

Vehkalan länsipuolen asemakaava, liikenneselvitys

22.10.2025

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



Kehärata

Vehkalaan
juna-asema

Vehkalan tie

Sanomatie

Kehä III

Sisältö

1. Johdanto

2. Liikenteen nykytilanne

- Nykytilanteen liikenneverkko
- Joukkoliikenteen pysäkit ja linjat
- Pyöräilyn tavoiteverkko
- Liikenneonnettomuudet vuosina 2019-2023

3. Muut lähtökohdat

- Yleiskaava
- Käynnistynyt asemakaava
- Luontoarvot

4. Liikenne-ennuste ja toimivuustarkastelut

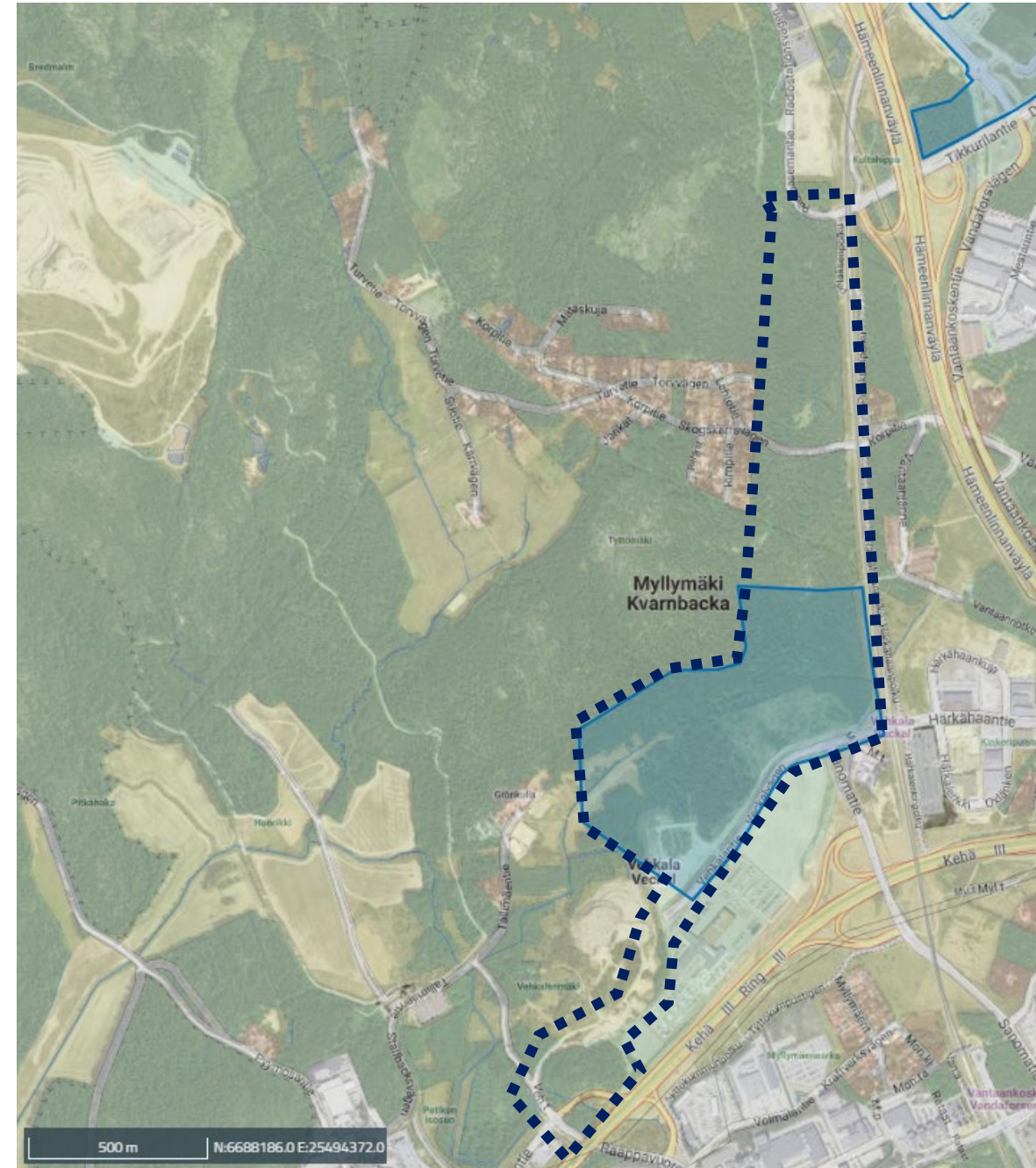
- Päätulokset liikenteen toimivuudesta

5. Katujen yleissuunnitelmat

- Suunnitellut kadut ja tyyppipoikkileikkaukset
 - Vehkalantie
 - Valtatien 3 rinnakkaiskatu
- Hulevesien käsittely ja norojen huomioiminen
- Valtatien 3 rinnakkaiskadun vaikutus liito-oraviin
- Jatkosuunnittelussa huomioitavaa

Johdanto

- Vehkalan alueelle on käynnistynyt vuonna 2024 uusi kaavahanke, jossa alueelle kaavoitetaan TP-tontteja.
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosalue sijaitsee Myllymäen kaupunginosassa Vehkalassa Kehäradan länsipuolella. Alue rajautuu pohjoisessa rakentamattomaan sekametsään, idässä kehärataan, etelässä Vehkalantien katualueen eteläreunaan ja lännessä Vehkalanmäkeen ja rakentamattomaan sekametsään. Kaava-alueen pinta-ala on noin 40,2 ha ja se on esitetty sinisellä viereisessä kuvassa.
- Liikenneselvityksen suunnittelualaue on esitetty kuvassa katkoviivalla, ja siihen sisältyy kaava-alueeseen kytkeytyvä katuverkko.



Liikenteen nykytilanne

Nykytilanteen liikenneverkko

- Oheisella kartalla on esitetty asemakaava-alue sekä alueen liikenneverkon katuluokat. Luokittelussa Sanomatie on kokoojakatu ja Vehkalantie, Vehkalanmäentie sekä Radioasemantie ovat liityntäkatuja.
- Alue sijoittuu hyvien liikenneyhteyksien; Kehä III:n ja Hämeenlinnanväylän luoteiskulmaan. Alueella on myös Vehkalan juna-asema.
- Sanomatien nykyinen nopeusrajoitus on 50 km/h ja Vehkalantien 40 km/h.



Joukkoliikenne

- Alueelle kulkee bussilinja 433.
- Vehkalan asemalla pysähtyvät lähiliikenteen junat I ja P.



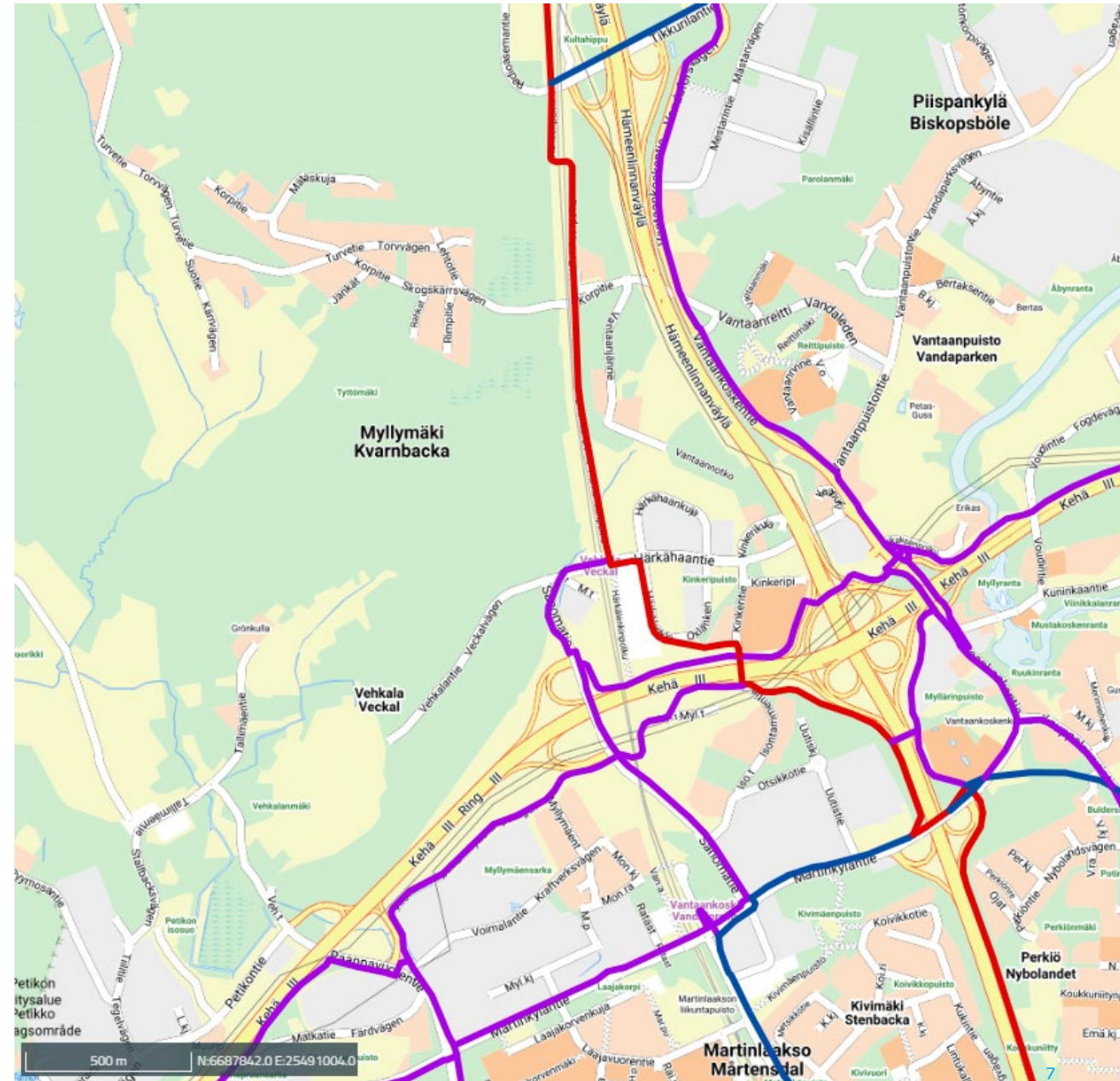
Pyöräliikenteen tavoiteverkko

- Kartalla on esitetty Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko 2020.
- Kartalla punaisella erottuvat suunnittelualan yhteydet ovat radan varrella tai kokoojakatua pitkin kulkevia baana-yhteyksiä. Sininen on luokan 1 pääpyöräreitti ja violetti väri osoittaa luokan 2 pääpyöräreittiä.

Baanat : Pyöräilyn baanat mahdollistavat nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Reitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia, mutta niiden ei tarvitse muodostaa yhtenäistä verkkoa.

Pääpyöräreitit I : yhdistävät pyöräilyetäisyydellä sijaitsevat paljon liikennettä synnyttävät toiminnot toisiinsa: merkittävät liikuntapaikat ja muut palvelut aluekeskuksiin, aluekeskukset paikalliskeskuksiin ja paikalliskeskukset baanoihin.

Pääpyöräreitit II : pääpyöräreiteistä vähemmän vilkkaita, mutta merkittäviä toimintoja yhdistäviä reittejä. Yhdessä pääpyöräreitit I ja II muodostavat yhtenäisen verkon.



