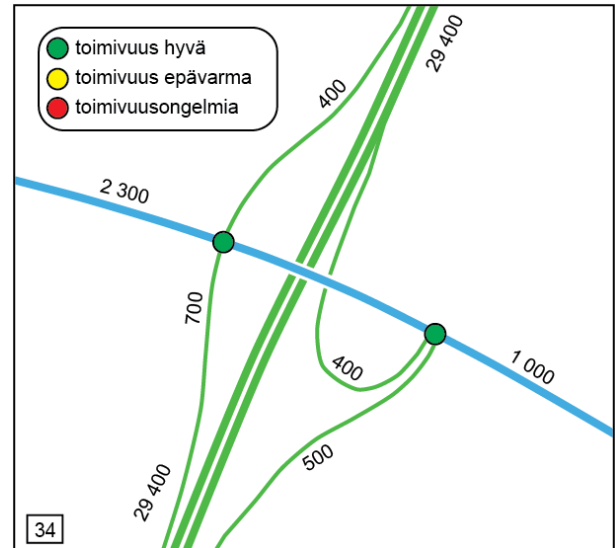
Valtatien 3 ja maantien 3041 (Valkeakoskentie) liittymä. Mt 3041 jatkuu idässä Valkeakosken suuntaan ja lännessä Lempäälään. Etäisyys maantielle 130 on noin 11 km.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Liittymän poikittaistien liikennemäärät ovat vähäisiä. Liittymien toimivuus nykytilanteen liikennemäärillä on hyvä.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Liittymien toimivuus vuoden 2030 tilanteessa on hyvä.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän läheisyydessä ei ole merkittävässä määrin maankäyttöä.

Etäisyys Lempäälän keskustaan on noin 4,5 km ja Valkeakoskelle noin 16 km.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	76	~0
2,0 km säde	546	~0
3,0 km säde	968	~0

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut 1 loukkaantumiseen johtanut liikenneonnettomuus.

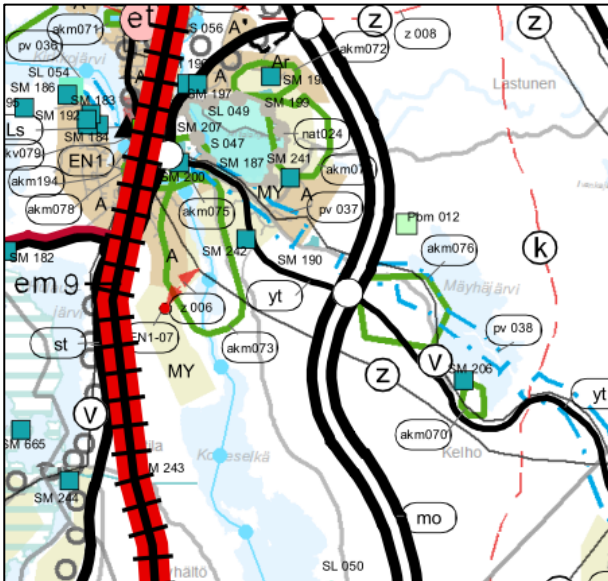
Liityntäpysäköinti

Liittymässä sijaitsevien joukkoliikenteen linja-autopysäkkien yhteydessä on yhteensä 13 liityntäpysäköintipaikkaa henkilöautoille. Pysäköinti-paikat ovat suuren osan ajasta täynnä.



Vaihmalala

Maakuntakaava



Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa liittymästä luoteseen sijaitsee taajamatoimintojen alueita sekä maatalousalueita.

Alueen uusi maakuntakaava on tällä hetkellä rakennetarkasteluvaiheessa. Etelä-Pirkanmaan rakennevaihtoehtoista HHT-vaihtoehdossa Vaihmalan liittymän itäpuolelle on suunniteltu työpaikkavyöhykettä.

Yleiskaavat

Alueella ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa.

Hankkeet

Liittymän läheisyyteen ei ole suunniteltu maankäyttöä.

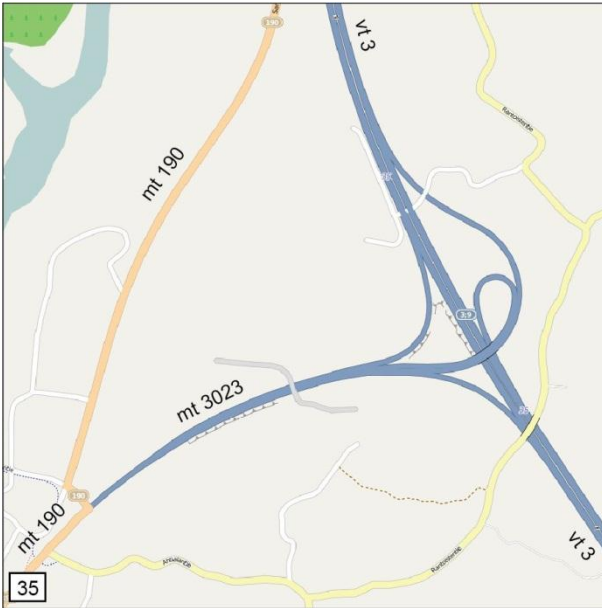
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Nähtävissä olevalla ajanjaksolla liittymän toimivuudelle ei ole uhkaa.



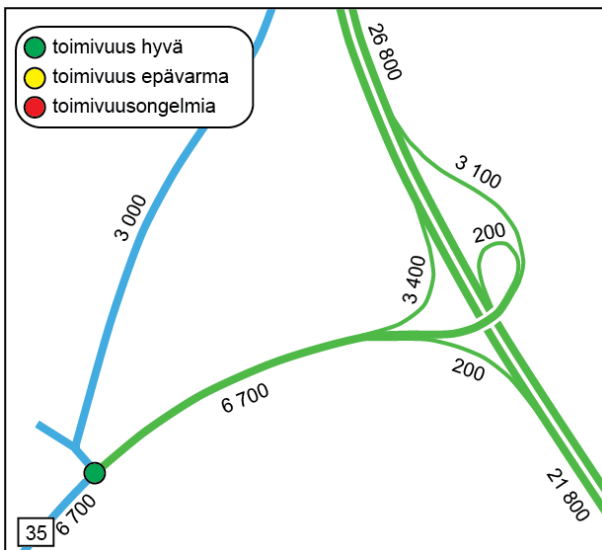
Lempäälä

Liittymä ja tiet



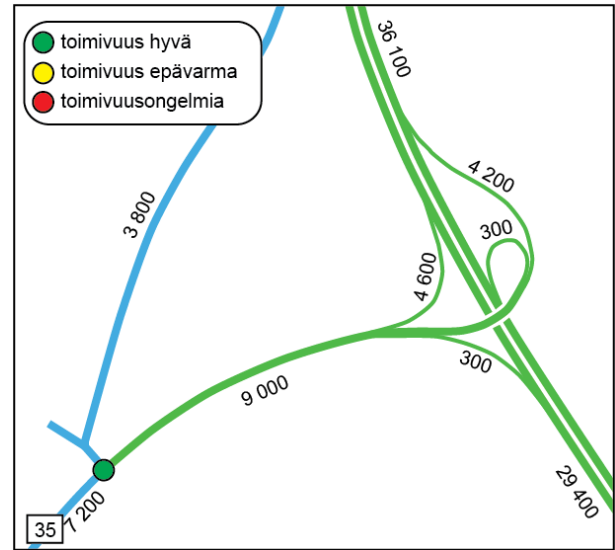
Valtatien 3 ja maantien 3023 (Turuntie) liittymä. Mt 3023 ei jatku valtatie itäpuolelle.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Vt 3:n ja mt 3023:n liittymä on haarauma. Mt 3023 jatkuu seututienä 190. Lempäälän liikenne käyttää pääosin tätä liittymää.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Nykyinen maankäyttö

Liittymän läheisyydessä ei ole merkittävässä määrin maankäyttöä.

Etäisyys Lempäälän keskusta on runsaat 3 km.

Liikenne liittymästä välittyy Katepalintietä pitkin Lempäälän keskustan pohjoispuolisille alueille ja Turuntietä (mt 190) Lempäälän keskusta ja edelleen Vesilahdelle.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	102	~0
2,0 km säde	456	85
3,0 km säde	5 146	688

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut 1 loukkaantumiseen johtanut liikenneonnettomuus.

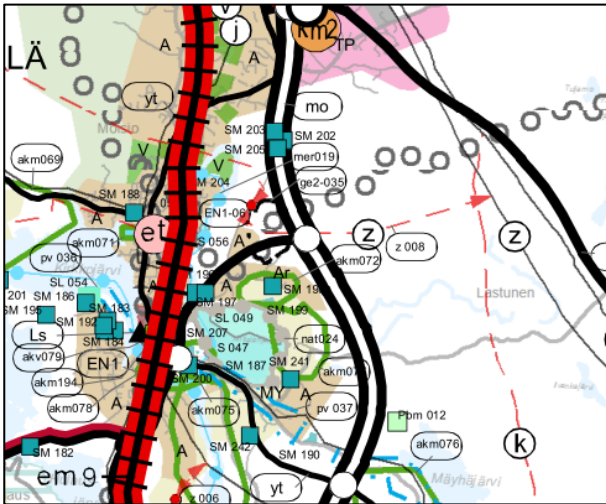
Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköintiä ei ole joukkoliikenteen linja-autopysäkkiä.



