

Lepsämäntien plv 0-1522 katusuunnitelmaehdotuksen hyväksyminen

Tekninen lautakunta 26.11.2020 § 77

Kunnallistekniikan suunnittelussa on laadittu Klaukkalan asemakaava-alueelle Vanha-Klaukan asemakaava-alueeseen liittyvä katusuunnitelmaehdotus Lepsämäntie plv 0-1522, piirustukset 5891/55-58. Katusuunnitelmaehdotuksessa esitetään, että Lepsämäntielle toteutetaan kanavoidut liittymät sekä vasemmalle kääntyville omat kaistat Järvihaantien liittymään, Vanha-Klaukantien läntiseen liittymään, Töyrypellontien liittymään ja Vanha-Klaukantien itäiseen liittymään. Lisäksi esitetään muutoksia linja-autopysäkkijärjestelyihin sekä uusia ja parannettuja jalankulku- ja pyörätieyhteyksiä Lepsämäntien linja-autopysäkeille ja nykyiselle Lepsämäntien jalankulku- ja pyörätielle. Katusuunnitelmaehdotuksessa esitetään myös tulevaisuuden varauksena, että Lepsämäntielle toteutettaisiin Järvihaantien, Vanha-Klaukantien itäiseen ja läntiseen sekä jäähallin liittymään liikennevalot turvaamaan kevyen liikenteen tienylitys.

Katusuunnitelmaehdotus, piirustukset 5891/55-58, on ollut julkisesti nähtävillä 24.2.-9.3.2020 välisenä aikana. Katusuunnitelmaehdotuksesta on jätetty 10 kpl muistutuksia nähtävillä oloaikana. Alkuperäiset muistutukset ovat listan liitteenä.

Muistutus 1

Muistutuksessa todetaan, että Lepsämäntielle ei tulisi toteuttaa lisää liikennevaloja. Todetaan, että kustannustehokkaimmiksi ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi kiertoliittymät toimivat parhaiten ja että Lepsämäntien varressa kiertoliittymiin on varmasti riittävästi tilaa. Esitetään vielä, että ei toteuteta Rajamäentien kiertoliittymän kaltaista liikennevaloin varustettua kiertoliittymää, koska autoilijat väistävät parhaiten jalankulkijoita kiertoliittymän yhteydessä.

Muistutus 2

Muistutuksessa todetaan, että Lepsämäntielle ei tulisi toteuttaa liikennevaloja, koska liikennevalot eivät helpota kenenkään matkaa eivätkä etenkään nosta alueen arvoa. Todetaan, että Lepsämäntie on Klaukkalan maaseutualueetta ja liikennevalot pilaavat maiseman. Todetaan vielä, että jos liikennevaloilla turvataan tienylityksiä, niin töyssyt ovat huomattavasti parempi vaihtoehto. Todetaan myös, että neljät uudet liikennevalot pidentävät työmatkaan käytettyä aikaa ja siirtävät muistuttajan asioimaan muualla.

Muistutus 3

Muistutuksessa kysytään, miksi suunnitelman risteysalueita ei voisi toteuttaa liikennevalojen sijaan kiertoliittymillä, joita muissa kunnissa suositetaan liikennevalojen sijaan, koska ne ovat halvemmat toteuttaa eivätkä ne ruuhkauta jo ennestään ruuhkaista liikennettä. Muistuttaja toteaa vielä luulleensa, että suunnitelmassa otettaisiin kantaa myös Klaukkalantien-Lepsämäntien risteysalueeseen, jota tutkittiin konsultin toimesta. Muistuttaja kysyy, olisiko em. selvitykseen mahdollista tutustua.

Muistutus 4

Muistutuksessa esitetään, että katusuunnitelmaehdotusta muokataan siten, että kaikki Lepsämäntien liikennevalot korvataan kiertoliittymillä. Todetaan, että kiertoliittymä on turvallisempi vaihtoehto kuin liikennevalot. Vielä todetaan, että kiertoliittymä nopeuttaa liikennettä varsinkin silloin, kun liikennettä on vähemmän, koska kuljettajien ei tarvitse odottaa punaisten valojen vaihtumista. Todetaan, että kiertoliittymissä on vähennettävä nopeutta. Todetaan, että Kirkkotien kiertoliittymä on parasta, mitä Klaukkalaan ja sen liikenteelle on saatu aikaiseksi pitkiin aikoihin ja toivotaan samanlaista liikennesuunnittelua myös Lepsämään.