ONNETTOMUUDET KARTALLA



Lähde: [Tieliikenneonnettomuustilasto 2019–2023*](#)

*viimeisin vuosi ennakkotietona

Pisteet

Aluesummat

Heatmap

Vakavuus

Luokka

Vuosi

Tieluokka



kaikki



ei henkilövahinkoja



loukkaantumiseen johtanut



kuolemaan johtanut

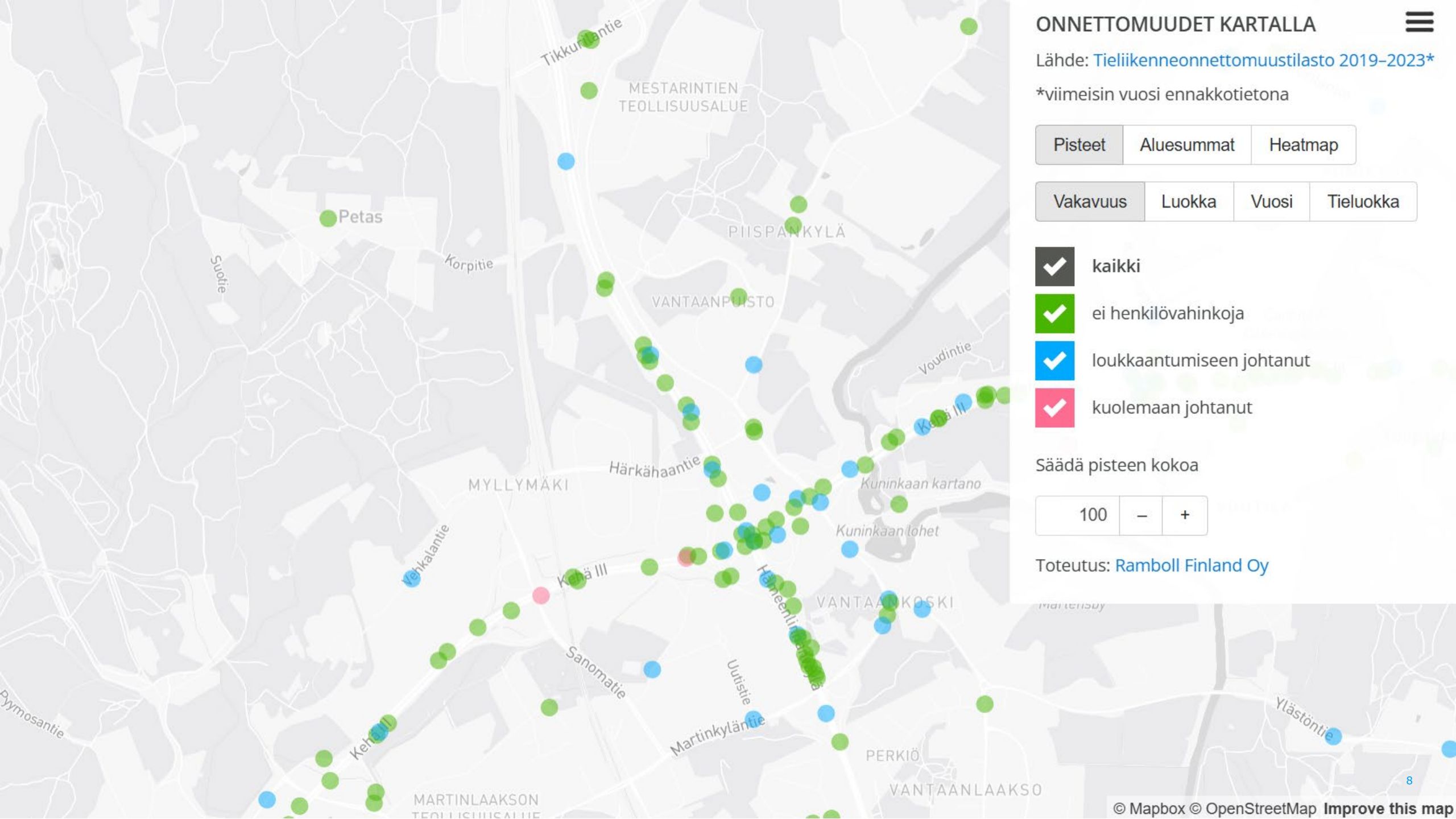
Säädä pisteen kokoa

100

–

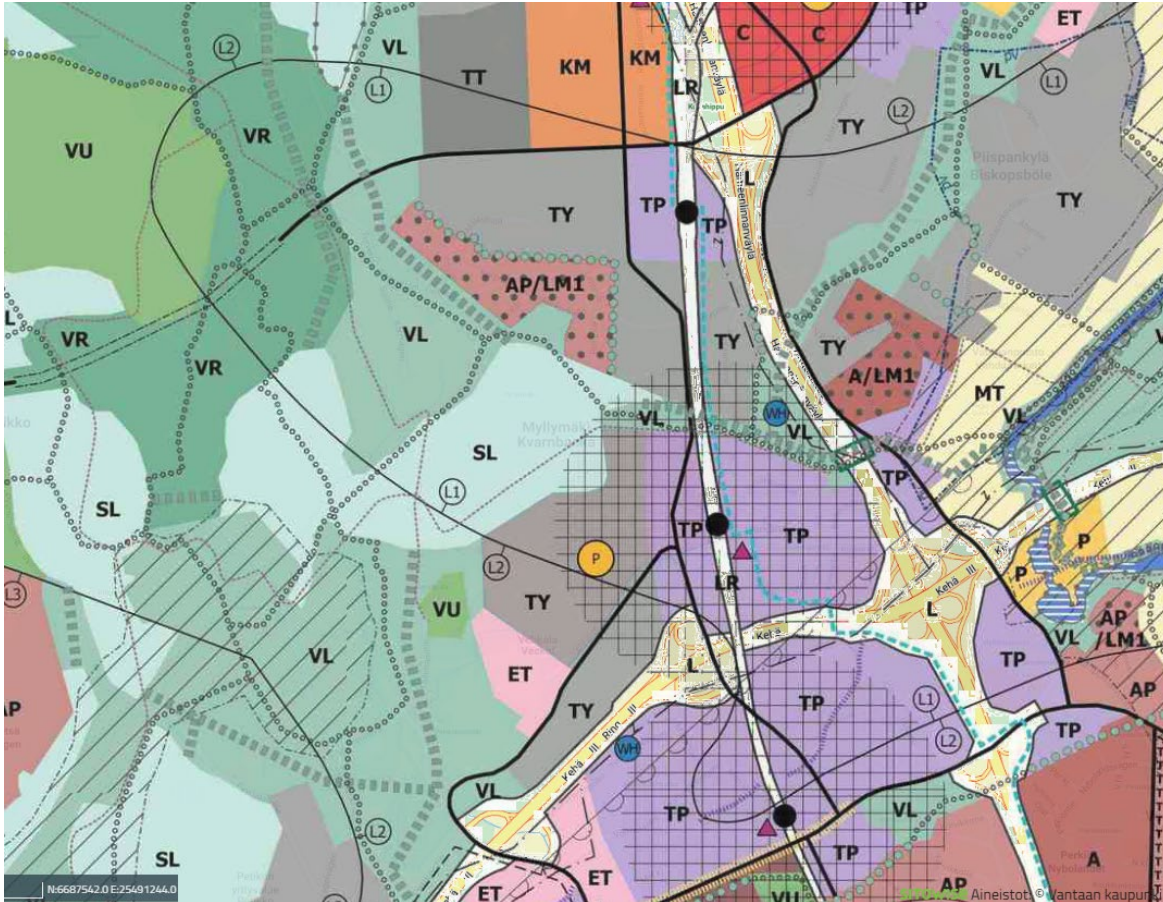
+

Toteutus: [Ramboll Finland Oy](#)



Muut lähtökohdat

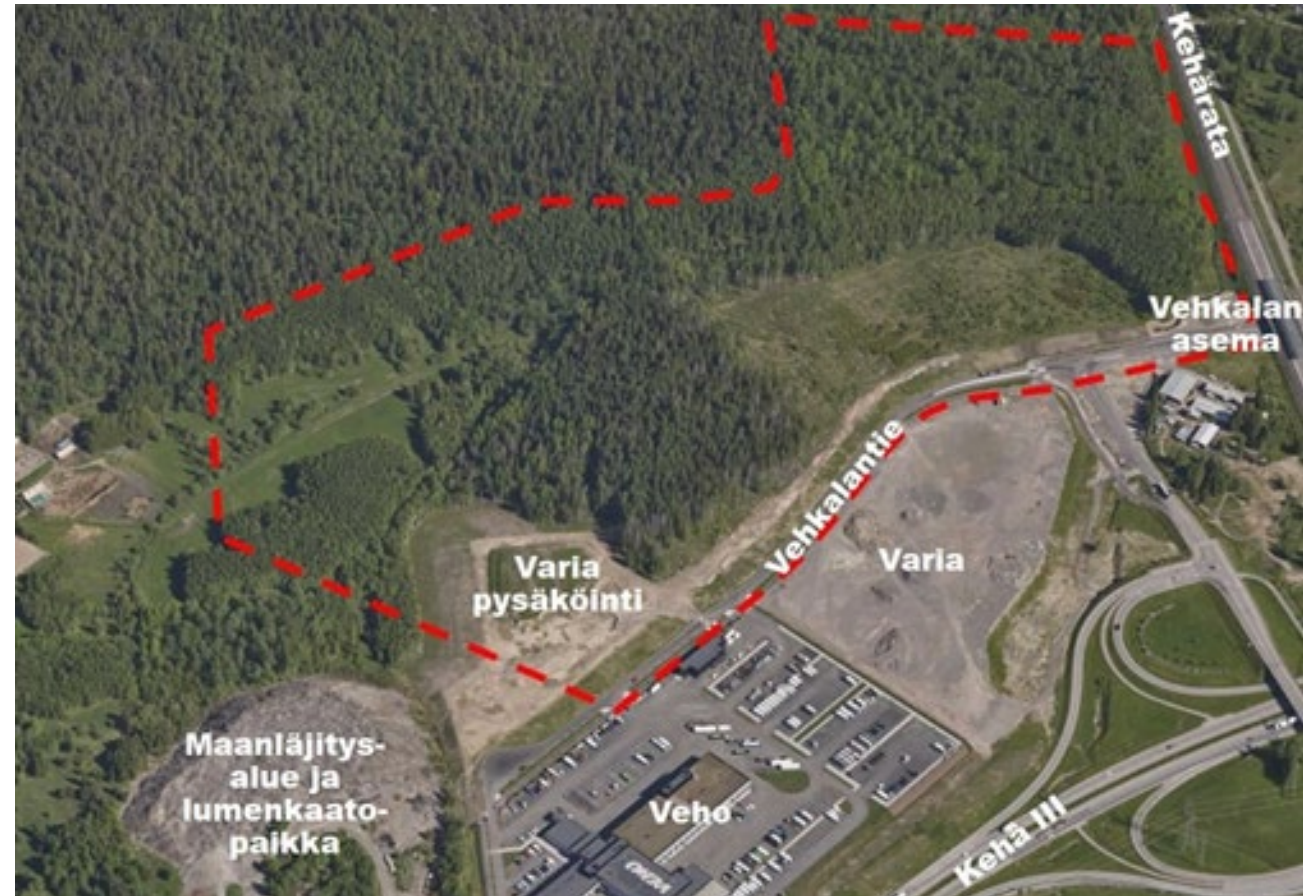
Yleiskaava



- Alueella on voimassa YK0048 Vantaan yleiskaava 2020 (tullut voimaan 11.1.2023).
- Vehkalan aseman lähiympäristö on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeeksi, joka tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjastoon. Aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä.
- Pohjoisesta etelään kulkee uusi pääkatu radan vartta pitkin. Pohjoisessa katu yhdistyy Tikkurilantien jatkeeseen ja etelässä Sanomatiehen. Nykyistä Vehkalantietä on myös kaavassa jatkettu länteen, jolloin se yhdistyy Petikontiehen.
- Alueella on luonnonsuojelualue, viheralueita, virkistysalueyhteys sekä ekologinen runkoyhteys.
- Alue on osin lentomeluvyöhykettä 1 (Lden yli 60 dBA) ja osin lentomeluvyöhykettä 2 (Lden 55-60 dBA)
- Vehkalantien pohjoispuolella on yhdyskuntateknisen huollon alue, jossa on nykyisin mm. lumenkaatopaikka.