Lempäälä

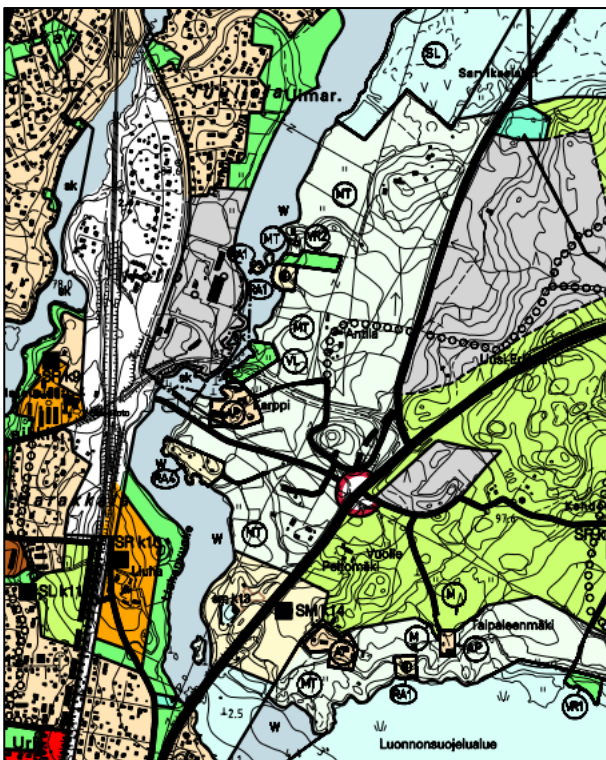
Maakuntakaava



Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa liittymästä lou-
naaseen on kaavoitettu taajama- sekä keskustoi-
mintoja.

Alueen uusi maakuntakaava on tällä hetkellä ra-
kennetarkasteluvaiheessa. Lempäälän keskusta on
kaikissa Etelä-Pirkanmaan rakennevaihtoehtoissa
vahvaa kehittämisvyöhykettä. Liittymän ympäris-
töön ei kuitenkaan ole suunniteltu uutta maan-
käyttöä.

Yleiskaavat



Lempäälän yleiskaava ei ulotu liittymään saakka.
Liittymän länsipuolen kaavaan, lähelle liittymää ei
ole kaavoitettu merkittävää maankäytön lisäämis-
tä.

Hankkeet

Lempäälän keskustan kehittämiselle on tehty
suunnitelmia mm. asutuksen lisäämistä. Tulossa ei
ole kuitenkaan merkittävää kasvua.

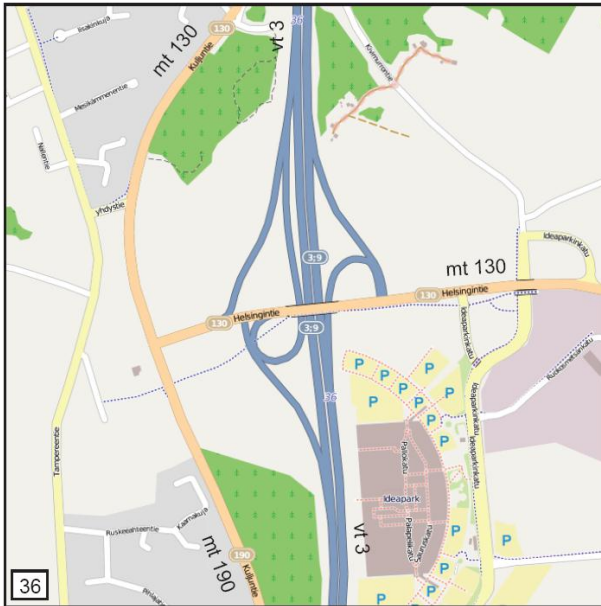
Vaikutus liittymän toimivuuteen

Suunniteltu maankäyttö ei nähtävissä olevalla
ajanjaksolla muodosta uhkaa liittymän toimivuu-
delle.



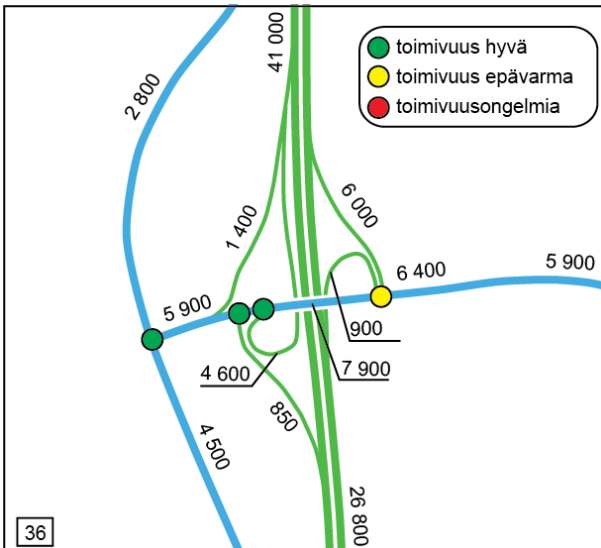
Kulju

Liittymä ja tiet



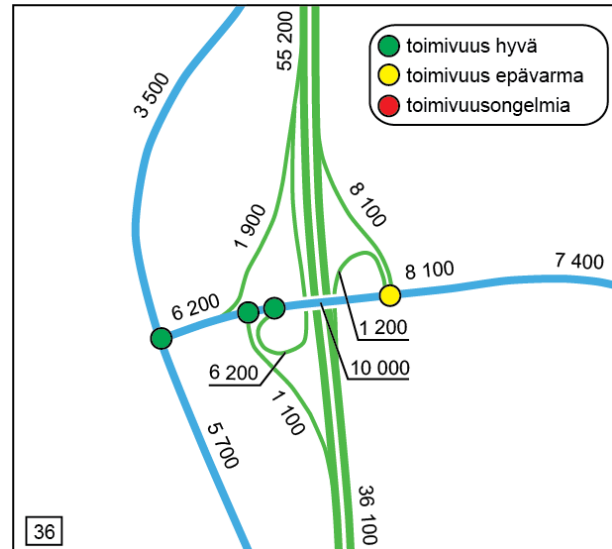
Valtatien 3 ja maantien 130 (Helsingintie) liittymä. Mt 130 jatkuu valtatiehen länsipuolella kohti Tampereä ja itäpuolella kaakkoon kohti Valkeakoskea.

Nykyinen liikenne ja toimivuus



Valkeakosken ja Tampereen sekä Lempäälän pohjoisosien ja Tampereen välinen liikenne käyttää liittymää. Lisäksi liittymän itäpuolella sijaitseva suuri kauppakeskus tuottaa merkittävästi liikennettä liittymän. Liikennettä vt 3:lla liittymän pohjoispuolella on noin 12 000 ajon./vrk enemmän kuin eteläpuolella.

Liikenne ja toimivuus vuonna 2030



Vt 3:lta etelästä Helsingintielle vasemmalle kääntyvän virran toimivuus on epävarma. Muiden liittymien toimivuus ennustetilanteessa on hyvä.

Nykyinen maankäyttö

Liittymän läheisyydessä sijaitsee suuri kauppakeskus sekä työpaikka-alueita. Liittymän liikennemääriin vaikuttavat Valkeakosken sekä Lempäälän keskustan pohjoisosien kehitys.

	asukkaita	työpaikkoja
1,0 km säde	445	782
2,0 km säde	2 237	1 138
3,0 km säde	4 599	1 432

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 3 liittymän alueella on vuosina 2008-2012 tapahtunut yhteensä 5 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta.

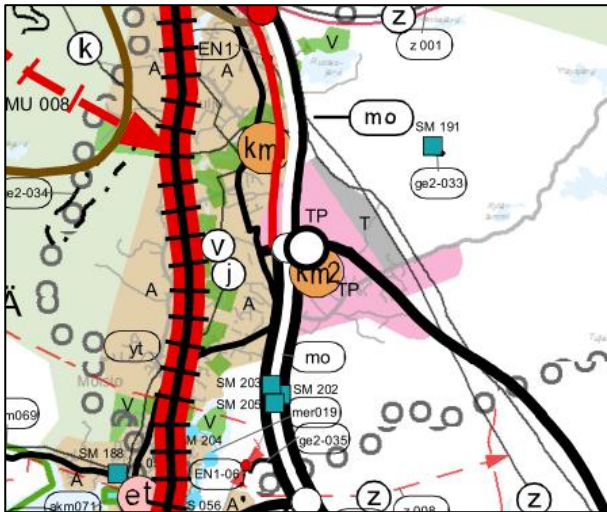
Liityntäpysäköinti

Mt 130 linja-autopysäkkien liityntäpysäköinnille on varattu tilaa kauppakeskuksen pysäkkejä lähimmältä piha-alueelta. On mahdollista, että vuoteen 2030 mennessä on rakennettu uudet, valtatien suuntaiset pikavuoroliikenteen ramppipysäkit ja niihin liittyvät liityntäpysäköintijärjestelyt.



Kulju

Maakuntakaava



Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa liittymän ympäristössä on suuri työpaikka-alue. Liittymän itäpuolella sijaitsee myös teollisuus- ja varastoalue ja liittymän länsipuolella taajamatoimintojen alue.

Aivan liittymän yhteyteen sekä liittymästä pohjoiseen on kaavoitettu vähittäiskaupan suuryksikkö.