Muistutus 5

Muistutuksessa todetaan, että suunnitelmaehdotuksessa on selkeänä epäkohtana varauduttu liikennevaloihin neljässä eri kohdassa. Todetaan, että alueen kaavoitus on kesken, joten risteysalueet tulisi suunnitella kiertoliittymiksi kuten vastaavankokoisilla teillä yleensä tehdään. Todetaan, että kiertoliittymän etuja Lepsämäntien tapauksessa on useita: kiertoliittymät lisäävät liikenneturvallisuutta ja ovat ekologisempi ja kustannustehokkaampi vaihtoehto kuin liikennevalot. Todetaan, että mikäli liikennevaloja perustellaan jalankulkijoiden turvallisuudella, tulisi valot olla täysin kutsunapin takana ilman ohjelmallista ohjausta. Todetaan, että Nurmijärvi mainostaa itseään ylpeästi landena. Turhat ja perusteettomat liikennevalot eivät tätä ideologiaa ainakaan tue. Landella on tilaa kiertoliittymille, varsinkin tällaisessa tilanteessa, kun kaavaa vasta ollaan tekemässä.

Muistutus 6

Muistutuksessa todetaan, että on käsittämätöntä, että muistuttajan työmatkan varrella Klaukkalasta Lepsämään on nyt 5 kpl liikennevaloja ja tulevaisuudessa 9 kpl. Todetaan, että muualla liikennevaloista ollaan luopumassa, koska ajokäyttäytyminen liikenneympyrässä on todettu monissa tutkimuksissa turvallisemmaksi ja ennakoivammaksi verrattuna liikennevaloristeyksiin. Todetaan, että ajonopeuksia voidaan hillitä parhaiten kiertoliittymillä ja näkyvyys on helppo järjestää. Todetaan vielä, että jalankulkijoiden turvallisuus paranee luonnollisen ajonopeuden hiljennettyä jo hyvissä ajoin ennen risteystä.

Muistutus 7

Muistutuksessa kysytään, voisiko kolmet uudet liikennevalot korvata liikenneympyröillä. Esim. Espoossa liikenneympyröitä on rakennettu paljonkin liikennevalojen sijaan ja ne toimivat moitteetta. Todetaan, että matka-aika Lepsämästä pitenee ja kiertäminen Kuonomäentien kautta alkaa houkuttaa.

Muistutus 8

Muistutuksessa todetaan, että katusuunnitelmaehdotus mahdollistaa neljät uudet liikennevalot tulevaisuudessa Lepsämäntielle välille jäähalli-Järvihantie. Todetaan, että nykyinen ehdotus tarkoittaa sitä, ettei kiertoliittymiä ole mielekästä toteuttaa myöhemmin mm. tilantarpeeseen liittyen. Muistuttaja on ehdottomasti sitä mieltä, että pienille jalankulkijoille pitää turvata turvallinen tienylitys Lepsämäntien yli, mutta se tulisi toteuttaa erillisillä valo-ohjatuilla suojateillä eikä ehdotuksen mukaisilla liikennevalo-ohjatuilla risteyksillä. Todetaan, että uuden asuinalueen ajoneuvoliikenne tarvitsee vihreän valon päästäkseen pois asuinalueelta ja taas takaisin sinne. Tällöin muu liikenne odottelee punaisen valon takana. Todetaan, että tien tulevillakaan liikennemäärillä tässä ei ole järkeä. Todetaan, että kiertoliittymä toimii luonnollisena hidasteena esim. yöaikaan, hilliten ylinopeuksia ko. tiealueella ja lisää tällöin jalankulkijoiden ja muiden tiellä liikkuvien turvallisuutta. Muistuttaja ehdottaa, että Lepsämäntien liikennöinti tulisi toteuttaa siten, että risteykset tehtäisiin jo alusta alkaen kiertoliittymillä ja jalankulkijoiden ylitykset erillisillä valo-ohjatuilla suojateillä. Tämä olisi Lepsämäntien liikenteen kannalta järkevin ja kevyelle liikenteelle turvallisinta sekä palvelisi paremmin alueen rakentamisen tarpeita ja olisi varmasti myös elinkaarikustannusten näkökulmasta edullisempi ratkaisu kuin nykyinen ehdotus.

Muistutus 9

Muistutuksessa todetaan, että Lepsämäntien katuliittymät tulee toteuttaa kiertoliittyminä. Valo-ohjattuun risteykseen verrattuna kiertoliittymä on sujuvampi ja tarvittaessa voidaan jalankulkijoille toteuttaa painonapeilla toimiva liikennevalo. Todetaan, että Lepsämästä moottoritille suuntautuva liikenne etsii kiertotiet ja tämä haittaa Klaukkalan kauppiaita ja muita yrittäjiä, kun palvelut löytyvät muualta. Tiedustellaan, mitkä ovat rakentamis- ja ylläpitokustannukset kiertoliittymissä verrattuna liikennevalo-ohjattuihin liittymiin. Todetaan, että uudet kaavat toteutetaan osina, jolloin ei huomioida ympäröiviä jo olemassa olevia katuja ja alueita eikä myöskään sitä, mikä olisi jalankulkijoille sujuvinta ja samalla turvallisinta esim. suojateiden