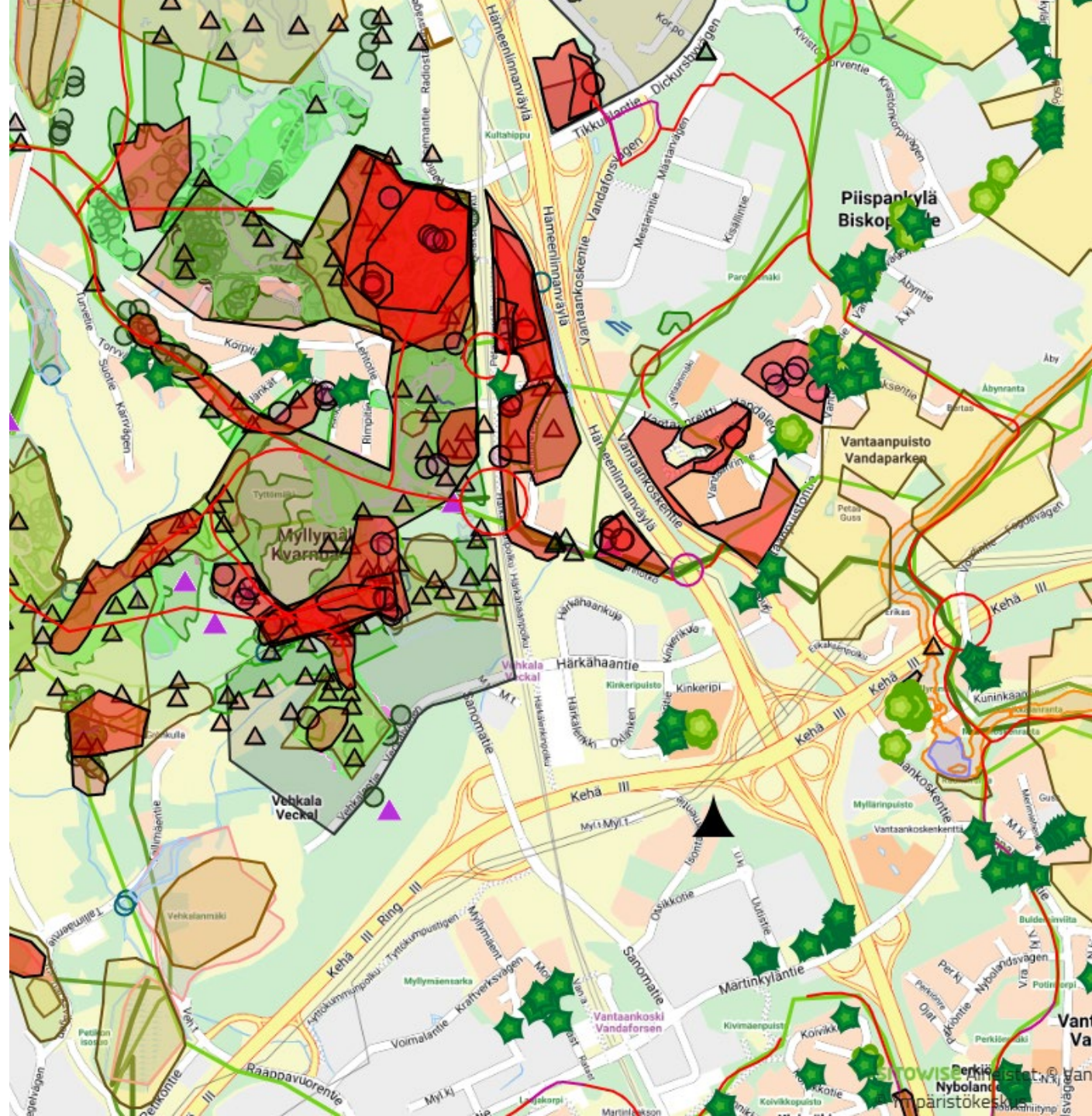
Käynnistynyt asemakaava

- Suunnittelualue sijaitsee Vehkalan juna-aseman länsipuolella ja se jatkaa Valtatie 3:n ja Kehä III:n risteyksen luoteispuolelle sijoittuvaa Vehkalan työpaikka-aluetta.
- Kaavatyöllä lisätään Vantaan kaupungin yritystonttitarjontaa Vehkalan juna-aseman läheisyydessä ja varmistetaan yleiskaavan mukaisen pohjoiseteläsuuntaisen liikenneyhteyden ja pyöräilyn baan toteutusmahdollisuudet Kehäradan Vehkalan aseman läheisyydessä. Alueelle suunnitellaan Vantaan Yleiskaava 2020:n mukaisesti toimisto-, tuotanto- ja varastotiloja. (OAS)



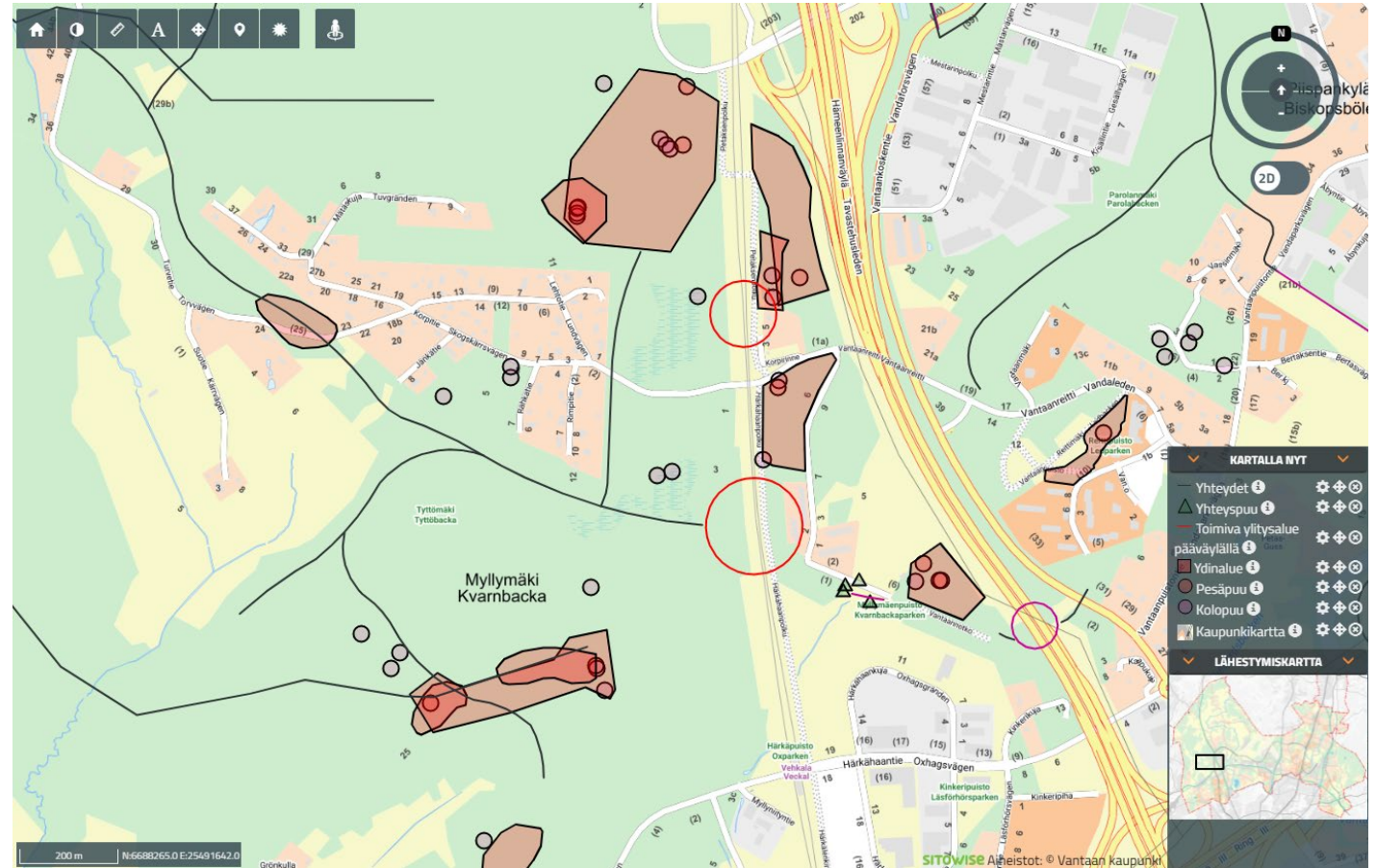
Luontoarvot

- Vehkalan asemakaavoitettavalla sekä suunniteltujen uusien katujen alueilla on erityisen paljon huomioon otettavia, merkittäviä luontoarvoja. Tässä selvityksessä on käytetty Vantaan karttapalvelun tietoja sekä alueen tarkempia luontoselvityksiä eri lajeista, joiden avulla on pyritty löytämään kaduille parhaat mahdolliset linjaukset.
- Alueella on tunnistettu arvokkaita Metso-luokiteltuja luontotyyppisiä, kuten kosteita ja tuoreita lehtoja sekä tuoreita kangasmetsiä. Osa arvokkaista luontotyypeistä yhdistävät irrallaan olevia arvometsiä. Alueelta on tunnistettu EU:n luontodirektiivin mukaisen liito-oravan ydinalueita, elinympäristöjä ja lajille tärkeitä yhteyksiä. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat on suojeltu luonnonsuojelulain §49:n nojalla. Suunnittelualueella on havaittu EU:n luontodirektiivin mukaisen Lahokaviosammalen ydinalueita. Suunnittelualueella on tunnistettu vesilain mukainen luonnontilainen noro ja lisäksi kaksi noroa sijoittuu osin suunnittelualueelle. Alueen suunnittelussa tavoitellaan luontoarvojen kokonaisheikentymättömyyttä, jota tavoitellaan lieventämishierarkian mukaisesti ja tarvittaessa kompensoimalla luonnolle aiheutuva haitta täysimääräisesti.