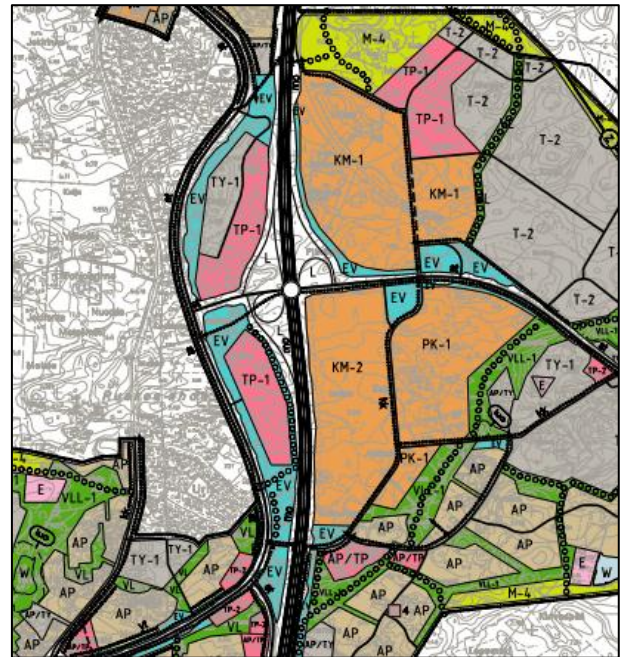
Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavassa vt3 on liittymästä pohjoiseen merkitty merkittävästi parannettavaksi. Liittymästä noin 4 km pohjoiseen sijaitsee uusi eritasoliittymä.

Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavassa osoitetaan noin kahden kilometrin päähän liittymän luoteispuolelle maankäytön kehittämisen kohdealue. Alue jatkuu luoteeseen kohti Pirkkalaa kaupunkikehittämisen kohdealueena. Kehitettävä alue tukeutuu liikenteellisesti tarkasteltavan valtatiehen liäksi ns. Tampereen eteläiseen kehätiehen.

Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on myös kuvattu Ylöjärvelle johtava raideliikenteen yhteystarve.

Alueen uusi maakuntakaava on tällä hetkellä rakennetarkasteluvaiheessa. Kuljun liittymän ympäristöön on kaikissa Etelä-Pirkanmaan maankäyttövaihtoehtoissa suunniteltu työpaikkavyöhykettä. HHT- ja Etelä-vaihtoehtoissa liittymän ympäristö on kokonaisuudessaan työpaikkavyöhykettä. Lisäksi liittymän länsipuolella on vahvaa kehittämisvyöhykettä.

Yleiskaavat



Lempäälän Marjamäen osayleiskaavassa liittymän ympäristöön on kaavoitettu kaupallisia palveluita ja työpaikka-alueita.

Hankkeet

Liittymän ympäristö on Lempäälän merkittävin kehitysalue.

On ollut vireillä useita asemakaavoitushankkeita, joiden tilanne on tällä hetkellä epävarma.

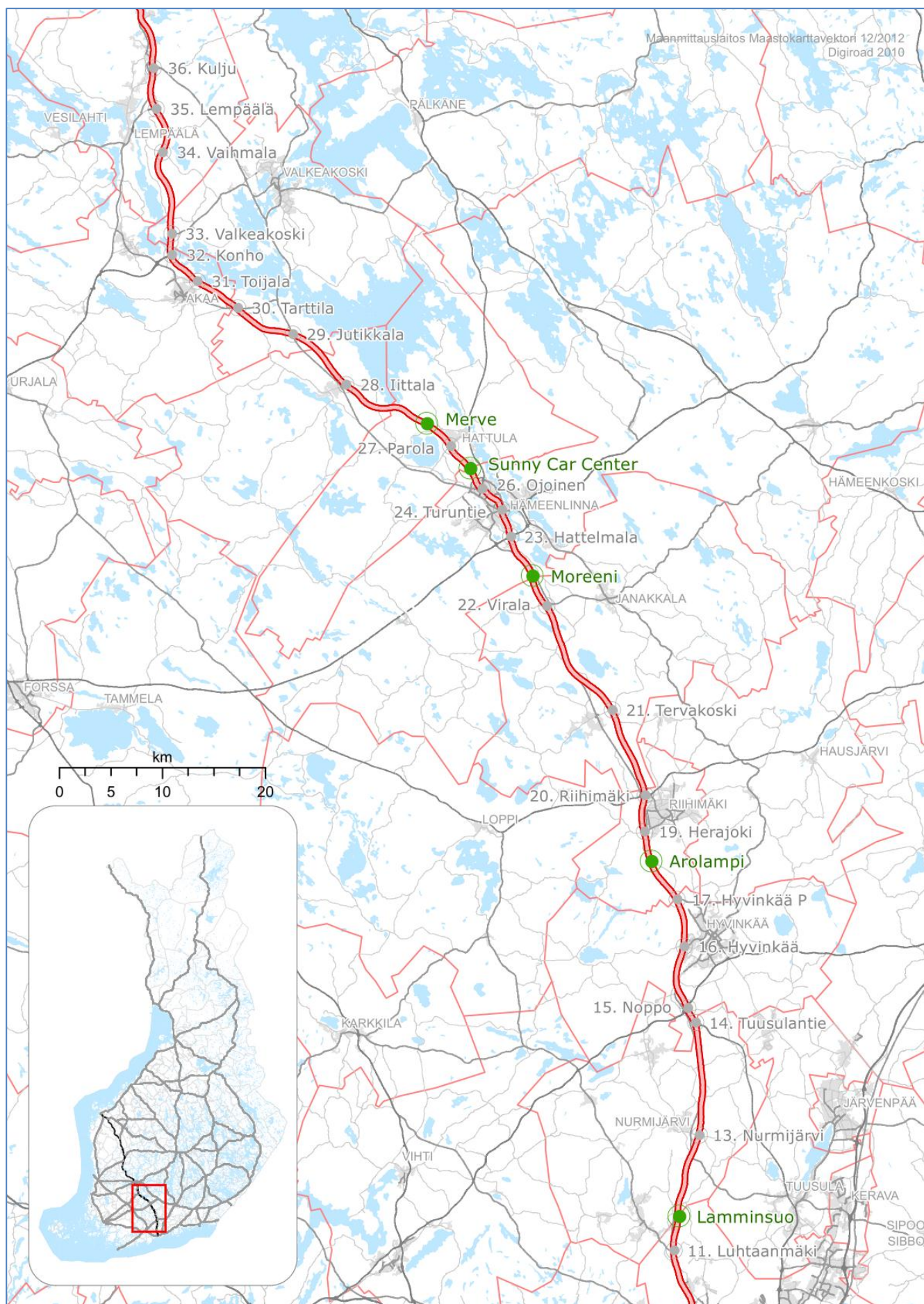
Marjamäen asemakaava on vireillä. Alueelle on tulossa työpaikkoja.

Ideaparkin itä- ja pohjoispuolella on varauksia työpaikka-alueille.

Liittymän pohjoispuolelle on suunnitelmissa rakentaa valtatie 3:en ylittävä silta.

Toimivuus

Aluetta koskevassa liikenneselvityksessä todetaan, että pienillä toimenpiteillä liittymien toimivuus pystytään turvaamaan.



Valtatie 3, eritasoliittymähankkeet välillä Luhtaanmäki - Kulju

Valtatielle 3 tarkastelualueella Luhtaanmäki - Kulju on esitetty viittä uutta liittymää. Niistä kahteen on varauduttu jo tien liittymien numeroinnissa: liittymänumerot 12 ja 18.

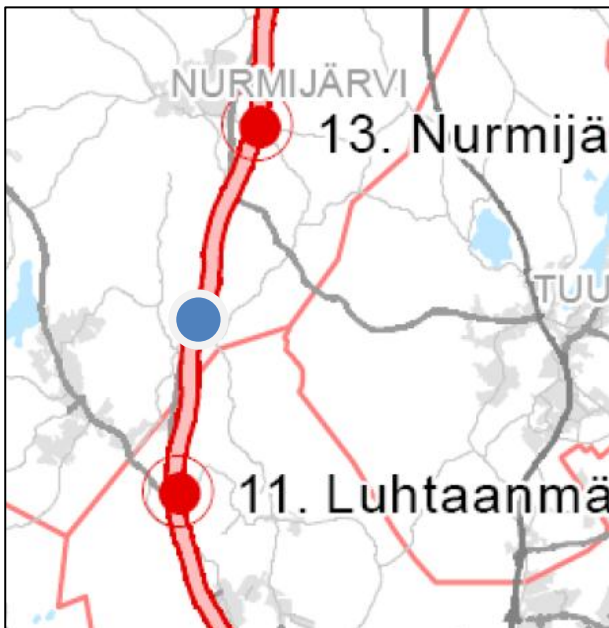
Alla olevassa taulukossa sarake Liittymien väli (km) kertoo etäisyyden seuraavaan liittymään. Liittymien väli 0,0 km merkitsee liittymähankkeen sijaitsevan nykyisen levähdysalueen kohdalla.