sijoittelussa. Todetaan, että uudet katuliittymät pitäisi ensisijaisesti kohdistaa jo olemassa oleviin vastakkaisiin liittymiin. Nyt on jatkuvasti risteyskiä oikealle ja vasemmalle sen sijaan, että tehtäisiin kunnan risteys kiertoliittymänä. Esitetään vielä, että jäähallin liittymä siirretään vastapäätä Arkadian liittymää ja samalla siirretään suojatie bussipysäkin läheisyyteen, jolloin riittää painonapilla toimiva liikennevalo. Todetaan, että kyseisen kohdan suunnittelussa ei ole ollenkaan huomioitu joukkoliikenteellä liikkuvia ja jalankulkijoita eli pääosin koululaisia: Lepsämän suunnasta linja-autolla tultaessa joutuvat nuoret kiertämään pitkällä olevan suojatien ylitse. Siirtämällä jäähallin liittymä tulee jäähallin parkkipaikasta turvallisempi, kun autoliikenne painottuu parkkipaikan takaosaan. Lisäksi esitetään, että Kisatien ja Isosuon liittymät tulee kohdistaa vastakkain ja liittymään toteuttaa kiertoliittymä. Vielä esitetään, että Lepsämäntielle välille Kisatie-Kisakuja tulee toteuttaa kevyen liikenteen väylän puuttuva osuus. Nyt jalankulkijoiden on tehtävä ylimääräisiä tienylityksiä näissä risteyksissä.

Vastineet 1 – 9

Päätöksenteon tueksi tutkittiin Lepsämäntien-Järvihaantien ja Lepsämäntien-Vanha-Klaukantien tasoliittymien toteuttamista kiertoliittyminä. Lisäksi tutkittiin kevyen liikenteen alikulkujen toteuttamista Lepsämäntielle välille Järvihaantie – Arkadian liittymä. Raportti esitellään kokouksessa.

Ajoneuvoliikenteen sujuvuuden kannalta kiertoliittymät olisivat kiistatta tasoliittymiä parempi vaihtoehto Lepsämäntien liikennemäärillä tarkasteltuna. Mikäli tasoliittymiin asennetaan myöhemmässä vaiheessa liikennevalot, kasvavat pääsuunnan ajoneuvoliikenteen pysähdykset ja viivytykset ja vastaavasti sivusuuntien sujuvuus hieman paranee varsinkin ruuhka-aikoina. Ajoneuvoliikenteen toimivuuden kannalta vain Lepsämäntien-Järvihaantien liittymässä liikennemäärät ovat ennustejaksolla noin vuoden 2040 ennustetilanteessa kasvamassa niin korkeiksi, että liikennevalot tarvittaisiin ajoneuvoliikenteen toimivuuden varmistamiseksi. Lepsämäntien-Vanha-Klaukantien liittymissä aamuruuhkan aikaan liittymisen Vanha-Klaukan liittymistä idän suuntaan eli oletettuun pääsuuntaan Lepsämäntielle onnistuu ilman liikennevalojakin. Iltapäiväruuhkan aikaan Lepsämäntien vasemmalle kääntyvien kaistat Vanha-Klaukantien liittymiin sujuvoittavat sekä suoraan ajavien että vasemmalle kääntyvien liikennettä.

Vanha-Klaukantien molempiin liittymiin on katusuunnitelmaehdotuksessa esitetty saarekkeelliset suojatieyhteydet Lepsämäntien pohjoisreunassa olevalle jalankulku- ja pyörätielle sekä jalankulkuyhteydet linja-autopysäkeille. Lisäksi Järvihaantien liittymään on esitetty saarekkeellinen suojatieyhteys Lepsämäntien eteläreunan pysäkille. Saarekkeelliset suojatiet mahdollistavat tien ylittämisen kahdessa osassa, joten tien ylittäminen on näin toteutettuna turvallisempaa kuin ilman saarekettä. Lepsämäntien liikennemäärien kasvaessa tulevaisuudessa tulee jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tienylitykset turvata. Jalankulun ja pyöräilyn kannalta turvattomin vaihtoehto tienylitykseen on tasoliittymä ja suojatie ilman liikennevaloja. Suojatie kiertoliittymän yhteydessä on hieman tasoliittymää turvallisempi vaihtoehto. Liikennevaloin varustettu tasoliittymä ja sen yhteydessä suojatie on seuraavaksi turvallisin vaihtoehto kevyelle liikenteelle ja kevyen liikenteen alikulkuratkaisu on luonnollisesti kaikkein turvallisin vaihtoehto, riippumatta siitä valitaanko autoliikenteelle tasoliittymä vai kiertoliittymä.