Liito-oravat

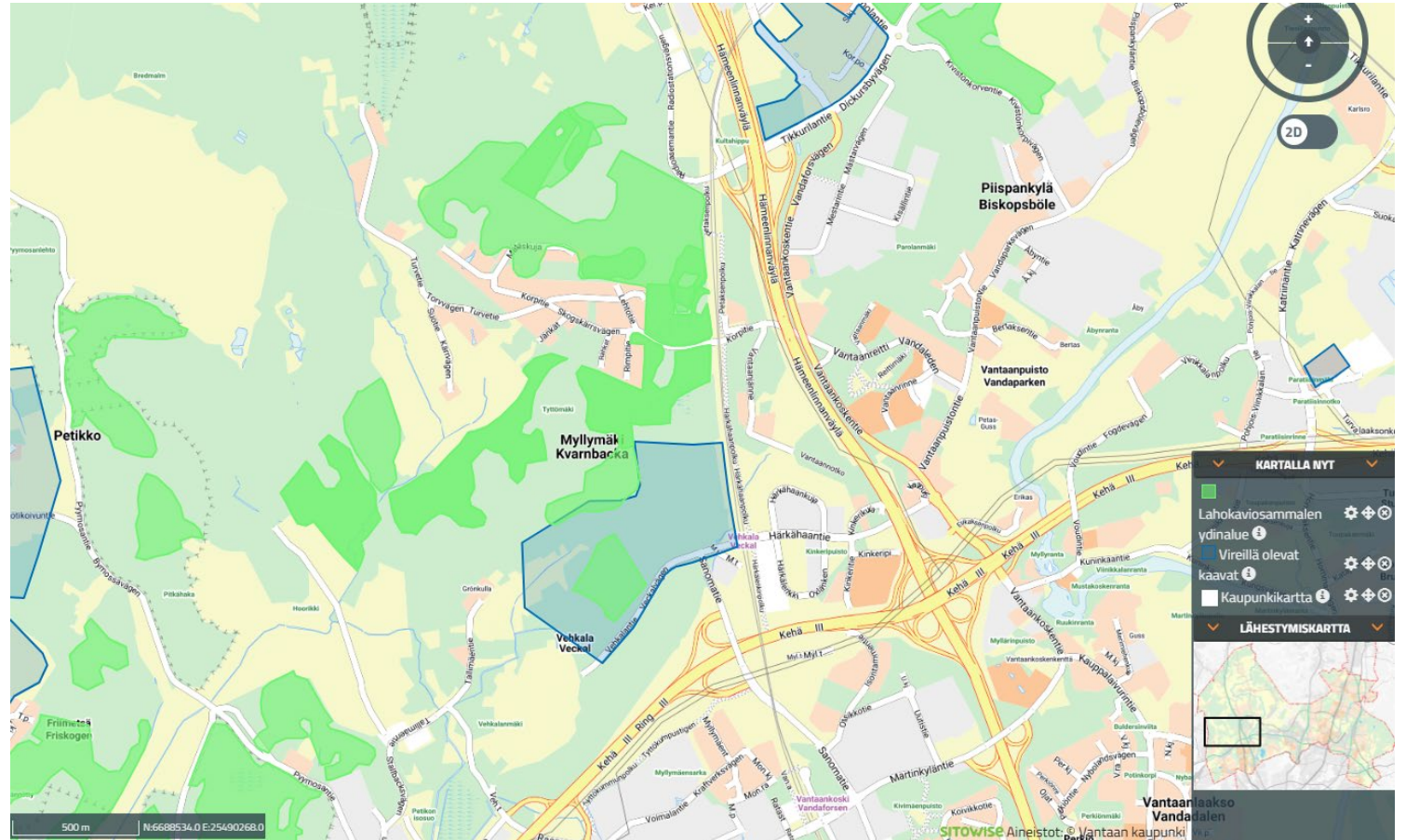
- Liito-orava on luonnonsuojelulain (1096/1996, jäljempänä LSL) nojalla rauhoitettu laji ja se mainitaan EU:n luontodirektiivin liitteessä IV (a). Liito-orava on tärkeänä pidetty eläinlaji, joita koskee EU:n lajisuojelua koskevat erityissäännökset, kuten lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskielto (LSL 49)
- Viereisellä kartalla on esitetty alueen suunnittelussa huomioidut tärkeimmät liito-oravahavainnot ja -yhteydet.
- Valtatien 3 läntisen rinnakkaiskadun katulinjaus tulee halkaisemaan alueen pohjoisosassa sijaitsevan elinympäristön ydinalueen. Karttoihin merkityt puut on pääosin pystytty väistämään.



Lahokaviosammal

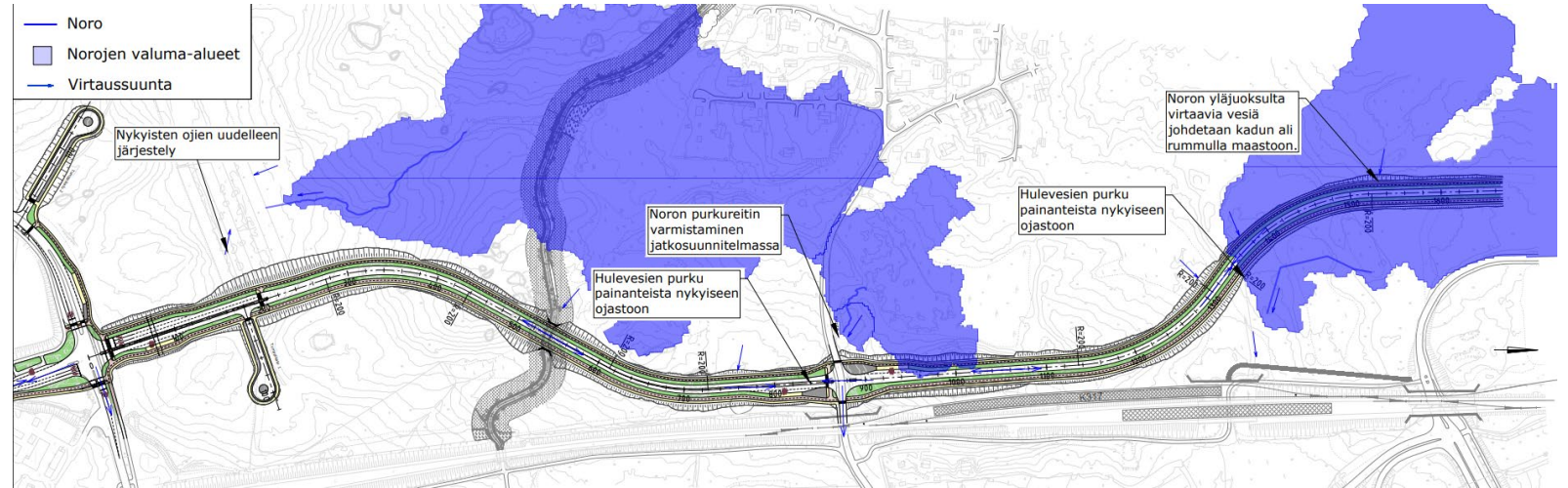
- Oheiselle kartalle on merkitty vihreällä lahokaviosammalen ydinalue. Kaavarajaus on merkitty sinisellä.
- Erityisesti suojeltavan lahokaviosammalen kasvupaikat ja niiden lähiympäristöt tulee jättää hakkuiden ja muiden pienilmastoon (kosteus, varjoisuus) vaikuttavien metsänhoitotoimien ulkopuolelle. Lahopuiden säästäminen on tärkeää.
- Koska laji kasvaa usein kannoilla, tulisi alueilla, joissa lajia esiintyy, pidättäytyä kantojen nostosta.

(*Lahokaviosammal - ymparisto.fi*)



Norot

- Noro on määritelty vesilaissa VL 1:3§, jonka mukaan *"norolla tarkoitetaan sellaista puoroa pienempää vesiuomaa, jonka valuma-alue on vähemmän kuin kymmenen neliökilometriä ja jossa ei jatkuvasti virtaa vettä eikä kalankulku ole merkittävässä määrin mahdollista"*.
- Luonnontilaiset, muualla kuin Lapin maakunnassa, sijaitsevat norot ovat vesilain (2011/587) 2. luvun 11 §:n mukaisia suojeltuja vesiluontotyyppisiä, joiden luonnontilan vaarantaminen on kielletty. Lupaviranomainen voi myöntää yksittäistapauksissa poikkeuksen kieltoon, mikäli vesiluontotyyppin suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaarannu.
- Oheisella kartalla on esitetty norot ja valuma-alueet



Kuva: Norot ja valuma-alueet

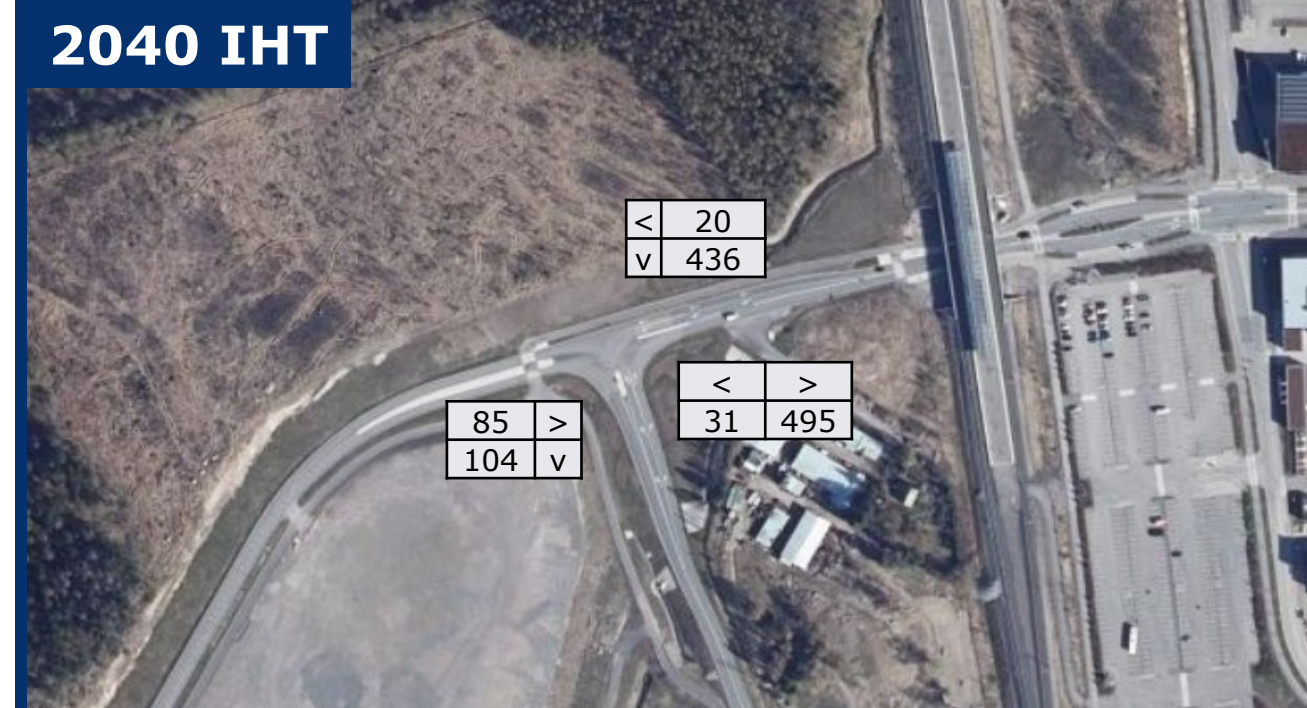
- Vesilain säännös rajoittuu vesilakia koskevan hallituksen esityksen (277/2009) mukaan itse uomaan eikä koske laajemmin uoman lähiympäristön käyttöä. Säännös myös viittaa uoman fyysiseen muuttamiseen, eikä se koske toiminnasta aiheutuvaa veden laadullista muuttamista. Muilta osin luonnontilan vaarantumista arvioidaan hallituksen esityksen mukaan suhteessa luontotyyppin olennaisiin ominaispiirteisiin vastaavasti kuin luonnontilaisuuden arvioinnissa.
- Kuitenkin, mikäli veden kulku kokonaan tai lähes kokonaan noroon estetään, tulee se muuttamaan norouomaa fyysisesti. Lisäksi se vaikuttaa norolle tyypilliseen kasvillisuuteen.