Nro	Nimi	Liittymien väli (km)	Liittymätyyppi
11	Luhtaanmäki	3,3	maankäyttö
12	Laminsuo	8,3	maankäyttö
13	Nurmijärvi	6,4	maankäyttö
	Karhukorpi/Nummenniitty	4,5	levähdysalue
14	Tuusulantie	1,8	haarauma
15	Noppo	6,3	päätieverkko
16	Hyvinkää	4,7	maankäyttö
17	Hyvinkää P	4,0	maankäyttö
18	Arolammi	3,5	maankäyttö
19	Herajoki	3,5	maankäyttö
20	Riihimäki	9,0	päätieverkko
21	Tervakoski	4,9	maankäyttö
	Linnatuuli	7,5	palvelualue
22	Virala	3,3	maankäyttö
	Moreeni	0,0	maankäyttö
	Lähdelammi	4,4	levähdysalue
23	Hattelmala	2,8	päätieverkko
24	Turuntie et.	2,9	maankäyttö
25	Turuntie pohj.		
26	Ojoinen	1,6	päätieverkko
	Sunny Car Center	3,6	maankäyttö
27	Parola	5,1	maankäyttö
	Merve	0,0	maankäyttö
	Kappakallio	7,2	levähdysalue
28	Iittala	7,3	maankäyttö
29	Jutikkala	6,1	maankäyttö
30	Tarttila	4,8	maankäyttö
31	Toijala	3,6	maankäyttö
32	Konho	2,0	harauma
33	Valkeakoski	3,8	maankäyttö
	Pirkanhovi	4,6	palvelualue
34	Vaihmalala	4,6	maankäyttö
35	Lempäälä	4,1	maankäyttö
36	Kulju		maankäyttö



Lamminsuon (Klaukkalan ohikulku)

Sijainti



Lamminsuon suunniteltu eritasoliittymä sijaitsee Nurmijärvellä 3,3 kilometriä Luhtaanmäen liittymästä pohjoiseen ja 8,3 kilometriä Nurmijärven liittymästä etelään.

Liittymä tarjoaisi yhteyden valtatie 3:lta suunniteltua Klaukkalan ohikulkutietä pitkin Lopen suuntaan sekä yhteyden Klaukkalan keskustaan pohjoisesta. Klaukkalan ohikulkutie mahdollistaisi myös liittymisen maantielle 130.

Moottoritien liittymänumeroinnissa on varauduttu Klaukkalan ohikulkutien liittymään.

Hanke

Liittymä on osa Klaukkalan ohikulkutie -hanketta. Ohikulkutien toteuttamisella on tarkoitus parantaa Klaukkalan taajaman liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteita. Rakentaminen Klaukkalan alueella lisääntyy voimakkaasti, mikä lisää tarvetta uudelle tieyhteydelle.

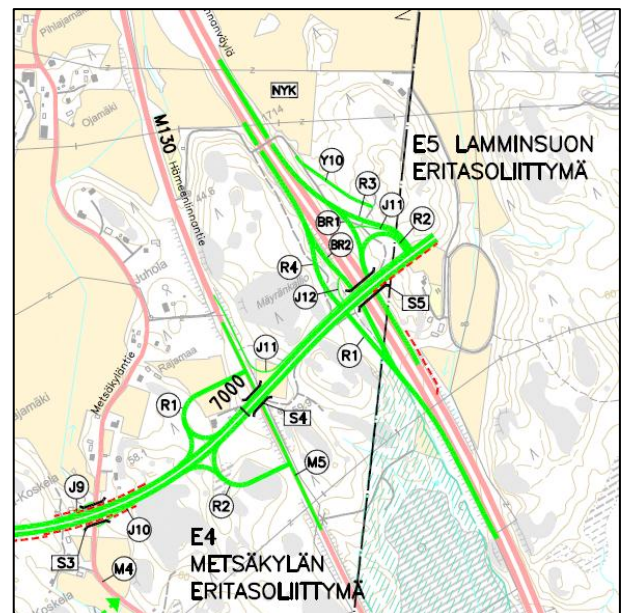
Ohikulkutien linjaus luo lisäksi edellytykset asutuksen laajentamiselle ohikulkutien ja Lamminsuon liittymän tuntumaan.

Liikenne

Nykyinen Klaukkalantie on ruuhkainen ja sen liikenneturvallisuus on huono. Klaukkalan ohikulkutien avautuessa tulisi Klaukkalan keskustan läpikulkuliikenne siirtymään lähes täysin ohikulkutiele, mikä parantaisi Klaukkalantien liikenneolosuhteita. Lisäksi osa Kirkkotien varren maankäytön liikenteestä tulisi käyttämään ohikulkutietä ja Lamminsuon liittymää reittinä moottoritielle.

Liikennettä ohikulkutiellä vuoden 2040 tilanteessa olisi saman verran kuin mitä jäisi nykyisellekin tielle eli noin 17 000 ajon./vrk.

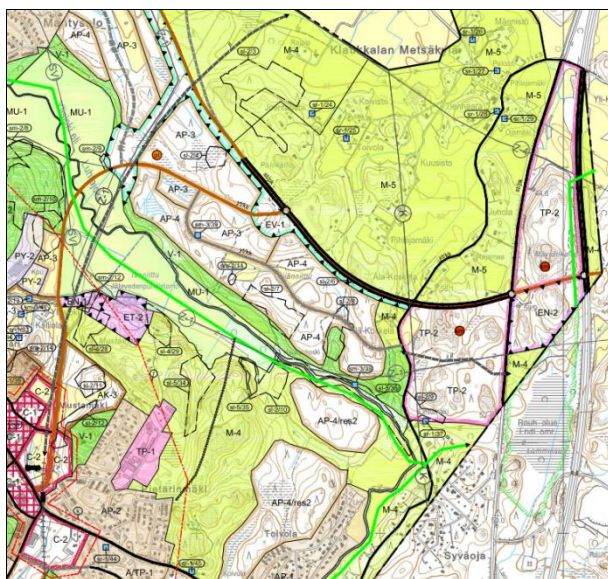
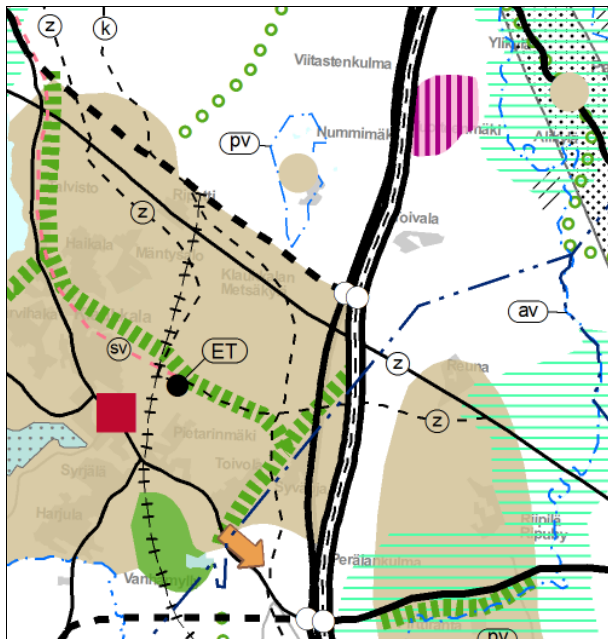
Suunnittelutilanne ja aikataulu



Klaukkalan ohikulkutien yleissuunnitelma oli nähtävillä 24.5.-25.6.2012. Uudenmaan ELY-keskus laatii yleissuunnitelman hyväksymisesityksen Liikennevirastolle keväällä 2013.

Laaditut liikenneselvitykset

Vuonna 2012 on julkaistu Klaukkalan ohikulkutien Yleissuunnitelman 2005 tarkistaminen, jossa on muun muassa kuvattu hankkeen vaikutuksia liikenteeseen ja maankäyttöön.

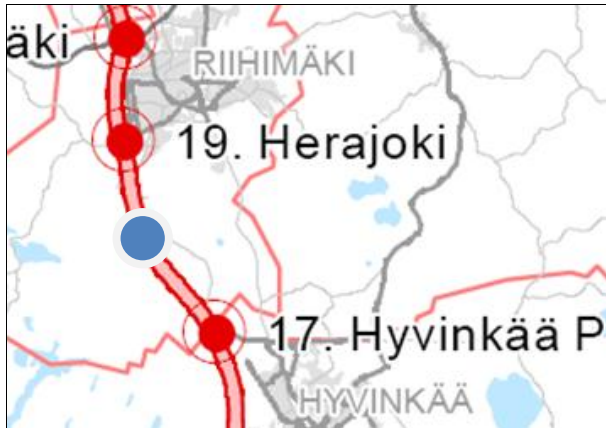


Ohikulkutie ja valtatie 3 liittymä kuuluvat HLJ:ssä 1. vaiheen toimenpiteisiin, mutta eivät sisälly aiesopimukseen.



Arolampi

Sijainti



Arolammin suunniteltu eritasoliittymä sijaitsee Riihimäellä 4 kilometriä Hyvinkään P liittymästä pohjoiseen ja 3,5 kilometriä Herajoen liittymästä etelään.

Liittymä mahdollistaisi yhteyden vt 3:lta suunniteltua Riihimäen kehätietä pitkin Arolammintielle (mt 2850) ja edelleen kt 54:lle. Uusi tielinjaus kulisi Riihimäen kaupungin etelä- ja itäpuolella.

Moottoritien liittymänumeroinnissa on varauduttu Arolammin liittymään.

Hanke

Liittymähanke liittyy Riihimäen kehätiehankkeeseen, mutta se palvelisi myös Kalmun alueelle suunniteltua asuntorakentamisen merkittävää lisäystä sekä Arolammen, Vahteriston, Käräjäkosken ja Kokon asukasmäärän kasvua. Hanke palvelisi myös vt 3:n molemmiin puoliin sijaitsevia nykyisiä ja tulevia teollisuusalueita. Liittymän läheisyyteen on tarkoitus kaavoittaa noin 70 000 km² teollisuus- ja varastotilaa.

Liittymähankeen ensimmäinen vaihe olisi luultavasti sillan rakentaminen. Sillan yhteyteen olisi myöhemmin mahdollista sijoittaa rampit. Hanke arvioidaan LJS-työn yhteydessä.

