

- Bron som går över Rutiådalen är ca 90 meter lång och höjdläget av Ring II är definierat så, att man på båda sidor om Rutiån kan bygga lätttrafikleder ovanför högvattenståndet.
- Tavastehusledens planskilda anslutning planeras uppta betydligt mindre utrymme än tidigare.

Bullerstörningarna från de ovan jord belägna avsnitten ökar från nuvarande nivå, men de kan dämpas genom att tillämpa de bullerbekämpningslösningar som framförs i denna plan. Förutom den östra delen av planeringsobjektet hamnar endast några enskilda bostadsfastigheter på områden där dagsrikvärdet 55 dB överskrids. Även på dessa områden förblir bullernivån under 60 dB. Överskridningarna beror i mindre grad på bullret från Ring II, utan främst på bullret från Tavastehusleden och delvis på bullret från Gamla Kårbölevägen.

Genom projektet minskar **trafikutsläppen** tack vare två faktorer. De nya kortare avstånden minskar körprestationerna. Å andra sidan minskar en smidigare trafik med rimliga hastigheter utsläppen och energiförbrukningen.

Projektets byggnadskostnader är sammanlagt ca 565 M€ (MAKU ind. 130,2). Av detta utgör kostnaderna för tunnelarna sammanlagt 206 M€ och kostnaden för att fördubbla antalet körbanor på den nuvarande Ring II 46 M€. Projektets nyttokostnadsförhållande är 1,40. De övriga delfaktorerna i kalkylen framgår av tabellen nedan. Vägförvaltningen skall tillsammans med Grankulla, Esbo, Helsingfors och Vanda städer förhandla om delade kostnader i samband med utarbetandet av vägplanen.

Nyttokostnadsförhållande (inledningsåret 2015)	1,40
---	-------------

Investeringskostnader (milj.euro)	616
Byggnadskostnader (milj. euro)	565
Byggnadstidens räntor (milj. euro)	50,7

Diskonterad nytta från trafik (milj. euro) från 30 års mättid	877
restvärde (milj.euro)	33
underhållskostnader (3 milj. euro/år)	-46
investeringskostnader (milj.euro)	-616
Nettonuvärde (milj. euro)	248

Nytta härrörande från trafik under prognosåret 2030 (milj. euro/år)	
tidskostnader	lätta 41,3
	tunga 9,4
fordonskostnader	lätta 4,0
	tunga 2,2
olycksfallskostnader	5,2
utsläppskostnader	0,3
Sammanlagt nytta (milj. euro/år)	62,5

1 års avkastningsgrad (enligt år 2030)	10,2 %
---	---------------

byggnadstid 3 år, diskontoränta 5 %, restvärde 25 %
inledningsåret 2015, byggnadskostnader MAKU-ind 130,2

ETAPPVIS BYGGANDE

På grund av att projektet omfattar tunnlar och att avstånden från de planskilda anslutningarna mellan dem är korta, bör Ring II från första början utföras som en väg med två körbanor. Enligt gällande tunnelbestämmelser och trafikprognoserna för Ring II får dubbelriktad trafik inte förekomma i tunnelarna.

Det verkar som om Ring II inte kommer att bli verklighet inom de närmaste åren. Därför bör man, på grund av växande lokala trafikproblem och utveckling av markanvändningen, bland annat vidta följande byggnadsåtgärder i projektets terrängkorridor:

- Snabbförbättringsåtgärder på Åbovägen vid Ring II:s verkningsområde.
- Snabbförbättringsåtgärder på Vichtisvägen.
- Snabbförbättringsåtgärder på Tavastehusleden.
- Att delvis utföra byggandet av Ringvägen i Trestadsknuten på grund av den nya markanvändningen
- Att ersätta Råtorpsvägens plankorsning med en planskild anslutning till Vichtisvägen
- Förbindelsen från det nya bostads- och arbetsplatsområdet Kungseken till Tavastehusleden och vidare till Gamla Kårbölevägen och Smyckevägen.
- Eventuella förbättringsåtgärder i anslutning till Joker 2-linjen vid Råtorpsvägens anslutningsområde och Gruvsta anslutningsområde.

FORTSATT ÅTGÄRDER

Utredningsplanen är en plan som skall behandlas enligt landsvägslagen och som Vägförvaltningens centralförvaltning godkänner på förslag av Nylands vägdistrikt. Före den godkännande behandlingen skall planen enligt landsvägslagen framläggas offentligt, så att sakägarna ges en möjlighet att göra en skriftlig anmärkning om planen. Under tiden som planen är framlagd skickar Nylands vägdistrikt utredningsplanen på remiss till intressegrupperna.