Liikenne-ennuste ja toimivuustarkastelut

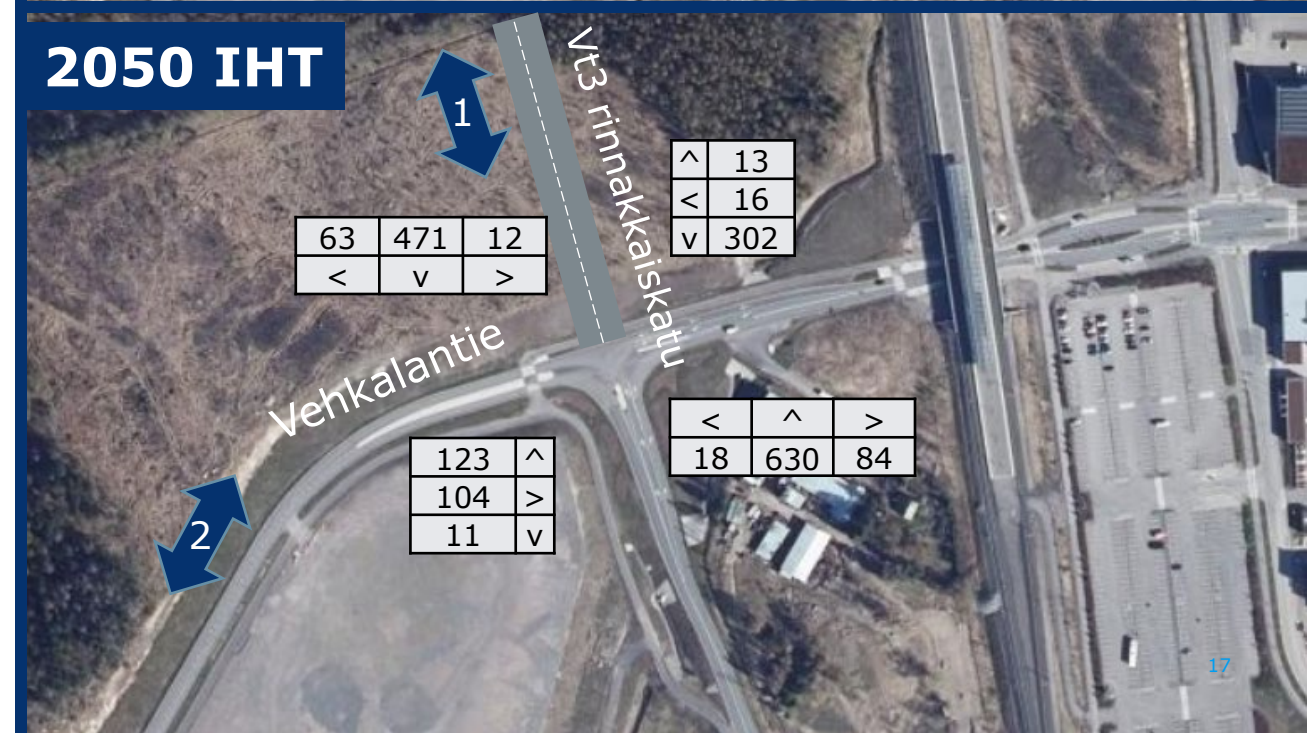
Alueen taustaliikennemäärät

- Ennen kaava-alueen liikenteen lisäämistä verkolle, haettiin taustaliikennemäärät ennustevuosille 2040 ja 2050 Vantaan liikenne-ennusteet – liikennemallipankista 12/2023.
- Taustaliikennemäärissä Vehkalantie ja valtatie 3 rinnakkaiskatu ovat päätyviä katuja ja palvelevat lähinnä alueen nykyistä liikennettä ja kaavan uutta maankäyttöä.
- Liittymässä suurimmat liikennevirrat ovat Sanomatien ja Härkähaantien välillä.
- Kaava-alueen tuottama liikenne lisättiin tämän taustaliikenteen päälle.

2040 IHT



2050 IHT



KVL taustaliikennemäärät

- Oikealla kuvissa iltahuipputunnin liikennemäärät on muutettu keskivuorokausiliikenteeksi.
- Kuvissa on pyritty korostamaan liikennevirran pääsuuntaa viivojen paksuudella.
 - 2040 tilanteessa liikennemäärien pääsuunta on etelän ja idän välillä
 - 2050 tilanteessa liikennemäärien suurin osa kulkee etelän ja pohjoisen välillä
 - 2050 tilanteessa myös sivusuuntien liikennemäärät kasvavat

2040 KVL

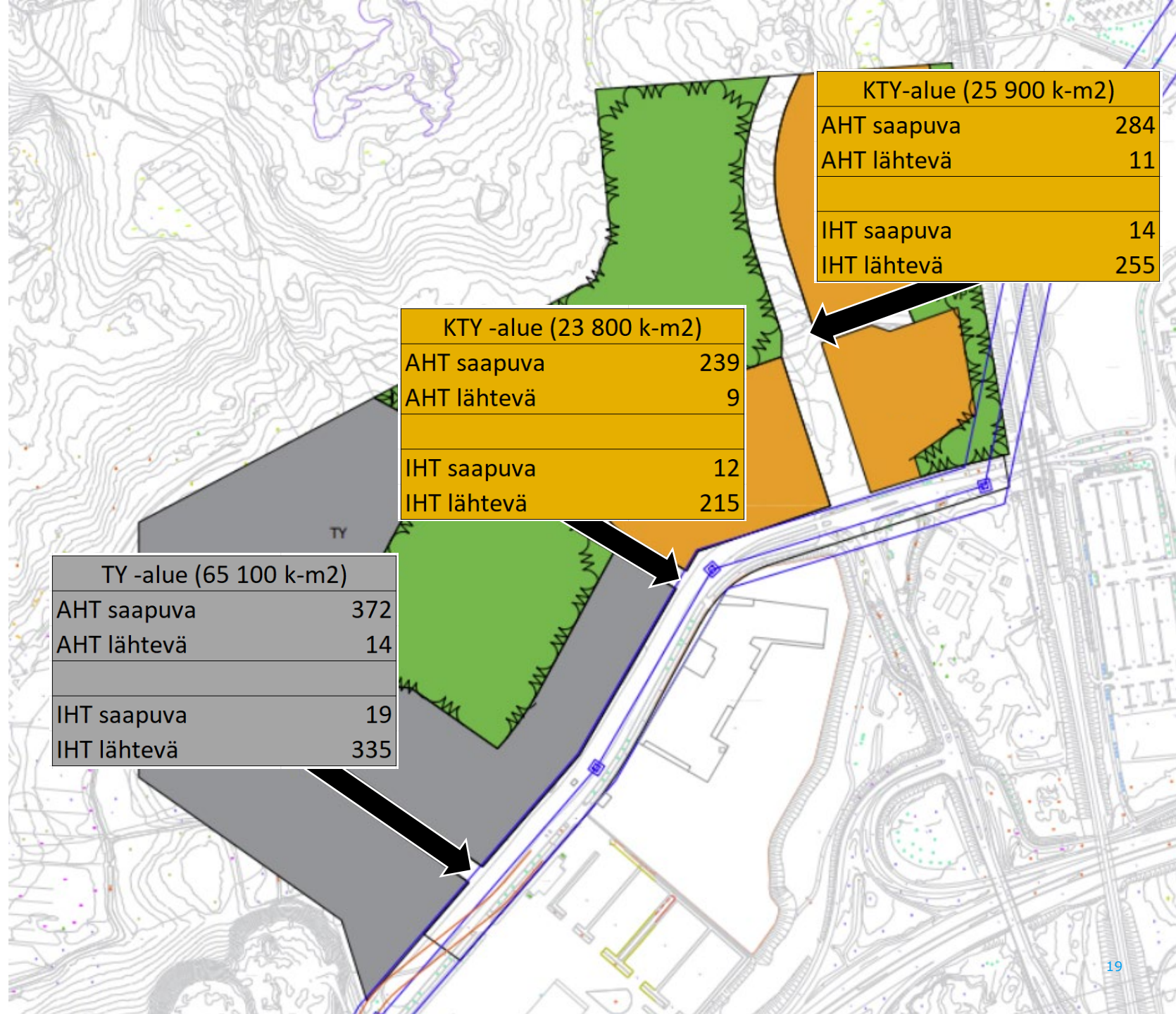


2050 KVL



Uuden maankäytön liikennetuotos

- Uuden maankäytön liikennetuotos laskettiin SY27/2008 Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -oppaan mukaisesti.
- TY-alueiden laskelmissa käytettiin Vantaan autovyöhykkeen henkilöauton kulkutapaosuutta, mutta muiden alueiden laskuissa käytettiin joukkoliikennevyöhykkeen kulkutapaosuutta.
- TY-alueiden liikennetuotos arvioitiin käyttämällä metalliteollisuuden kertoimia.
- KTY-alueiden liikennetuotos arvioitiin perustuen vähän asiointiliikennettä tuottavan toimiston kertoimien perusteella.



Liikenneverkko 2040

- Tarkasteluissa Vehkalantie ja vt3 rinnakkaistie on kuvattu päättyvinä katuina, eli tarkasteluissa näillä kaduilla ei ole läpiajavaa liikennettä.