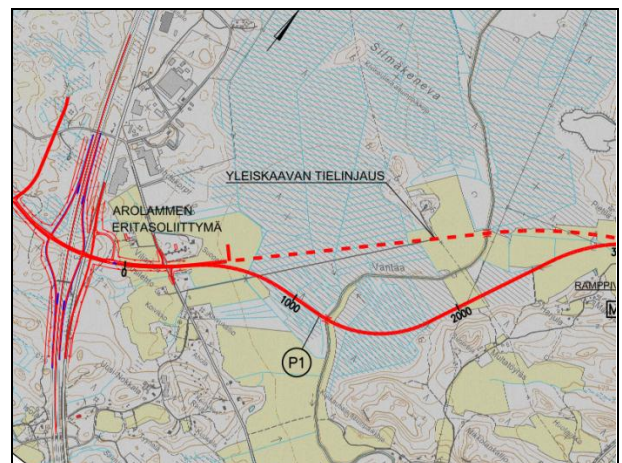
Liikenne

Alueen toimintojen lisääntymisen vuoksi mt 130:n liikennemäärän on arvioitu kasvavan noin 4 400 ajoneuvosta (KVL Retkiojantien kohdalla vuonna 2010) noin 7 900 ajoneuvoon vuoteen 2030 men-

nessä. Jos kehätie toteutetaan, siirtäisi se suuren määrän Arolammentien liikenteestä välille vt3 -kehätie. Kehätie poistaisi myös läpiajon Riihimäen keskustan kautta pohjois- etelä suunnassa.

Ennusteiden mukaan tulevan liikenteen päivittäinen käyttäjämäärä tulee olemaan suuri sen palvellessa hyvin lähietäisyydellä olevan maankäytön yhteyksiä etelän suuntaan. Ilman liittymän ja kehätien toteuttamista tulee suuri osa Etelä-Vahteriston ja Pohjois-Monnin alueelle suunnitellun työpaikka-alueen liikenteestä suuntautumaan Riihimäen katuverkkoon.

Suunnittelutilanne ja aikataulu



Arolammen eritasoliittymän ja kehätien toteutus on vielä luonnostasolla. Arolammen orren suunnitelmaluonnos valmistui 2008. Uuden liittymän tai kehätien toteuttamisesta ei ole tehty päätöksiä.

Arolammin eritasoliittymän mukaisten vt 3:n ja mt 130:n ylittävien uusien siltojen ja Meijerintien katuyhteyden asemakaavatyö on tarkoitus aloittaa mahdollisimman pian. Tavoitteena on, että Meijerintien jatke ja uudet vt 3:n ja mt 130:n ylittävät sillat valmistuvat vuosien 2015 ja 2016 vaihteessa.

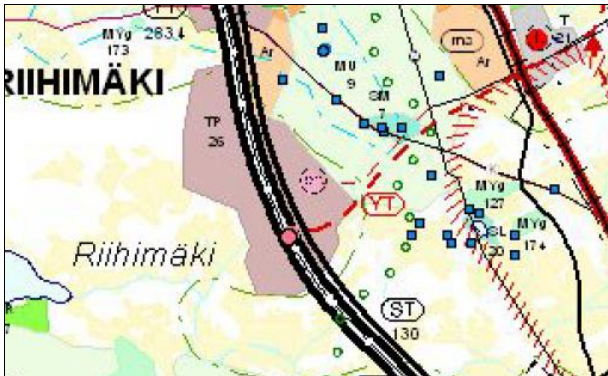
Laaditut liikenneselvitykset

Hankkeeseen liittyen on laadittu Riihimäen kehätien liikenneselvitys, Valio Oy Riihimäen meijerin asemakaavamuutoksen ja Herajoen läntisen teollisuusalueen asemakaavan liikenneselvitys sekä Arolammin orren liikennesuunnitelma.

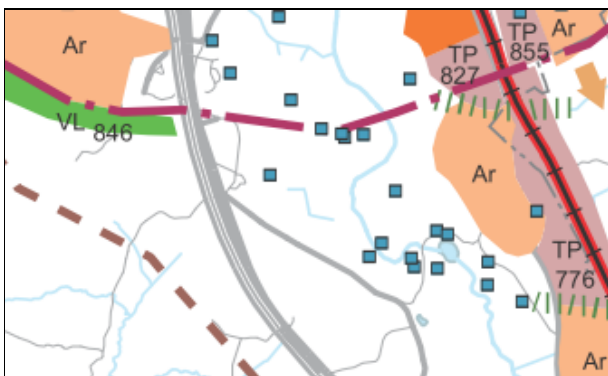


Arolampi

Maakuntakaava

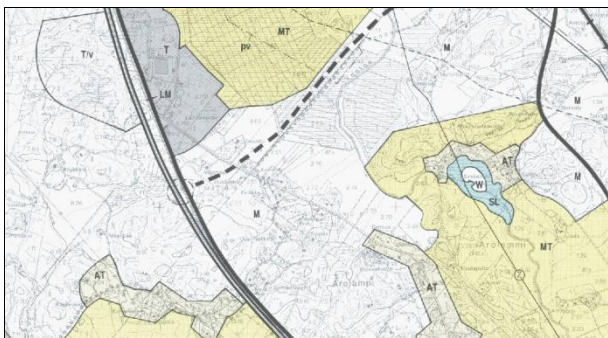


Kanta-Hämeen vuonna 2006 vahvistetussa maakuntakaavassa on esitetty Arolammen liittymä kehitettävänä eritasoliittymänä sekä Riihimäen kehätien ohjeellinen sijainti. Arolammin liittymän ympärille on kaavoitettu laaja työpaikka-alue.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa ei ole muutoksia vahvistettuun maakuntakaavaan nähden. Liikenneväylät käsitellään 2. vaihemaakuntakaavassa.

Yleiskaavat



Yleiskaavassa Riihimäki 2010 (1997) uusi liittymä ja kehätie on kumpikin merkitty ohjeellisiksi. Liittymän luoteispuolelle on kaavoitettu teollisuuden ja työpaikkojen vara-alue.



Kalmun vuonna 2012 hyväksytyssä osayleiskaavassa on esitetty Herajoen läntisen teollisuusalueen laajentuminen sekä meijerintien jatke ja sen liittyminen vt 3:een.

Vaikutukset valtatiehen 3

Etäisyydet uudesta liittymästä nykyisiin eritasoliittymiin ovat riittävän pitkät, joten liittymän sijainnista ei aiheudu häiriöitä valtatiehen liikenteelle. Uuden liittymän kautta kulkevan liikenteen määrä ei myöskään aiheuta ongelmia vt 3:lle.

Vaihtoehdot uudelle liittymälle

Jos uutta liittymää ei toteuteta, hoidetaan liikenne nykyisten tieyhteyksien kautta. Asumisen ja teollisuustoimintojen lisääminen alueelle johtaa Herajoen liittymässä toimivuusongelmiin. Liikennemäärät kasvavat myös mt 130:llä.

Muuta

Etelä-Vahteriston ja Pohjois-Monnin alueelle on suunnitteilla työpaikka-alue, jonka kaavoitus on vielä kesken. Herajoen läntiselle teollisuusalueelle on vireillä uusi asemakaava, joka mahdollistaa teollisuuden lisäämisen alueelle. Valio Oy Riihimäen meijerin asemakaavamuutoksen laatiminen on myös käynnissä. Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan teollisuuden lisääminen alueella.

Launosten taajama ja Kormun kyläalue ovat vahvasti kasvavaa seutua, minkä vuoksi vaihtoehtona on ollut ns. eteläisen ohitustien linjaus Arolammen kohdalta Launosten taajamaan. Linjaus tukee Arolammen liittymän toteutusta ja antaa mahdollisuuksia Lopen itäosien kehittämiseksi.



Moreeni

Sijainti



Moreenin ehdotettu eritasoliittymä sijaitsee Hämeenlinnassa 3,2 kilometriä Viralan liittymästä pohjoiseen ja 4,5 kilometriä Hattelmalan liittymästä etelään. Liittymä muodostaisi yhteyden Hämeenlinnan laajenevalta yritysalueelta valtatielle 3 ja seututielle 130.

Hanke

Painokankaan ja Karanojan alueelle sijoittuu Hämeenlinnan suurin yritys- ja työpaikka-alue. Alueen yleiskaavaehdotuksessa työpaikoille ja yhdyskuntatekniselle huollolle osoitetaan maata noin 500 ha, jolle on suunniteltu sijoittuvan tuhansia työpaikkoja. Alueen pääkokoajakatu on Taipaleentie, joka liittyy kaakossa vt 3:een uudessa liittymässä ja pohjoisessa Orsitien kautta vt 10:een.

Liikenne

Painokankaan-Karanojan liikenneselvityksen mukaan ilman uuden liittymän rakentamista yritysalueen synnyttämä liikenne mt 130:lla kasvaa nykytilanteesta, enimmillään 14 000 ajoneuvon vuorokaudessa.

Jos uutta valtatie 3 liittymää ja sen läheistä maankäyttöä ei toteuteta, tulee liikenneselvityksen ennusteiden mukaan suurin osa uuden maankäytön aiheuttamasta liikenteestä kulkemaan Orsitien luoteispäädyn kautta valtatielle 10. Vain arviolta 23 % ennustetusta liikenteestä suuntautuisi seututielle 130 Orsitien itäpäädyn kautta.

Ennusteiden mukaiset liikennemäärät edellyttävät parannustoimenpiteitä (mm. kanavointi, liikennevalo-ohjaus, kaistajärjestelyt) muutamiin alueen liikennettä palveleviin liittymiin. Liikenneselvityksen mukaan on syytä varautua vt 3:n uuden liittymän toteuttamiseen, sillä tarkastelusta oli jätetty pois maankäyttö liittymän lähialueella.