Kiertoliittymien liikenneturvallisuus jalankulun ja pyöräilyn suhteen on voimakkaasti riippuvainen liittymän mitoituksista ja geometriasta. Lepsämäntien-Järvihaantien mahdollista kiertoliittymää tutkittiin mitoitusajoneuvolla moduuliyhdistelmä. Lepsämäntien-Vanha-Klaukantien kiertoliittymiä tutkittiin mitoitusajoneuvolla telibussi Vanha-Klaukan suuntaan ja moduuliyhdistelmä Lepsämäntien suuntaan. Lepsämäntien kiertoliittymäluonnosten perusteella ratkaisevaksi tekijäksi nousee tilantarve: voimassa olevassa asemakaavassa ei ole riittävästi tilaa kiertoliittymien toteuttamiseen. Lisäksi Lepsämäntien-Vanha-Klaukantien itäisen liittymän pohjoispuolella on yksityisen omistuksessa oleva asuttu kiinteistö, jonka pihapiiriin kiertoliittymä ulottuisi.

Kiertoliittymävaihtoehdossa paras keino jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden varmistamiseen olisi toteuttaa Lepsämäntielle kevyen liikenteen alikulut, jotka hankalien maastonmuotojen ja päätien epäedullisen korkeusaseman vuoksi eivät mahdu voimassa olevan asemakaavan mukaiselle katualueelle. Hankalat maastonmuodot johtavat siihen, että alikulut sijoittuisivat kauas luontevista tienylityskohdista, liittymistä ja bussipysäkeistä. Pitkiä kiertomatkoja aiheuttavat yhteydet johtaisivat käytännössä siihen, että jalankulkijat ja pyöräilijät usein oikaisisivat tasoliittymien läheisyydestä Lepsämäntien yli. Tasoliittymävaihtoehdoissa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus on varmistettavissa liikennevaloin, kun liikennemäärät tulevaisuudessa kasvavat.

Lepsämäntielle esitettyjen neljän liittymän parantamistoimenpiteiden kustannusarvio on rakennussuunnitelmassa arvioitu olevan noin 1,6 milj. euroa. Kustannusarvio sisältää liikennevalojen osalta suojaaputituksen rakentamisen Järvihaantien liittymään ja Vanha-Klaukkantien itäiseen ja läntiseen liittymään. Liikennevalojen maanpäällisten rakenteiden kustannusarvio on noin 110 000 euroa/liittymä. Kolmen kiertoliittymän toteuttamisen on arvioitu maksavan noin 1,7 milj. euroa nk. HOLA-laskennalla (kiertoliittymä €/kpl). Kustannusarviossa ei ole huomioitu esim. Lepsämäntien linja-autopysäkkien ja niihin liittyvien jalankulku- ja pyörätieyhteyksien toteuttamista, jalankulku- ja pyörätieyhteyksiä Lepsämäntien pohjoisreunassa olevalle jalankulku- ja pyörätielle eikä Töyrypellontien liittymän parantamista, joten kustannusarvio tulisi tarkemmassa suunnittelussa nousemaan. Kevyen liikenteen alikulujen kappalehinnaksi on HOLA-laskennalla arvioitu noin 600 000 e. Näin ollen kiertoliittymien ja kevyen liikenteen alikulujen kustannusarvio olisi HOLA-laskennan mukaan vajaat 4 milj. euroa (alv 0 %, tilaajatehtävät huomioiden). Alikuluilla varustetun kiertoliittymän ja liikennevaloliittymän vuotuiset kunnossapitokustannukset eivät merkittävästi poikkea toisistaan. Toki myöhemmässä vaiheessa sekä liikennevaloja että alikuluja jouduttaisiin korjaamaan kuten muutakin katurakennetta.

Muistutuksessa 3 pyydetään saada nähtävälle Klaukkalantien-Lepsämäntien liittymän liikenneselvitys. Muistutuksessa tarkoitetaan ilmeisesti selvitystä, joka tehtiin Klaukkalantien-Lepsämäntien liittymäalueesta, kun Klaukkalan uuden S-marketin suunnittelu alkoi. Kyseinen selvitys ei liity nähtävillä olleeseen katusuunnitelmaehdotukseen. Liikenneselvityksen voi pyytää erikseen kunnasta.