Utredningsplanen och beslutet om att godkänna planen utgör grunden för projektets fortsatta planering. I följande planeringsskede utarbetas en vägplan enligt landsvägslagen.

Före byggstart måste vägplanen ha vunnit laga kraft och inom planlagt område måste general- och detaljplanerna vara godkända.

Om projektets genomförande fattas ett separat beslut senare. Planmässig beredskap att påbörja byggandet finns tidigast ca år 2015.

VÄGFÖRVALTNINGEN 2008 (www.tiehallinto.fi/keha2)

Kontaktpersoner:				
Vägförvaltningen Ari Puhakka	Esbo stad Eila Suojala	Helsingfors stad Matti Kivelä	Vanda stad Hannu Laakso	Grankulla stad Eero Heiskanen
p. 0204 22 11	p. (09) 81621	p. (09) 310 1673	p. (09) 83911	p. (09) 5056 335
ari.puhakka@tiehallinto.fi	eila.suojala@espoo.fi	matti.kivelä@hel.fi	hannu.laakso@vantaa.fi	eero.heiskanen@kauniainen.fi



Ring II utredningsplan mellan Åboleden och Tavastehusleden

SAMMANFATTNING NULÄGE, FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÅL

Ring II har förekommit i Esbos markanvändningsplaner sedan 1960-talet. Södra delen av Ring II mellan Västerleden och Åboleden blev färdig hösten 2000.

Miljökonsekvensbeskrivningsprocessen (MKB) för förlängningen av Ring II, som omfattade en preliminär generalplan, slutfördes år 2002. Vägförvaltningens centralförvaltning beslöt år 2003 att planeringen av förlängningen av Ring II fortsätter. En generalplan enligt väglagen utarbetas, som utgår från alternativet att förlängningen sträcker sig till Tavastehusleden (riksväg 3).

Projektets mål har baserats på allmänna riksomfattande måluppställningar, såsom statsrådets målsättningar om markanvändning och regionala strukturer samt kommunikationsministeriets publikation "Kohti älykstä ja kestävää liikennettä 2025" från år 2000. Vägförvaltningen och de städer som deltar i projektet har samarbetat för att definiera projektets allmänna mål. Därtill har städerna delvis i samarbete definierat mera detaljerade stadsvisa målsättningar.

ALLMÄNNA MÅL FÖR FÖRLÄNGNINGEN AV RING II

Att förbättra regionens huvudvägnät och närheten till huvudstadsregionens regioncenter

Att stödja utvecklandet av den planerade regionala strukturen

Att minska gatunätets genomfartstrafik och på så sätt förbättra trivselen och säkerheten i bostadsområdena

Att säkerställa smidigheten hos den kraftigt ökande cirkelformiga trafiken i huvudstadsregionen