Hämeenlinnan – Janakkalan raja-alueen liikenneselvityksen mukaan Viralan eritasoliittymän kapasiteetti riittää huomattavaankin liikennemäärän lisäykseen. Moreenin alueen suunnittelussa tulisi selvityksen mukaan varautua siihen, että uusi liittymähanke toteutuu pitkällä aikavälillä.

Suunnittelutilanne ja aikataulu

Alueen osayleiskaava on vielä vireillä. Kaavaehdotus on ollut nähtävillä kesällä 2011.

Suunnitelmien mukaan uuden maankäytön toteutus tapahtuu vaiheittain alkaen pohjoisesta. Yritysalueen liikenne tulee alkuvaiheessa kulkemaan seututien 130 ja valtatie 10 kautta.

Uuden mahdollisen valtatie 3 liittymän suunnittelu ja toteutus tapahtuu yhtä aikaa Moreenin rakentumisen kanssa.

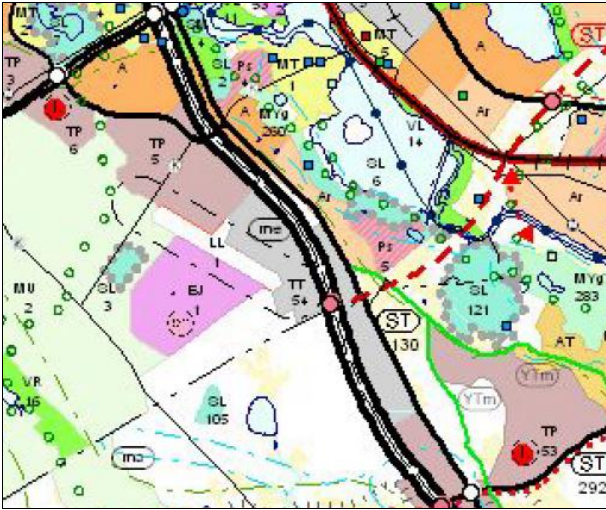
Laaditut liikenneselvitykset

Hankkeeseen liittyen on laadittu Painokankaan-Karanojan liikenneselvitys. Hanketta tarkasteltiin myös Hämeenlinnan – Janakkalan raja-alueen liikenneselvityksessä.



Moreeni

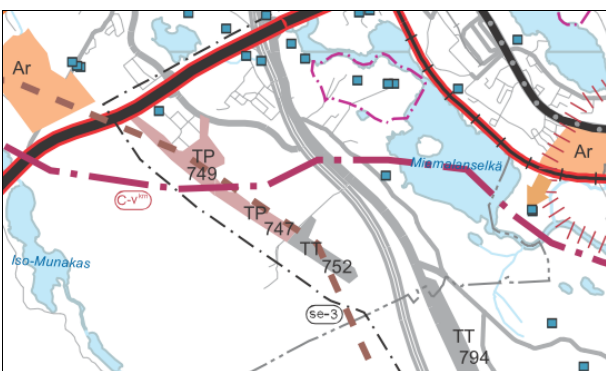
Maakuntakaava



Alueella on voimassa Kanta-Hämeen maakuntakaava vuodelta 2006. Kaavaan on merkitty varaus uudelle liittymälle sekä liittymään yhdistyvän uuden tielinjan ohjeellinen sijainti. Uusi tielinja jatkuu maakuntakaavassa koilliseen liittyen seututiehen 290 ja pohjoisempaan valtatiehen 10.

Liittymän ympärillä on merkintä ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueesta. Liittymän länsipuolella on laaja Karanojan jätteenkäsittelyalue.

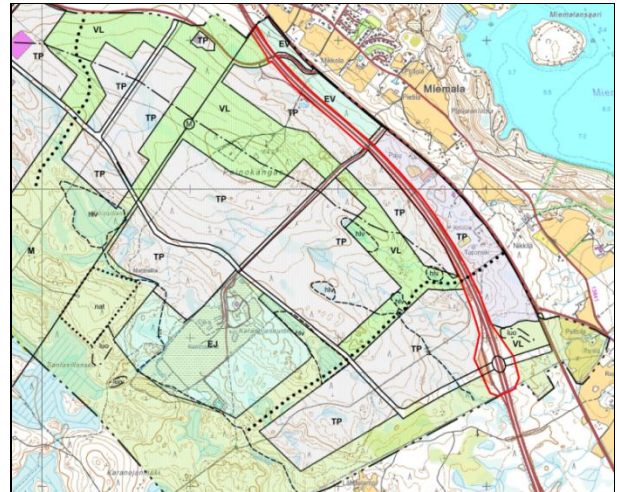
Kaavassa on lisäksi varaus lentoliikenteen alueelle liittymän luoteispuolella.



Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa alueelle on merkitty työpaikkoja ja teollisuutta pääasiassa maakuntakaavan lentokenttävarauksen tilalle. Kaavassa on myös osoitettu ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alue. Muuten alueen maankäyttöön tai liikenneverkkoon ei ole tehty muutoksia.

Yleiskaava

Alueella on voimassa oikeusvaikutuksiltaan delegoiva Painokankaan yleiskaava vuodelta 1992. Siihen on merkitty varauksia teollisuus- ja varasto-alueille, kaupalle ja asumiselle sekä varaus lentoliikenteen alueelle.



Painokankaan-Karanojan osayleiskaava on vireillä. Uusi liittymä oli esitetty yleiskaavaehdotuksessa 2011 ja se sijoittuu nykyisen vt 3:n pohjois-eteläsuunnan levähdysalueen kohdalle. Maakuntakaavassa ollut uutta tielinjausta liittymästä mt 290:lle ei yleiskaavassa ole esitetty. Kaava-alueelle esitetään uutta, noin 10 km², yritysalueita.

Vaikutukset valtatiehen 3

Etäisyydet uudesta liittymästä nykyisiin eritasoliittymiin ovat riittävän pitkät, joten liittymän sijainnista ei aiheudu häiriöitä valtatiehen liikenteelle.

Uuden liittymän kautta kulkevan liikenteen määrä ei aiheuta ongelmia vt 3:lle.

Vaihtoehdot uudelle liittymälle

Vaihtoehtona uudelle liittymälle on ollut esillä mahdollisuus kytkeä alue Viralan liittymään rinnakkaistietä pitkin. Yhteys sijoittuu Janakkalan alueelle.

Muuta

Uusi liittymä on ajankohtainen vasta, kun osayleiskaava-alueen maankäyttö on kasvanut huomattavasti nykyisestä.



Sunny Car Center

Sijainti



Sunny Car Centerin ehdotettu eritasoliittymä sijaitsee Hämeenlinnassa 1,6 kilometriä Ojoisten liittymästä pohjoiseen ja 3,6 kilometriä Parolan liittymästä etelään.

Liittymä muodostaa yhteyden tulevaan autokaupan keskukseen. Alueelta on nykyisin katuyhteys kantatielle 57

Hanke



Hämeenlinnan Kirstulan kaupunginosan nykyiselle peltoalueelle valtatie 3 varteen suunnitellaan toteutettavaksi laajuudeltaan 135 000 km² autokaupankeskus. Hankkeesta on laadittu asemakaavan muutos, joka on hyväksytty vuonna 2011.

Liikenne

Hankkeen kaavoituksen yhteydessä laaditun liikenneselvityksen mukaan valtatie 3 nykyisissä liittymissä on kapasiteettia liikennemäärien kasvulle. Uuden autokaupankeskuksen liikenteen tuotoksen on arvioitu olevan noin 6 000 ajon/vrk. Liikenne jakaantuu valtatielle 3 Tampereen ja Helsingin suuntiin, Tampereentielle Hämeenlinnan keskustan suuntaan sekä Pikku-Parolantietä Vuorentaan ja Wartiamäentien suuntiin.

Autokaupankeskuksen rakentaminen ei selvityksen mukaan vaikuta oleellisesti tarkastelualueen liikenteelliseen toimivuuteen. Liikenteen kasvaessa joudutaan valtatie 3 Ojoisten liittymän eteläpuolelle Tiiriöntielle asentamaan liikennevalot.

Suunnittelutilanne ja aikataulu

Sunny Car Center autokaupankeskuksen rakentaminen on tavoitteena aloittaa vuoden 2013 aikana, kun kaavoitus ja liikennejärjestelyjen tilanne on investointitahojen vaatimalla tasolla.

Laaditut liikenneselvitykset

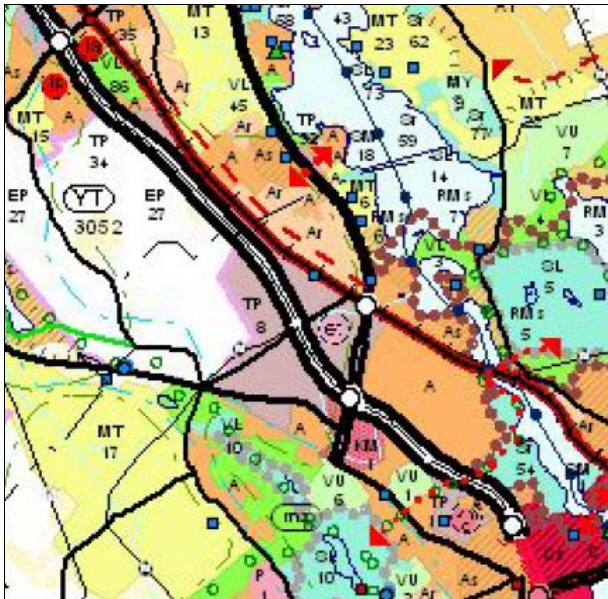
Alueen asemankaavan muutoksen yhteydessä on laadittu alueellinen liikenneselvitys (Pöyry Finland Oy 2011). Selvityksessä on laadittu ennusteet asemakaava-alueen läheisten liittymien toimivuudesta autokaupankeskushankkeen toteututtua.