Muistutuksessa 9 on lisäksi esitetty jäähallin liittymän siirtämistä parkkialueen läntiseen reunaan vastapäätä Arkadian liittymää ja suojatien siirtämistä bussipysäkin välittömään läheisyyteen, jolloin riittäisi painonapilla toimiva liikennevalo. Muistutuksessa moititaan nykytilannetta, jossa Lepsämäntien idän suunnan pysäkillä joudutaan kiertämään hiukan länteen nykyiselle suojatielle. Nykytilanteessa jäähallin liittymäalueella on suojatie toteutettu kohtaan, missä jalankulkuja ylittää yhden kaistan. Suojatie on näin voitu kaistajärjestelyjen osalta toteuttaa ilman liikennevaloja. Jäähallin liittymän siirtäminen pysäköintialueen länsireunaan poikii lisäkustannuksia rakentamiseen sekä Lepsämäntiellä että jäähallin pysäköintialueella. Urheilupuiston uutta koulua on tutkittu toteutettavaksi Arkadian länsipuolelle. Jos Urheilupuiston koulun suunnittelu etenee, tutkitaan Lepsämäntien suojatie- ja pysäkkijärjestelyt Urheilupuiston koulun, Arkadian ja jäähallin osalta uudestaan. Tässä vaiheessa on hyvä mm. selvittää, olisiko mahdollista toteuttaa liittymistä irrallinen suojatie painonappivaloin kuten muistuttaja ehdottaa.

Muistutuksessa 9 on lisäksi esitetty, että Isosuon ja Kisatien liittymät kohdistettaisiin vastakkain. Muutos edellyttää asemakaavan muuttamista eikä liity Lepsämäntien katusuunnitelmaehdotukseen. Lisäksi muutos edellyttää muutoksia skeittipuistoon, jos Kisatien katualuetta siirrettäisiin asemakaavassa Isosuo-kadun kohdalle. Jos taas päätettäisiin siirtää Isosuo-katu Kisatien kohdalle, sijoittuisi katu Isosuon päiväkodin pysäköintialueelle ja johtaisi muutoksiin pysäköintialueella. Nykyisin suunnittelussa suositetaan porrastettuja liittymiä nelihaaraliittymien sijaan, jolloin sivusuunnasta tulevan autoilijan tarvitsee huomioida vain suoraan ajava liikenne.

Muistutuksessa 9 on vielä esitetty, että Lepsämäntielle välille Kisatie-Kisakuja toteutettaisiin jalankulku- ja pyörätie myös Lepsämäntien eteläreunaan. Lepsämäntielle olisi tarve toteuttaa

jalankulku- ja pyörätie myös Lepsämäntien eteläreunaan välille Kisatie-Kisakuja, mutta voimassa olevan asemakaavan puolesta toteuttaminen ei ole mahdollista. Lepsämäntien katualuetta tulisi leventää osoitteessa Vaskomäentie 1 oleville tontille, jotta jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen olisi mahdollista välille Kisatie-Kisakuja. Em. asemakaavan muutos ei ole kunnassa toistaiseksi vireillä.

Muistutus 10

Muistutuksessa todetaan, että ajoyhteys osoitteessa Lepsämäntie 77 olevalle kiinteistölle tulee säilyttää ennallaan.

Vastine 10

Nähtävillä olleessa katusuunnitelmaehdotuksesta oli virheellisesti jäänyt pois osoitteessa Lepsämäntie 77 olevan kiinteistön nykyinen ajoneuvoliittymä. Ajoneuvoliittymä on lisätty hyväksyttävään suunnitelmapiirustukseen 5891-58 pl. noin 1250.

Kun katusuunnitelma on hyväksytty ja saanut lainvoiman ja Lepsämäntien kadunrakennusurakkaa aletaan valmistella, tekee kunta Lepsämäntiestä kadunpitopäätöksen väliltä Järvihaantie-Isosuo alueelta, jossa Lepsämäntie on asemakaavassa merkitty kaduksi. Kadunpitopäätöksen myötä Lepsämäntie muuttuu osaksi kunnan katuverkkoa välillä Klaukkalantie-Järvihaantie.

Ratkaisuvalta: Nurmijärven kunnan hallintosääntö § 22, ratkaisuvalta kohta 8.

Esittelijä

Tekninen johtaja

Esitys

Tekninen lautakunta päättää hyväksyä Lepsämäntien plv 0-1522 katusuunnitelmaehdotuksen, piirustukset 5891/55-58.

Lisäksi tekninen lautakunta päättää, että katusuunnitelmaehdotukseen tehdyt tekniset tarkennukset eivät edellytä katusuunnitelmaehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville ja muistutukset eivät anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Tekninen lautakunta toteaa, että ensimmäisessä vaiheessa Lepsämäntielle toteutetaan katusuunnitelmaehdotuksen mukaisesti valmiudet rakentaa myöhemmin liikennevalot Järvihaantien sekä Vanha-Klaukantien itäiseen ja läntiseen liittymään, mutta liikennevalojen maanpäälliset rakenteet jätetään ensimmäisessä vaiheessa toteuttamatta ja niiden toteuttamisen tarvetta arvioidaan myöhemmin, kun Vanha-Klaukan asuinalueen tontit ovat pääosin rakentuneet.