- Liikennevaloliittymän kaistat

- Härkähaantie: uudelle kadulle kääntyminen tapahtuu oikealta kaistalta



- Sanomatie: uudelle kadulle jatkaminen tapahtuu vasemmalta kaistalta



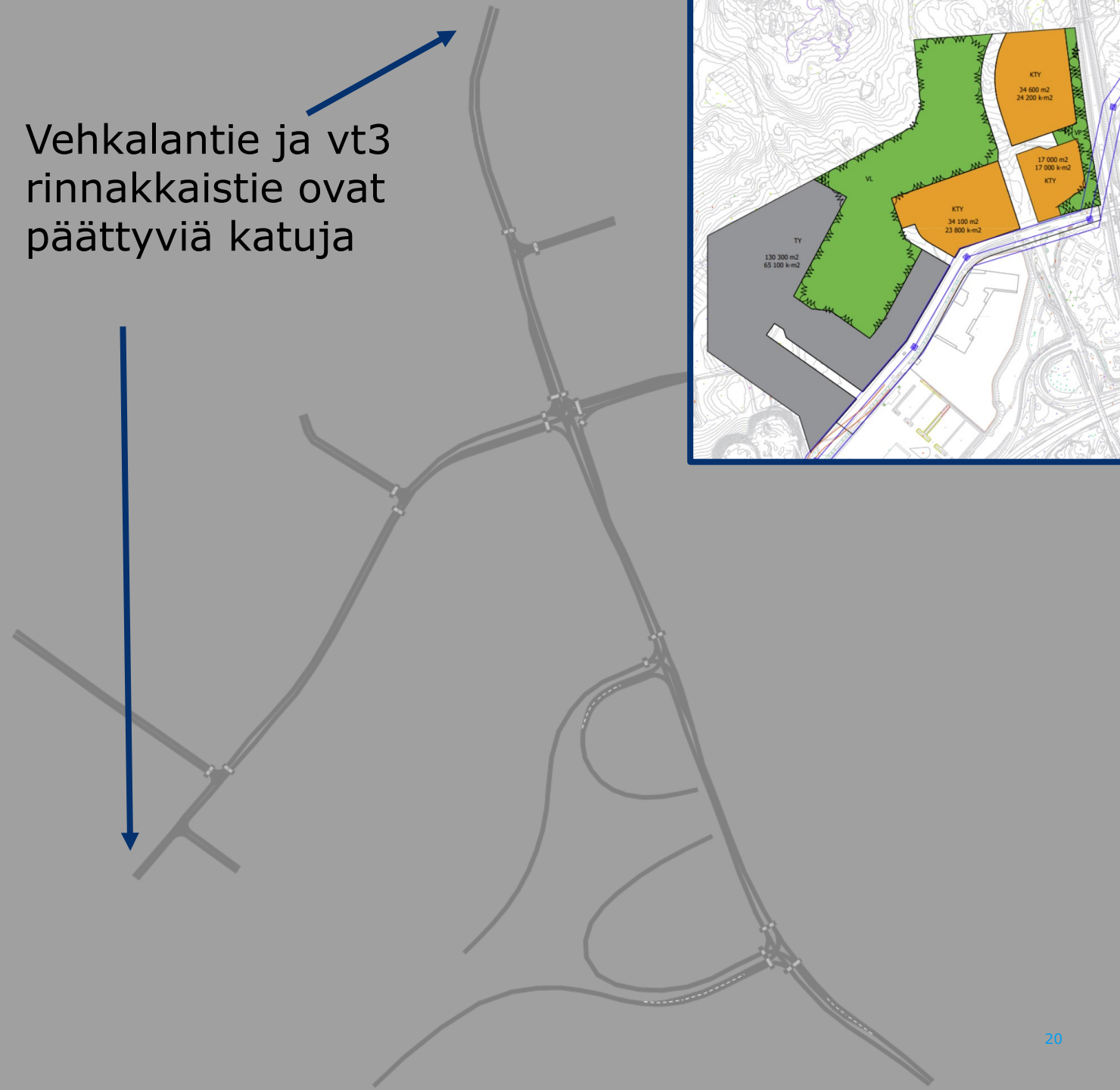
- Vehkalantie: uusi oikealle kääntyvien kaista



- Vt3 rinnakkaiskatu: vasemmalle kääntyville oma kaista



Vehkalantie ja vt3 rinnakkaistie ovat päättyviä katuja



Yhteenveto toimivuudesta ja suositukset valtatie 3 läntisen rinnakkaiskadun eteläpäähän liittymän järjestelyistä

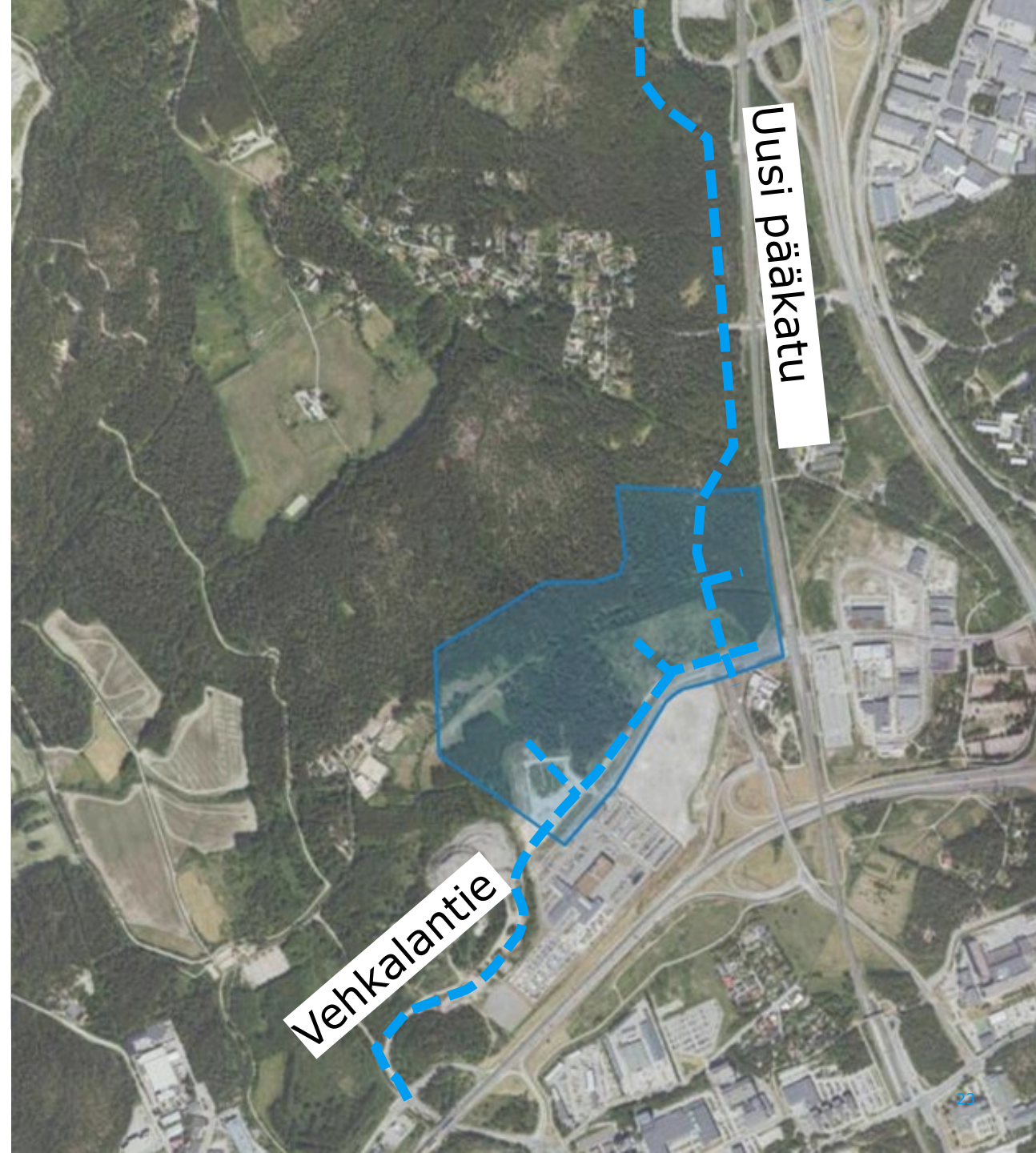
- Simuloinneissa todettiin, että uuden maankäytön toteuduttua liittymän välityskyky on ääri rajoilla ilman liikennevaloja jo vuonna 2040. Tämä johtuu suurista liikennemääristä ja vilkkaaseen liikenteeseen vasemmalle kääntyvistä liikennevirroista. Simulointien perusteella liittymää ei suositella rakennettavaksi ilman liikennevaloja.
- Liikennevaloilla liittymä kuitenkin toimii tyydyttävällä palvelustasolla, eikä liikenteeseen synny suuria ongelmia.
- Keskiarvoinen palvelutaso asettui vuoden 2040 skenaariossa tyydyttävälle tasolle ja vuoden 2050 skenaariossa huonolle tasolle. Keskiviiveet olivat kuitenkin hallittavilla tasoilla.
- Kiertoliittymävaihtoehtoja ei tutkittu simuloimalla, mutta liikennemäärien laskennallisen tarkastelun perusteella kiertoliittymässä tulisi toimivuusongelmia. Myös kiertoliittymässä vasemmalle kääntyvän liikenteen suuri määrä osoittautui suurimmaksi kapasiteettia rajoittavaksi tekijäksi.
- Vuoden 2040 skenaariossa liittymän nykyiset järjestelyt olivat riittävät sen eteläisellä ja itäisellä haaroilla, mutta uuden maankäytön tuottaman liikenteen vuoksi liittymän läntiselle haaralle (Vehkalantie) esitettiin uusi kääntymiskaista oikealle. Myös vt3 rinnakkaistielle esitettiin erillinen kääntymiskaista vasemmalle.
- Vuoden 2050 skenaariossa on rakennettu vasemmalle kääntyviä lisäkaistoja liittymän eteläiselle ja pohjoiselle haaroille.

Katujen yleissuunnitelmat

Suunnitellut kadut

Työssä suunniteltiin alustavat katulinjaukset Vehkalantien jatkamisesta länteen sekä uudesta pohjois-eteläsuuntaisesta valtatie 3 läntisestä rinnakkaiskadusta. Molemmista kaduista luonnosteltiin useita vaihtoehtoja. Lisäksi laadittiin kaava-alueen tonttikatujen alustavat suunnitelmat ja Myllyniityntien varteen jalankulun ja pyöräilyn väylät.

Tarkemmat suunnitelmakartat ovat raportin liiteaineistona.



Vehkalantien suunnittelun lähtökohdat

- Vehkalantien linjauksen suunnittelussa haasteena on Vehkalanmäen reunan suuri korkeusero verrattuna ympäristön maanpintaan. Linjaus on pyritty viemään mahdollisimman lähelle kadun eteläpuolisia tontteja siten, että luiskat eivät kuitenkaan ulottuisi tonteille. Kadun pohjoisreunaa pitkin kulkevasta jalankulun ja pyöräilyn yhteydestä luovuttiin, koska yhteys olisi entisestään leventänyt poikkileikkausta. Pohjoispuolen Vehkalanmäellä ei ole maankäyttöä eikä sitä myöskään ole lähitulevaisuudessa suunnitteilla.
- Kadun eteläpuolelle on suunniteltu laadukas eroteltu jalankulun ja pyöräilyn yhteys. Katulinjaus mahdollistaa nykyisen lumenkaatopaikalle johtavan sorapintaisen kulkuyhteyden säilyttämisen.
- Suunnitelmassa on myös huomioitu tiesuunnitelma kantatien 50 (Kehä III) parantamisesta välillä Vanhakartano – Vantaankoski sekä suunniteltu bussipysäkkien sijainti.