Selvityksessä "Kirstulan suunnan liikenne ja maankäyttö" (Pöyry Finland Oy 2012) on tarkasteltu Hämeenlinnan keskustan pohjoispuolisten alueiden maankäytön ja liikenteen vaihtoehtoisia ratkaisumalleja. Kaksi vaihtoehtoa sisältää uuden liittymän rakentamisen valtatielle 3 Ojoisten ja Parolan liittymien välille. Yhdessä vaihtoehdossa tulevan autokaupankeskuksen kohdalle valtatielle 3 rakennetaan suuntaisliittymät. Yhtenä vaihtoehtona selvityksessä on Ojoisten eritasoliittymän parantaminen ja sujuvan katuyhteyden toteuttaminen Kirstulaan kantatieltä 57.



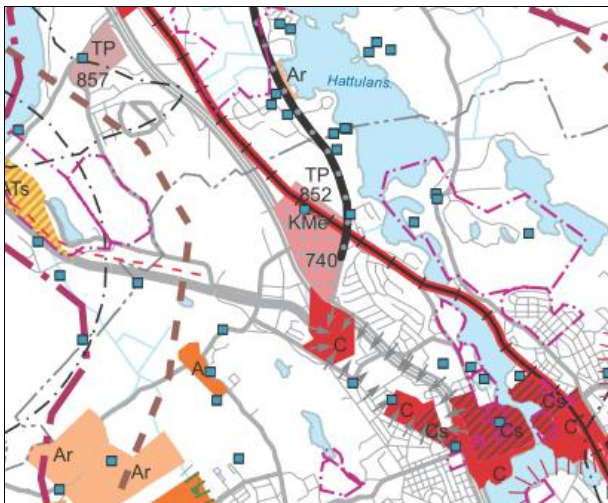
Sunny Car Center

Maakuntakaava



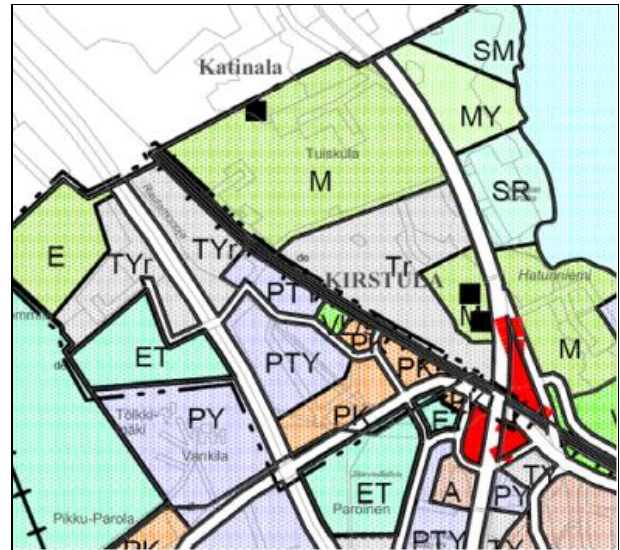
Kanta-Hämeen vuoden 2006 maakuntakaavassa autokaupan keskus-hankkeen alue on merkitty työpaikka-alueeksi. Muutoin liittymän lähiympäristöön on kaavoitettu asumista.

Ehdotettua valtatie 3 liittymää ei ole merkitty maakuntakaavaan.



Kanta-Hämeen vahvistamattomassa 1. vaihemaa-kuntakaavassa hankealue on merkitty erikoistavarakaupan suuryksiköksi tai paljon tilaa vaativan kaupan alueeksi. Kaavan selostuksessa on todettu, että autokaupakeskittymän liityntäyhteydet valtatielle 3 ovat keskittymän toimivuudelle tärkeitä ja uuden liittymän tarve alueen pohjoispuolelle on ilmeinen.

Yleiskaava



Kirstulan, Viisarin ja Vuorentaan alueiden oikeusvaikutteisessa vuoden 1994 osayleiskaavassa suunniteltu autokaupan keskuksen alue on pohjoisessa kaavoitettu palvelujen ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman teollisuuden alueeksi ja etelässä yksityisten palvelujen ja hallinnon alueeksi.

Kaavassa ei ole merkintää uudesta liittymästä valtatielle 3.

Alueen nykyinen asemakaava on lainvoimainen ja siinä alueen liikenne toimii nykyisellä parannetulla verkolla.

Vaikutukset valtatiehen 3

Liittymä sijaitsee hyvin lähellä Ojoisten liittymää (etäisyys 1,6 km), jolloin liittyvä liikenne aiheuttaa häiriötä päätien liikenteelle. Liittymien väli on vain puolet ohjeellisesta liittymävälistä moottoritillä.

Vaihtoehdot uudelle liittymälle

Liikenneselvityksen mukaan liikenteen sujuvuus voidaan taata parantamalla nykyistä Ojoisten liittymää ja ajoyhteyttä liittymästä Kirstulaan.

Muuta

-



Merve

Sijainti



Merven ehdotettu eritasoliittymä sijaitsee Hattulassa 5,1 kilometriä Parolan liittymästä luoteeseen ja 7,2 kilometriä Iittalan liittymästä kaakkoon.

Uusi liittymä kytkee Hattulassa Parolan pohjoispuolella olevan Merven teollisuusalueen valtatiehen 3.

Hanke

Liittymä on tarkoitettu palvelemaan nykyistä Merven teollisuusaluetta sekä uusia teollisuus-, tuotanto- ja työpaikka-alueita. Uusi eritasoliittymä mahdollistaisi alueelle suunnitellun valtakunnallisesti merkittävän, raskasta liikennettä synnyttävän toiminnon sijoittumisen alueelle.

Uusi eritasoliittymä on alustavasti suunniteltu rakennettavaksi nykyisten levähdysalueiden rampien kohdalle. Nykyisten levähdysalueiden yhteyteen toteutettuna liittymäväli pysyvät riittävän pitkinä.

Liikenne

Hattulan osayleiskaavan liikenteelliset vaikutukset -raportin mukaan Merven teollisuusalueen liikennetuotos on merkittävä ja uusi valtatie 3 eritasoliittymä vähentäisi Hattulan keskustan läpikululiikennettä.

Uusi liittymä parantaisi liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Liittymän kautta kulkisi arviolta 7 500 ajon/vrk.

Mitoitustilanteessa, jossa noin 40 % uusista Hattulaan kaavoitetuista alueista rakentuu vuoteen 2030 mennessä, Parolan liittymään yhtyvän Hattulantien liikennemäärät ovat kasvaneet nykyisistä noin 1 200 - 4 800 ajon/vrk. Maksimiennusteessa, jossa kaikki varatut uudet alueet toteutuvat vuoteen 2030 mennessä, Hattulantien liikenne kasvaa noin 2 200 - 11 500 ajon/vrk. Suurimmat kasvut ovat valtatie 3 liittymän läheisyydessä.

Suunnittelutilanne ja aikataulu

Liittymästä ei ole laadittu tarkkoja suunnitelmia eikä liittymän toteutukselle ole määritelty aikataulua.

Laaditut liikenneselvitykset

Hattulan osayleiskaavan liikenteelliset vaikutukset -raportti on päivitetty vuonna 2012 (Ramboll Oy). Raportin mukaan osayleiskaavan suurista aluevaursista johtuen on laadittu kaksi liikenne-ennustetta, joista toisessa on oletettu, että kaikki varatut uudet alueet toteutuvat vuoteen 2030 mennessä ja toisessa, että 40 % uusista alueista rakentuu vuoteen 2030 mennessä.

Vuonna 2011 on laadittu esiselvityksen valtatie 3 uudesta eritasoliittymästä Merven alueella Hattulassa (Kohateam Oy). Esiselvityksessä on esitelty mm. vaihtoehtoja liittymän sijainnille sekä liittymän toteuttamisen tarkempi suunnitelma.

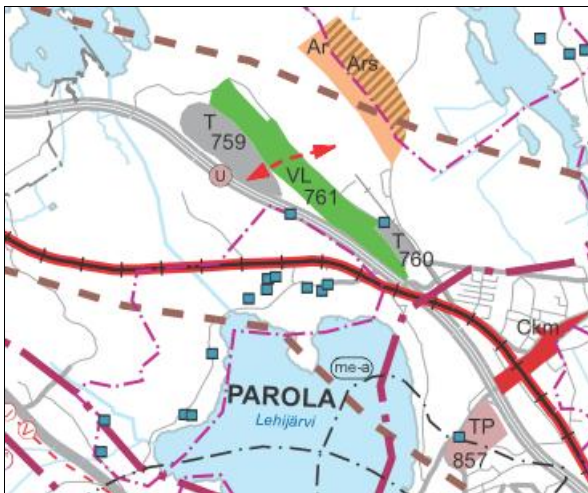


Merve

Maakuntakaava



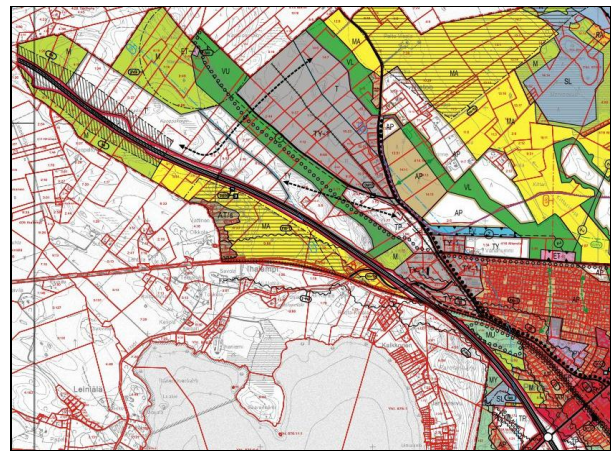
Kanta-Hämeen vuoden 2006 maakuntakaavassa ei ole merkintää suunnitellusta valtatie 3 liittymästä. Kaavassa on osoitettu olemassa oleva pistoraide Merven teollisuusalueelle.