Lisäksi tekninen lautakunta toteaa, että Urheilupuiston koulun toteuttamiseen liittyvän asemakaavan liikenneselvityksen yhteydessä tutkitaan Lepsämäntien välin Urheilupuiston koulun ajoneuvoliittymä-jäähallin ajoneuvoliittymä suojatiejärjestelyt ja mahdollisuudet toteuttaa saarekkeellinen suojatie painonappivaloin.

Valmistelija

liikenneinsinööri Pia Korteniemi, pia.korteniemi@nurmijarvi.fi

Asian käsittely

Keskustelun aikana Tarikka esitti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi seuraavasti: "Tekninen lautakunta palauttaa Lepsämäntien katusuunnitelmat välillä Lepsämäntie plv 0-1522 valmisteluun, perustuen alueen kaavoitusten tuleviin muutoksiin (Urheilupuisto, Pelto-Klaukka ym.) kunnan nykyiseen taloustilanteeseen, epäselviin kustannusennusteisiin, liikennemäärien muutoksiin (Klaukkalan kehätien vaikutukset) ja pidemmän aikavälin liikenteen sujuvuuteen. Tekninen lautakunta toivoo suunnitteluvälin liittymien suunnittelua uudelleen kiertoliittymiin tai

muulla tarkoituksenmukaisella tavalla niin autoliikenteen ja kevyen liikenteen sujuvuus ja turvallisuus huomioiden. Vanha-Klaukka ei rakennu sellaisella kiireellä, että näitä näkökohtia ei voitaisi huomioida paremmin ja jaksottaa katusuunnitelman rakentumisen kustannuksia"

Tarikan palautusesitys raukesi kannattamattomana.

Taipale esitti Laineen kannattamana lisättäväksi päätökseen: "Liikennevalojen rakentamisesta päätetään myöhemmin".

Keskustelun päätyttyä puheenjohtajan tiedustellessa voiko lautakunta olla yksimielinen Taipaleen esittämästä lisäyksestä, lautakunta ilmaisi olevansa yksimielinen.

Päätös

Tekninen lautakunta päätti hyväksyä Lepsämäntien plv 0-1522 katusuunnitelmaehdotuksen, piirustukset 5891/55-58.

Lisäksi tekninen lautakunta päätti, että katusuunnitelmaehdotukseen tehdyt tekniset tarkennukset eivät edellytä katusuunnitelmaehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville ja muistutukset eivät anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Tekninen lautakunta toteaa, että ensimmäisessä vaiheessa Lepsämäntielle toteutetaan katusuunnitelmaehdotuksen mukaisesti valmiudet rakentaa myöhemmin liikennevalot Järvihaantien sekä Vanha-Klaukantien itäiseen ja läntiseen liittymään, mutta liikennevalojen maanpäälliset rakenteet jätetään ensimmäisessä vaiheessa toteuttamatta ja niiden toteuttamisen tarvetta arvioidaan myöhemmin, kun Vanha-Klaukan asuinalueen tontit ovat pääosin rakentuneet.

Lisäksi tekninen lautakunta toteaa, että Urheilupuiston koulun toteuttamiseen liittyvän asemakaavan liikenneselvityksen yhteydessä tutkitaan Lepsämäntien välin Urheilupuiston koulun ajoneuvoliittymä-jäähallin ajoneuvoliittymä suojatiejärjestelyt ja mahdollisuudet toteuttaa saarekkeellinen suojatie painonappivaloin.

Liikennevalojen rakentamisesta päätetään myöhemmin.

Tekninen lautakunta 17.12.2020 § 85
132/10.03.01.00/2020

Teknisen lautakunnan 26.11.2020 kokouksessa on jäänyt käsittelemättä yksi muistutus, joka jätettiin nähtävilläaolokana Lepsämäntien katusuunnitelmaehdotuksesta. Kyseisen muistutuksen osalta asia on käsiteltävä uudelleen. Muistutuksen käsitellyllä ei ole vaikutusta teknisen lautakunnan 26.11.2020 käsittelyssä olleisiin vastineisiin 1–10.

Muistutus 11

Muistutuksessa kysytään, mitkä ovat suunnittelijoiden perustelut liikennevaloille ja sille, että liikenneympyrät puuttuvat suunnitelmasta. Kysytään, onko katusuunnitelma testattu sekä liikennevaloilla että liikenneympyröillä nykyisillä ja oletettavissa olevilla liikennemäärillä ja kysytään, mitkä nämä liikennemäärät ovat ja mihin arvioihin ne perustuvat. Muistutuksessa kysytään vielä, millä perusteella liikennevaloja suositaan Klaukkalan katusuunnitelmissa, kun muissa lähikunnissa liikenneympyröiden käyttö on koko ajan yleisempää. Muistutuksessa todetaan vielä, että liikenneympyrät olisivat huomattavasti parempi vaihtoehto mm. siksi, että liikenne on sujuvaa sekä ruuhka-aikaan että hiljaisempina aikoina. Liikenneympyrässä ajettaessa vältetään autojen kiihdyttelystä ja valoissa seisovien autojen tyhjäkäynneistä johtuvia pakokaasupäästöjä ja meluhaittoja. Lisäksi vältetään liikennevalojen vaatimat sähkötyöt ja niiden elinkaaren aikaiset huoltokustannukset. Vielä todetaan, että risteysalueesta tulee avarampi, jolloin risteykseen tulijat pystyvät havainnoimaan liikennettä risteysalueella liikennevaloristeystä paremmin.