Att förbättra kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar

PLANENS INNEHÅLL

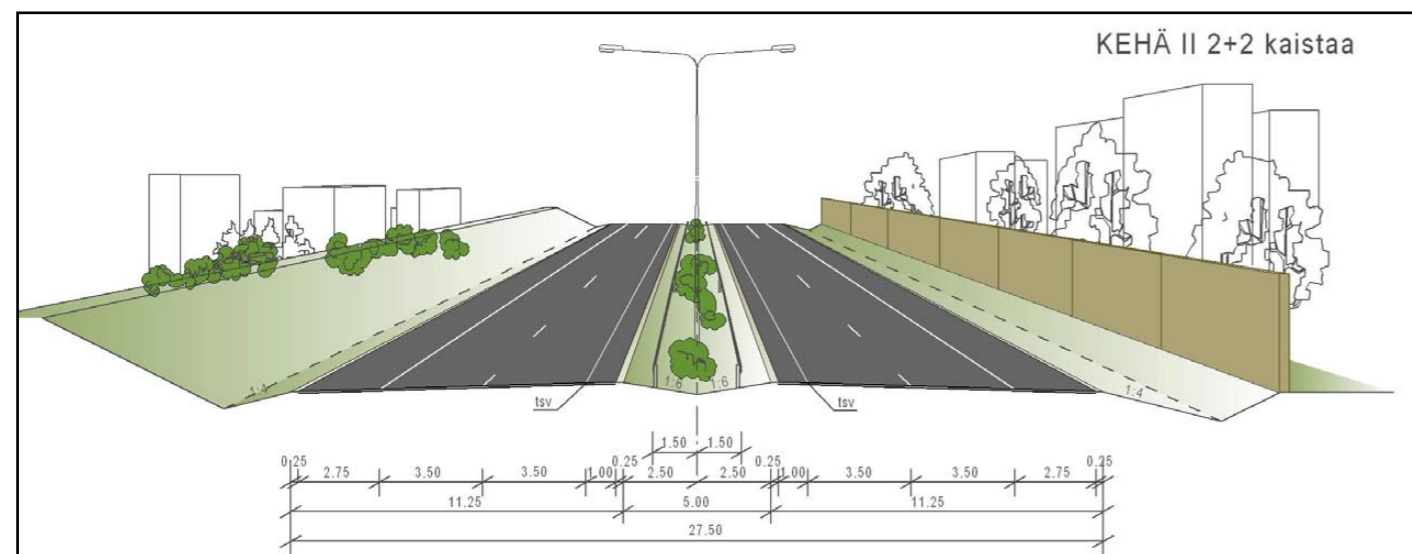
Man föreslår att **förlängningen av Ring II (landsväg 102)** från Åboleden (riksväg 1) till Tavastehusleden (riksväg 3) skall byggas med 2 + 2 filer och 2 körbanor. Den nya 8,2 km långa sträckan mellan Åboleden och Tavastehusleden omfattar tre vägtunnlar (bergstunnlarna i Karabacka, Tavastberga och Honkasuo), med en sammanlagd längd på ca fyra kilometer. Därtill förbättras det nuvarande partiet av Ring II som går mellan Åboleden och Åboleden så, att den får 2 körbanor på en sträcka på ca 2,9 kilometer.

Av de övriga huvudlederna förbättras Åboleden på en ca 1,5 km lång sträcka, Vichtisvägen på en ca 2,1 km lång sträcka och Tavastehusleden på en ca 1,9 km lång sträcka. Av de nya gator som omfattas av planen är den ca 2 km långa Ringvägen i närheten av Vichtisvägen den viktigast.

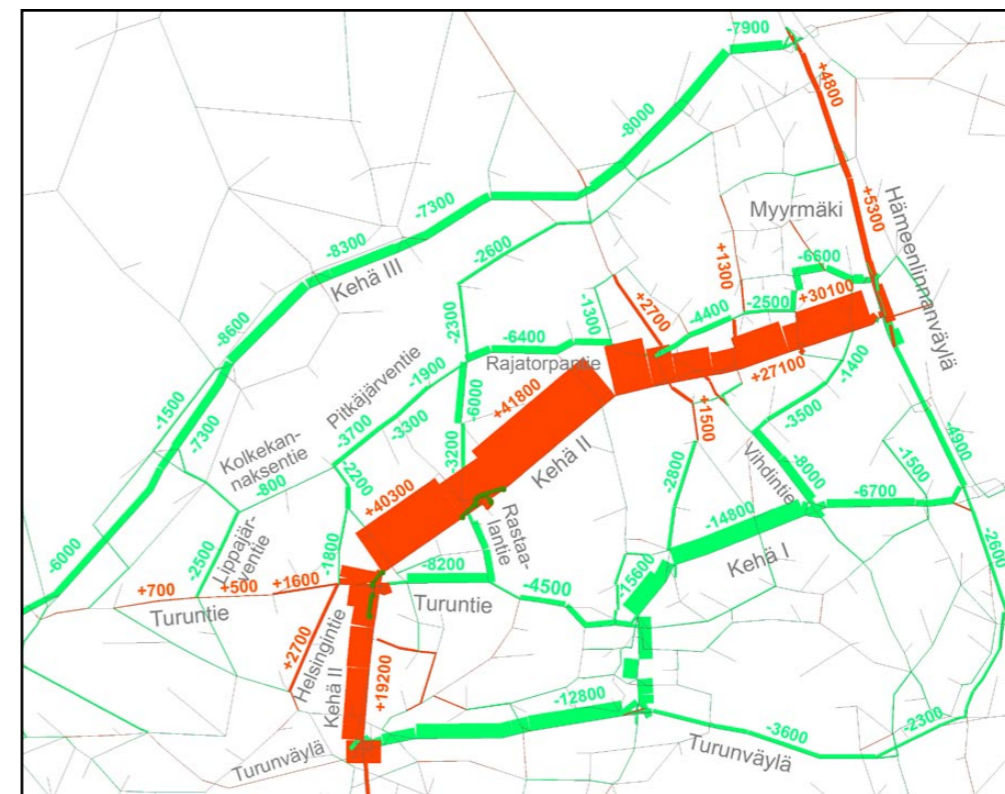
Påtänt **hastighetsbegränsning** för partiet mellan Åboleden och Vichtisvägen är 80 km/h och 60 km/h öster om Vichtisvägen.