Kanta-Hämeen vuonna 2012 hyväksyttyyn 1. vaihemaakuntakaavaan on merkitty yhteystarve valtatieltä 3 Merven teollisuusalueelle sekä uusi eritasoliittymä ja uusi teollisuusalue T 759.

Yleiskaava

Hattulan kunnan keskeisten alueiden osayleiskaavan ehdotukseen II on merkitty tieliikenteen yhteystarve valtatieltä 3 läheisille teollisuus- ja työpaikka-alueille. Näistä Merven alueelle on kaavassa esitetty teollisuus- ja työpaikka-alueita noin 280 hehtaarin laajuudelle. Arvioitu kokonaiskerrosala on noin 400 000 k-m².



Osayleiskaavassa mahdollisen uuden liittymän kohta on osoitettu liikenteen kehittämisalueeksi. Liittymän tarkka sijainti ratkaistaan kaavan mukaan tarkemmalla suunnittelulla. Osayleiskaava on tarkoitus hyväksyä vuoden 2013 aikana, ja tavoitteena on, että toiminnot ovat käynnissä v. 2015.

Voimassa olevan asemakaavan teollisuusalueva-
raukset ovat yhteensä noin 140 ha. Alueella sijaitsee mm. kaksi teräslogistiikkakeskusta.

Vaikutukset valtatiehen 3

Etäisyydet uudesta liittymästä nykyisiin eritasoliittymiin ovat riittävän pitkät, joten liittymän sijainnista ei aiheudu häiriöitä valtatie liikenteelle.

Uuden liittymän kautta kulkevan liikenteen määrä ei aiheuta ongelmia valtatielle 3.

Vaihtoehdot uudelle liittymälle

Jos uutta liittymää ei toteuteta, kulkee Merven teollisuusalueen liikenne Parolan keskustan läpi. Liittymän puuttuminen haittaa uusien toimintojen sijoittumista Merven alueelle ja muodostaa lisäksi suuren riskin alueen koulujen ja päivähoitoyksiköiden liikenneturvallisuudelle.

Muuta

Liittymähankkeesta on laadittu kolme vaihtoehtoista sijoittumisanalyysiä, mutta ei riittävän yksityiskohtaista liikenneselvitystä. Hanke vaatii vielä laajempaa suunnittelua ja selvitystä.

Liittymätarpeiden arviointi

Moottoriteiden suunnittelun aikajänne on hyvin pitkä. Moottoritien kytkentä muuhun tieverkkoon sekä tien suhde sen vaikutusalueella olevaan maankäyttöön ohjaa aluerakenteen kehitystä voimakkaasti.

Moottoriteillä liittymällä on yleensä aina verkollinen merkitys. Yksittäisen maankäytön yksikköjen kytkentöjä moottoritiehen ei sallita, vaan kohteiden synnyttämä liikenne johdetaan rinnakkaistietä tai muuta tieverkkoa pitkin moottoritien lähimpiin liittymiin.

Moottoritien liittymät kytkeytyvät maakunnalliseen liikenteen ja maankäytön suunnitteluun. Maakuntakaavoituksessa määritellään kuinka uusi maankäyttö voidaan kytkeä moottoritien ja sen rinnakkaistien muodostamaan kokonaisuuteen. Uusien liittymien osalta täytyy varmistaa, että ne tukevat maankäytön suunnitelmallista ja kestävää kehittämistä.

Moottoritielle ehdotettujen uusien liittymien arviointia varten on laadittu lista liittymältä vaadittavista tiedoista ja ominaisuuksista. Sen avulla tarkistetaan onko liittymästä saatavilla päätöksentekoa varten riittävästi tietoa ja onko sitä tarkasteltu osana maankäytön ja liikenneverkon kehittämistä. Listan lisäksi liittymästä pitää laatia kaksisivuinen liittymätarvekortti.

Liittymätarpeen arviointilomake on jaettu kahteen osaan: ensisijaiset edellytykset ja täydentävät tiedot. Periaatteessa, jos liittymä täyttää ensisijaiset edellytykset, ei täydentäviä tietoja tarvita. Jos sen sijaan kaikki ensisijaiset edellytykset eivät täyty, saattavat täydentävät tiedot puoltaa liittymän toteuttamista. Tämä voi olla tarpeen nopeasti esille tulleiden tai toteutuvien uusien maankäyttökohteiden yhteydessä. Yksittäiset maankäytön kehittämishankkeet voivat olla huomattavan nopeita kaavaprosesseihin verrattuna.

Lähtökohtana liittymän arvioinnissa on, että se on ollut mukana laajan alueen liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelussa ja että liittymä on siinä havaittu kokonaisuutta hyödyttäväsi. Lisäksi liittymästä on laadittava kattava liikenteellinen selvitys, jossa selvitetään liittymän tarpeellisuus ja arvio sen vaikutuksista. Selvityksessä on tarkasteltava riittävän laajaa vaikutus- aluetta, jotta hankkeen vaikutukset liikenneverkon toimintaan ja liikenteeseen saadaan selville. Selvitys on edellytys liittymän eteenpäin viemiselle.

Arviointilomakkeella jokaiseen arvioitavaan kohtaan on kolme vastausvaihtoehtoa: kyseinen edellytys täyttyy, täyttymisen toteaminen edellyttää lisäselvityksiä tai edellytys ei täyty. Kohtien sisältöä ja tavoitteita on tarkennettu lomakkeella.

Moottoritien liittymätarpeiden arviointitaulukko

Alla on arviointilista, joka täytetään ehdotetun liittymän tietojen avulla. Vastausvaihtoehdot ovat:

☐	kyllä
☐	vaatii lisäselvityksiä
☐	ei

Ensisijaiset edellytykset
1. Liittymä on merkitty maakuntakaavaan tai oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan Merkintä maakuntakaavassa tai ajantasaisessa yleiskaavassa kertoo, että liittymää on tarkasteltu osana laajempaa liikennejärjestelmää. Tällöin sen vaikutukset on myös selvitetty ja raportoitu.
2. Liittymästä on tehty kattava liikenneselvitys, joka osoittaa liittymän tarpeellisuuden Liittymäselvityksessä on esitetty millaisia vaikutuksia liittymällä on, miten liittymän toteuttamatta jättäminen vaikuttaa sekä miten muutokset ennusteajankohdan liikenteessä vaikuttavat liittymän tarpeeseen. Selvityksessä on tarkasteltu myös vaihtoehtoisia ratkaisuja.
3. Liittymä on mahdollista toteuttaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vaarantamatta Moottoritiellä liittyvä tai erkaneva liikenne aiheuttaa häiriötä liikennevirtaan lähes kilometrin matkalla. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi on tiensuunnitteluohjeissa määritetty liittymien minimiväliksi ympäröivän maankäytön mukaan 3,0 km - 3,5 km.
4. Liittymä palvelee valtakunnallista tai seudullista liikenneverkkoa Moottoriteliittymien ensisijainen tehtävä on palvella yhteyttä muun tieverkon ja moottoritien välillä.
Täydentävät tiedot
5. Liittymä parantaa merkittävästi nykyisten liittymien toimivuutta tai vähentää niihin kohdistuvia parantamistarpeita Uuteen liittymään siirtyä liikennettä nykyisistä hyvin kuormittuneista liittymistä. Liikenteen siirtymät alemmalla tieverkolla eivät aiheuta ympäristöllisiä tai muita ongelmia.
6. Liittymän vaikutukset on arvioitu ja ne on havaittu kokonaisuutena positiivisiksi Liittymän kokonaisvaikutusten arvioinnissa on todettu esimerkiksi liikennesuoritteen alemmassa tieverkossa vähenevän, jolloin alueen liikenneturvallisuuden ja ympäristövaikutusten muutos on positiivinen. Liikenteen hyvä sujuvuus ja turvallisuus jatkuvat liittymään yhdistyvällä tieverkolla.
7. Liittymä edistää seudullisesti merkittävän asuin- tai työpaikka-alueen perustamista tai kehittämistä Moottoritien tehtävä on välittää liikennettä nopeasti, sujuvasti ja turvallisesti. Seudullisesti merkittävän maankäytön liittyminen tällaiseen väylään on hyvin perusteltua. Liittymä mahdollistaa joukkoliikenteen kilpailukyyn ja palvelutason kehittämisen. Liittymä ei kuitenkaan saa tukea tai perustella yhdyskuntarakennetta hajauttavaa kehitystä.
8. Liittymän toteuttamiseen on taloudellisesti sitouduttu Jos liittymän suunnittelun ja toteutuksen kustannuksia järjestyy muuten kuin valtion väylähallinnon kautta, saattaa se nopeuttaa hankkeen toteutumista. Se myös kertoo, että hankkeen taloudelliseen kannattavuuteen uskotaan. Rahoituksen järjestyminen ei poista tai vähennä uudelta liittymältä muuten vaadittavia ominaisuuksia tai selvityksiä.