Vastine 11

Lepsämäntien keskimääräinen vuorokausiliikenne on vuoden 2019 tierekisteritiedon mukaan 5 900 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus on noin 4 %. Viimeisimpään päivitettyyn liikennemalliin perustuvan liikenne-ennusteen mukaan Lepsämäntiellä liikennöi vuonna 2040 (KVL) 7 400 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 300 ajoneuvoa.

Katusuunnitelmaehdotuksessa esitettyjen liittymien osalta liikennevalot tarvittaisiin ajoneuvoliikenteen osalta tulevaisuudessa ainoastaan Lepsämäntien-Järvihaantien liittymään vuonna 2040, jos liikennemäärät kehittyvät liikenne-ennusteiden mukaisesti. Lepsämäntien-Vanha-Klaukantien itäinen ja Lepsämäntien-Vanha-Klaukantien läntinen liittymä toimivat ilman liikennevalojakin myös ennustetilanteessa vuonna 2040, kun katusuunnitelmaehdotuksessa esitetyt omat kaistat Lepsämäntieltä vasemmalle Vanha-Klaukantielle, Töyrypellontielle ja Järvihaantielle kääntyville on toteutettu.

Liikennevaloja on esitetty tulevaisuuden varauksena myös Vanha-Klaukantien itäiseen ja läntiseen liittymään, koska suunnitteluohjeen mukaan Lepsämäntien ylittäminen ilman liikennevaloja alkaa olla jalankulkijalle aina vain vaarallisempaa. Toisaalta, jos jatkossa ilmenisi perusteltu tarve alentaa Lepsämäntien nopeusrajoitus 40 km/h, niin suunnitteluohjeen mukaan liikennemäärien ollessa yli 4000 ajoneuvoa/vrk riittäisi, että tielle on toteutettu saarekkeelliset suojatiet ja siten liikennevaloja ei tarvittaisi lukuun ottamatta Järvihaantien liittymää ennustevuonna 2040.

Kiertoliittymien osalta päätöksenteon tueksi tutkittiin Lepsämäntien-Järvihaantien ja Lepsämäntien-Vanha-Klaukantien liittymien toteuttamista kiertoliittyminä. Lisäksi tutkittiin kevyen liikenteen alikulkujen toteuttamista Lepsämäntielle välille Järvihaantie-Arkadian liittymä.

Katusuunnitelmaehdotuksessa ei ole esitetty Lepsämäntien liittymiin kiertoliittymiä, koska ajoneuvoliikenne sujuu myös katusuunnitelmaehdotuksessa esitetyillä ratkaisulla ml. liikennevalovaraukset. Kiertoliittymien ja myös kevyen liikenteen alikulkujen toteuttaminen edellyttäisi voimassa olevan asemakaavan muuttamista sekä kiertoliittymien ja kevyen liikenteen alikulkujen alle jäävien maa-alueiden hankkimista kokonaisuudessaan kunnan omistukseen. Tämä veisi arviolta vähintään 2-3 vuotta tai mahdollisesti enemmänkin. Tämä ei mm. aikataulullisesti tässä vaiheessa ole mahdollista, koska Vanha-Klaukan alueen katuja ja vesihuoltoa rakennetaan ja tonttien myynti alkaa jo ensi vuonna.

Klaukkalaan on viime aikoina toteutettu kolmet uudet liikennevalot: Klaukkalantien-Luhtajoentien liittymään, Klaukkalantien-Ropakkotien-Kiikkaistenkujan liittymään ja Lepsämäntien-Kisatien-Vaskomäentien liittymään. Klaukkalantien-Ropakkotien-Kiikkaistenkujan liittymä ja Lepsämäntien-Kisatien-Vaskomäentien liittymä sijaitsevat tiiviisti rakennetussa ympäristössä ja kiertoliittymien toteuttamiseen ei ole ollut katualueessa tilaa. Klaukkalantien-Luhtajoentien liittymään tutkittiin Viirinlaakson asemakaavavaiheessa mahdollisuutta toteuttaa kiertoliittymä, johon olisi yhdistetty myös Lahnuksentien liittymähaara. Tästä ratkaisusta olisi seurannut mittavia ja kalliita muutoksia mm. lähellä olevan liikekiinteistön tontille ym, joten päädyttiin toteuttamaan kokonaistaloudellisesti edullisempi liittymävaihtoehto liikennevaloin.