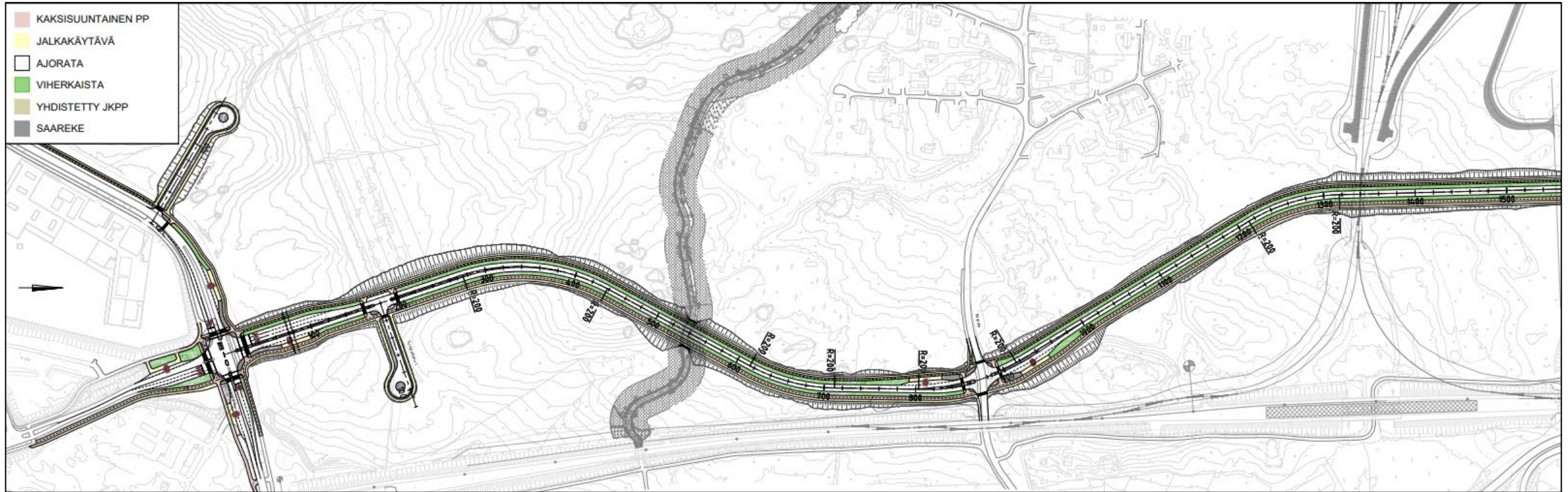
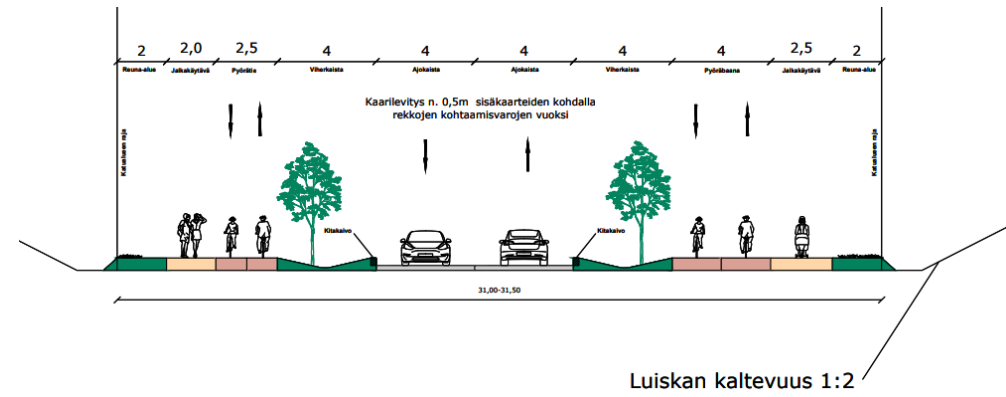
Vehkalantien suunnitelma ja tyyppioppikileikkaus



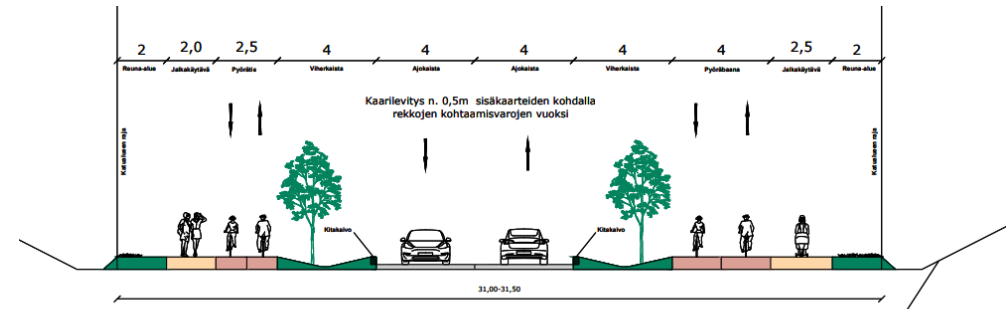
Valtatien 3 läntisen rinnakkaiskadun vaihtoehdot

- Valtatien 3 läntisestä rinnakkaiskadusta on valittu jatkosuunnittelun pohjaksi kaksi erilaista vaihtoehtoa riippuen tulevasta junavarikkoratkaisusta. Varikon sijainnista ei ole vielä päätöstä.
- Molempien linjausvaihtoehtojen eteläpäätt sekä liittyminen pohjoisessa Tikkurilantiehen ovat samanlaiset. Linjauksissa on eroja varikolle johtavan ratasillan vuoksi.
 - VE A:ssä junavarikko sijoittuu Vehkalaan ja varikolle on ratasilta uuden pääkadun yli.
 - VE B:ssä Vehkalan asemalle on sijoitettu kääntöraiteet, eikä varikkoa ole Vehkalassa. Uudella pääkadulla ei siten ole tarvetta radan alitukselle. Kadun linjaus on viety lähempää junaradan maastokäytävää.
- Vehkalan asemakaava-alue on mahdollista rakentaa riippumatta varikkovaihtoehdosta ja valtatie 3 rinnakkaiskatu sekä sen yhdistyminen Tikkurilantiehen pohjoisessa voidaan toteuttaa myöhemmin.
- Vehkala-Petikko -ulkoilureitti risteää valtatie 3:n rinnakkaiskadun kanssa. Risteämiskohtaan tulisi suunnitella alikulku rinnakkaiskadun alitse.
- Suunnitelmissa on esitetty myös alustavat sijainnit linja-autopysäkeille ja jalankulun ja pyöräilyn yhteydet niille.

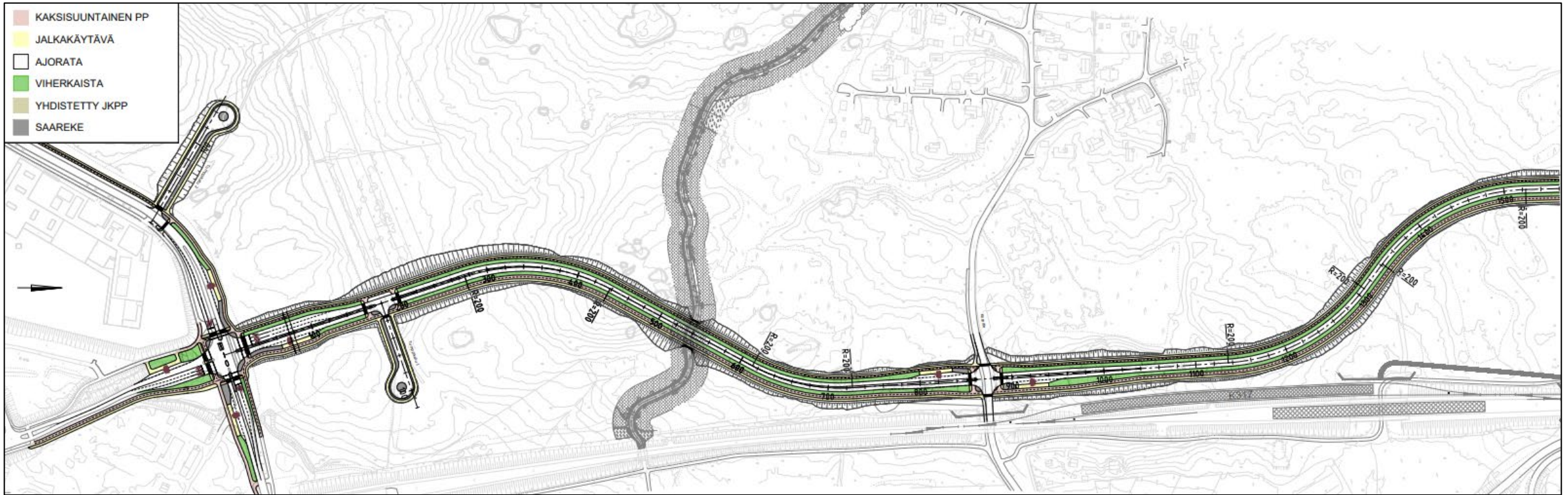
Uusi valtatie 3 rinnakkaiskatu, VE A Varikko uuden pääkadun länsipuolella



Valtatien 3 rinnakkaiskatu, VE B Kääntöraiteet Kehäradalla

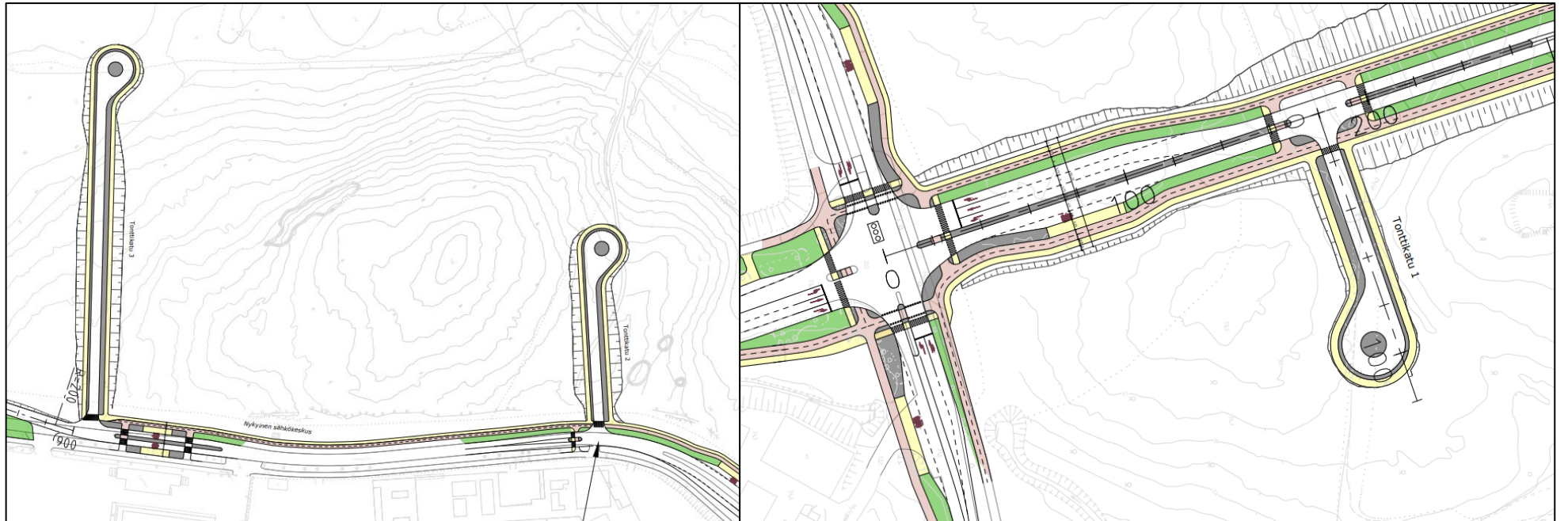


Luisikan kaltevuus 1:2



Tonttikadut

- Kaava-alueelle on suunniteltu kolme tonttikatua. Yksi kaduista liittyy vt3 rinnakkaiskadulle ja kaksi liittyy Vehkalantielle.

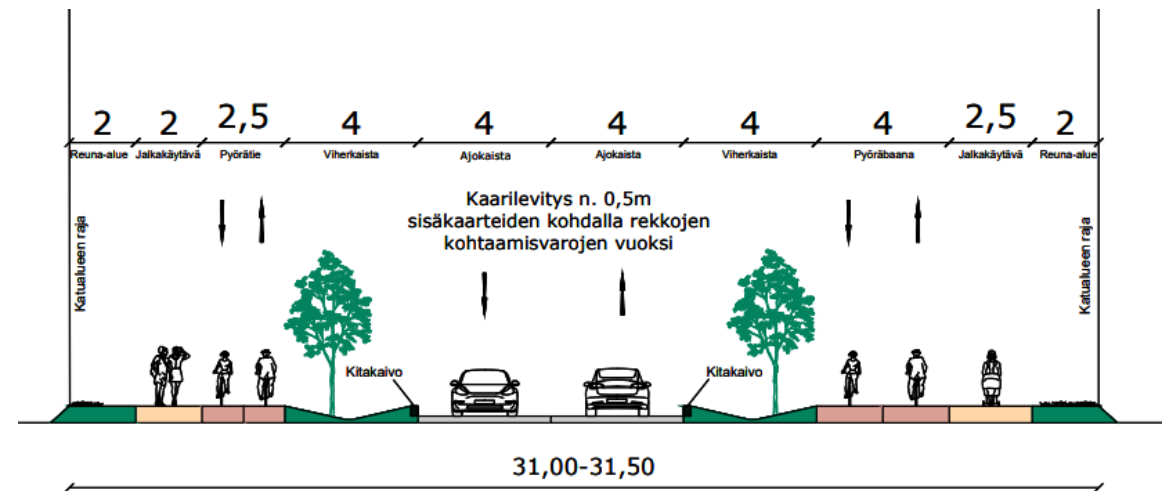
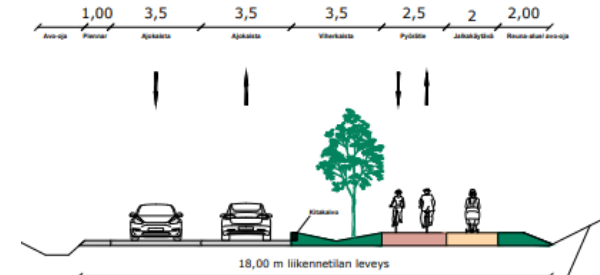


Kuva: Tonttikadut 2 ja 3 Vehkalantien pohjoispuolella

Kuva: Tonttikatu 1 valtatie 3 rinnakkaiskadulla

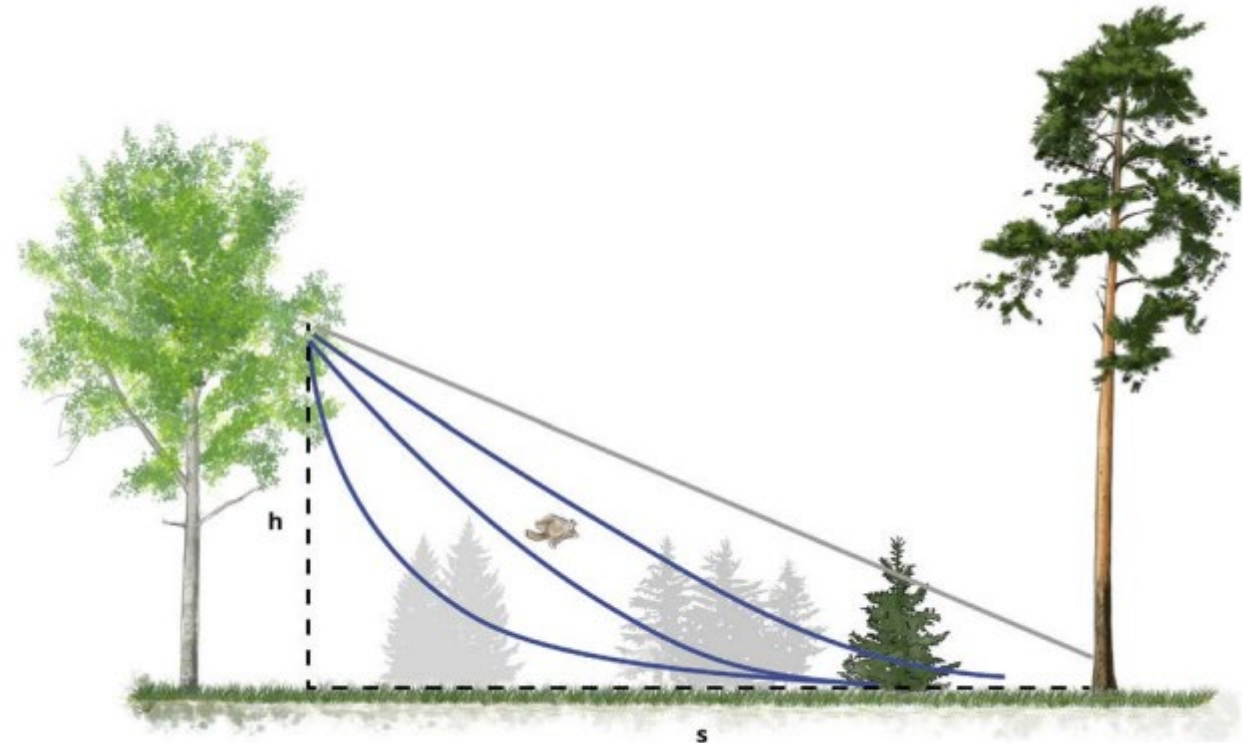
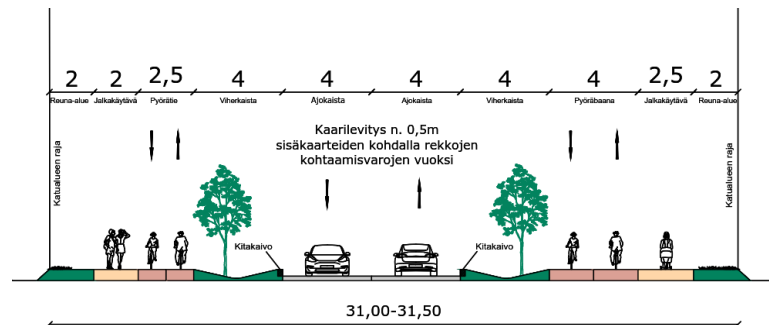
Hulevesien käsittely ja norojen huomioiminen

- Katujen poikkileikkauksissa on varattu tilaa hulevesien käsittelylle erotuskaistoilla. Hulevedet johdetaan kitakaivojen kautta välikaistalle painanteeseen viivytykseen ja nykyisiin ojiin. Tällöin myös vaikutukset noroihin jäävät pienemmiksi kuin hulevesien viemäröinnillä.
- Vaikutukset norojen valuma-alueille on pyritty minimoimaan linjausten suunnittelussa. Kohdissa, joissa katu halkaisee noron valuma-alueen, tulisi noron nykytilan säilyttämiseksi johtaa yläjuoksulta vedet kadun ali maastoon kohti noroa, jotta noro ei kuivuisi.



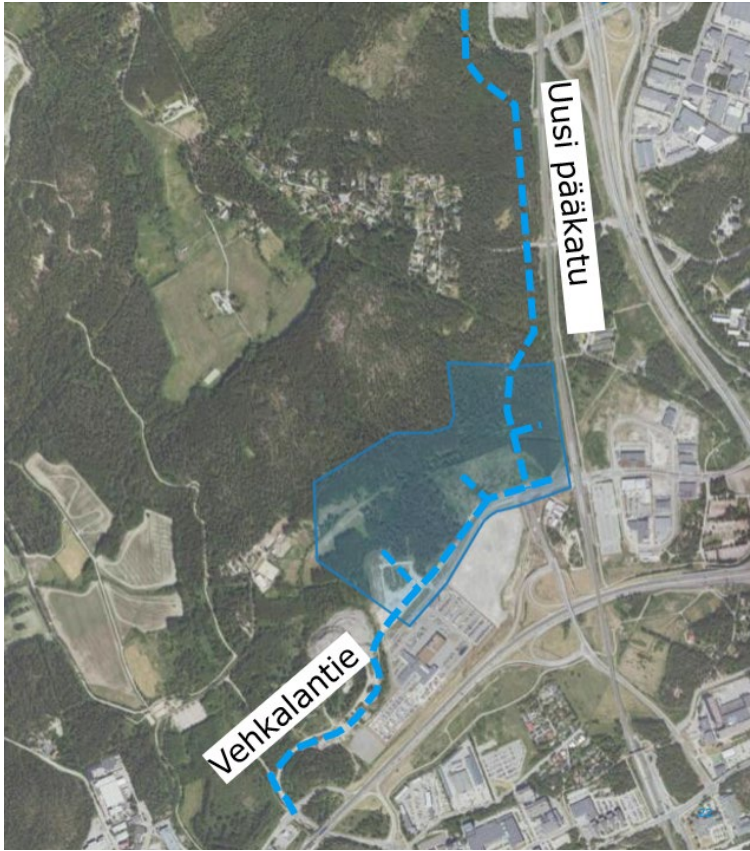
Valtatien 3 rinnakkaiskadun vaikutus liito-oraviin

- Suunnitellun kadun poikkileikkauksen kokonaisleveys on noin 31 m. Oheisen kaaviokuvan mukaan noin 10 m korkeat puut riittäisivät koko katualueen ylitykseen.
- Poikkileikkauksessa on varattu tilaa puille ja muulle kasvillisuudelle, joka edesauttaa ekologisen yhteyden säilyttämistä tulevaisuudessa.



Kuva: Liitoluku 1:3 kuvaa liito-oravan liidon pituutta. Liito voi olla kolme kertaa lähtökorkeuden h mittainen. (Liito-oravan huomioiminen Kaupunkisuunnittelussa, Hyvien käytäntöjen opas 2021).

Jatkosuunnittelussa huomioitavaa



- Katulinjaukset ovat alustavia, ja tarkentuvat jatkosuunnittelussa tarkempien maaperätietojen sekä kaava-alueen kehittymisen sekä tasaussuunnittelun myötä.
- Vehkalantien jatkeelle on sijoitettu lumenkaatopaikalle johtava liittymä. Liittymän sijaintia tulee optimoida, kun kadun korkeusasema varmistuu.
- Valtatien 3 rinnakkaistiellä on varauduttu kaistojen maksimimäärään kaavan katualueiden tilavarausta varten. Tarvittavien kaistajärjestelyiden laajuus riippuu maankäytön kehittämisestä ja aikataulusta.
- Alueen tuleva joukkoliikenneverkosto sekä linjat määrittävät bussipysäkkien tarpeen. Joukkoliikennettä ei ole tarkemmin suunniteltu.
- Hulevesien imeytys- ja viivytyksrakenteet ovat erityisen tärkeitä norojen säilymisen kannalta. Valtatien 3 rinnakkaiskadun pohjoisosassa hulevesiä tulisi johtaa kadun itäpuolelle, jotta noron valuma-alueeseen kohdistuisi mahdollisimman vähän muutoksia.