Esittelijä

Tekninen johtaja

Esitys

Tekninen lautakunta toteaa, että muistutuksessa nro 11 ei ole esitetty mitään sellaista uutta, joka antaisi aihetta katusuunnitelman muuttamiseen.

Tekninen lautakunta päättää hyväksyä Lepsämäntien plv 0-1522 katusuunnitelmaehdotuksen, piirustukset 5891/55-58.

Lisäksi tekninen lautakunta päättää, että katusuunnitelmaehdotukseen tehdyt tekniset tarkennukset eivät edellytä katusuunnitelmaehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville ja muistutukset eivät anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Tekninen lautakunta toteaa, että ensimmäisessä vaiheessa Lepsämäntielle toteutetaan katusuunnitelmaehdotuksen mukaisesti valmiudet rakentaa myöhemmin liikennevalot Järvihaantien sekä Vanha-Klaukantien itäiseen ja läntiseen liittymään, mutta liikennevalojen maanpäälliset rakenteet jätetään ensimmäisessä vaiheessa toteuttamatta ja niiden toteuttamisen tarvetta arvioidaan myöhemmin, kun Vanha-Klaukan asuinalueen tontit ovat pääosin rakentuneet.

Lisäksi tekninen lautakunta toteaa, että Urheilupuiston koulun toteuttamiseen liittyvän asemakaavan liikenneselvityksen yhteydessä tutkitaan Lepsämäntien välin Urheilupuiston koulun ajoneuvoliittymä-jäähallin ajoneuvoliittymä suojatiejärjestelyt ja mahdollisuudet toteuttaa saarekkeellinen suojatie painonappivaloin.

Tekninen lautakunta päättää liikennevalojen rakentamisesta myöhemmin.

Valmistelija

liikenneinsinööri Pia Korteniemi, pia.korteniemi@nurmijarvi.fi

Asian käsittely

Keskustelun aikana Tarikka esitti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi seuraavasti: "Tekninen lautakunta palauttaa Lepsämäntien katusuunnitelmat välillä Lepsämäntie plv 0-1522 valmisteluun, perustuen alueen kaavoitusten tuleviin muutoksiin (Urheilupuisto, Pelto-Klaukka ym.) kunnan nykyiseen taloustilanteeseen, liikennemäärien muutoksiin (Klaukkalan kehätien vaikutukset) ja pidemmän aikavälin liikenteen sujuvuuteen.

Kaavoitusta sekä katusuunnitelmaa ei ole tehty suunnitteluvälille ja Vanha-Klaukan ja tulevat kaavoitukset huomioiden riittävässä laajuudessa kuntalaisia osallistaen ja vaihtoehtoja tarjoten. Myöskään tekninen lautakunta ei ole voinut vaikuttaa suunnitteluun millään tavalla. Vanha-Klaukan kaavoituksessa ei ole otettu kantaa Lepsämäntien tuleviin liikenne- ja turvallisuuteen.

Tekninen lautakunta toivoo suunnitteluvälin liittymien suunnittelua uudelleen kiertoliittyminä tai muulla tarkoituksenmukaisella tavalla (saarekkeelliset suojatiet), nopeusrajoituksen lasku niin autoliikenteen ja kevyen liikenteen sujuvuus ja turvallisuus huomioiden. Vanha-Klaukka ei rakennu sellaisella kiireellä, että näitä näkökohtia ei voitaisi huomioida paremmin ja jaksottaa katusuunnitelman rakentumisen kustannuksia."

Tarikan palautusesitys raukesi kannattamattomana.

Päätös

Tekninen lautakunta hyväksyi esittelijän esityksen.

Tarikka jätti päätökseen eriävän mielipiteen: "Eriävä mielipide perustuu alueen kaavoitusten tuleviin muutoksiin (Urheilupuisto, Pelto-Klaukka ym.) kunnan nykyiseen taloustilanteeseen, liikennemäärien muutoksiin (Klaukkalan kehätien vaikutukset) ja pidemmän aikavälin liikenteen sujuvuuteen, nämä olisi ollut aiheellista huomioida paremmin suunnittelussa ja päätöksenteon aikataulussa.

Kaavoitusta sekä katusuunnitelmaa ei ole tehty suunnitteluvälille ja Vanha-Klaukan ja tulevat kaavoitukset huomioiden riittävässä laajuudessa kuntalaisia osallistaen ja vaihtoehtoja tarjoten. Myöskään tekninen lautakunta ei ole voinut vaikuttaa suunnitteluun millään tavalla. Vanha-Klaukan kaavoituksessa ei ole otettu kantaa Lepsämäntien tuleviin liikenne- ja turvallisuuteen."