Till förlängningen av Ring II byggs **8 nya planskilda anslutningar**: Karamalmsknuten, Karaknuten, Trastmossaknuten, Ringvägens ensidiga anslutning, Trestadsknuten samt Smyckevägens och Tavastehusledens planskilda anslutningar. Av de nuvarande planskilda anslutningarna på Ring II skall Smedsknuten förbättras. Den nuvarande plankorsningen vid Vichtisvägen och Råtorpsvägen byggs som en planskild anslutning. Ramperna vid Gruvsta planskilda anslutning vid Tavastehusleden kompletteras och förses med byteshållplatser för kollektivtrafik.

Vid **dimensioneringen av trafiken** har man använt trafikprognos för året 2030 angående morgon- och kvällsrusning. Vid planeringen av områdena kring de planskilda anslutningarna har man genom simuleringar försökt hitta funktionellt tillfredsställande och säkra lösningar, som är förenliga med områdets markanvändningsplaner. Planerna görs för begränsade områden och skall ha så små miljöpåverkan som möjligt.



Tvärsektion av Ring II med 2+2 filer.



Ring II:s inverkan på dygnstrafiken: den minskade trafiken med grönt och den ökade trafiken med rött på olika vägvavsnitt.

Trafiksäkerheten förbättras, då trafiken flyttas till Ring II från det nedre nätet och de stockade lederna. Situationen förbättras ytterligare av den ökade säkerhet som de förbättrade lederna för lätt trafik och de nya kollektivtrafikförbindelserna medför.

Byggandet av Ring II **kompletterar den regionala strukturen**, eftersom den förenar Västerleden, Åboleden och Tavastehusleden och förstärker betydelsen av dessa trafikmässiga knutpunkter. Ring II stöder också utvecklingsförutsättningarna för Myrbacka regioncentrum genom att förbättra dess närhet.

Karaktären på flera bostadsområden förändras betydligt från nuvarande. Byggandet av Ring II kan begränsa utvidgningen av följande områden: Karaskogen, Trastparken, Friherrns, Kånala industriområde och Håkansåker. Därtill förutsätter planerna förändringar i de nuvarande stadsplanerna bl.a. gällande omgivningen kring Åboledens anslutning (Karaknuten), Trastmossen, omgivningarna kring Vichtisvägen och Ringvägen, Smyckevägens anslutning samt omgivningen kring Tavastehusleden.

Vad gäller **naturens mångfald** har förlängningen av Ring II negativ verkan på en del värdefulla objekt. Den viktigaste av dessa är Rutiädalen, vars naturförhållanden påverkas av byggandet av såväl bostadsområden som själva Ring II och dess brokonstruktioner. I Rutiädalen finns för närvarande inte några svamp-, växt- eller djurarter som är skyddade eller på annat sätt måste beaktas i planeringen. Man har försökt minimera verkningarna genom att leda Ring II över det viktigaste bäckområdet med en 90 meter lång bro.

Verkningarna på ytvatten såsom Monikkobäcken och Rutiän är små, så länge man förhindrar att överflödigt fast material och näringsämnen från trafikområdena hamnar

i vattendragen och att man under byggandet värnar om vattenkvaliteten på lämpligt sätt. Vid byggandet av broar eller trummor som går över dessa vattendrag efterföljs de tillståndsförfaranden som föreskrivits i vattenlagen.

För **grönrområden och friluftsstråk** uppstår inga märkbara positiva effekter. I MKB-skedet beräknades projektet ha mest negativa effekter på bl.a. den obyggda lövskogen i Karabacka, på de områden av Gubbmossen och Gubbåker områdena som ligger mellan Trastmossavägen och Tavastberga samt på de områden av Hongasmossa och Rutiädalen som ligger mellan Myrbacka och Malmgård. Dessa områden är alla av stor betydelse för närrecreationen och friluftslivet.

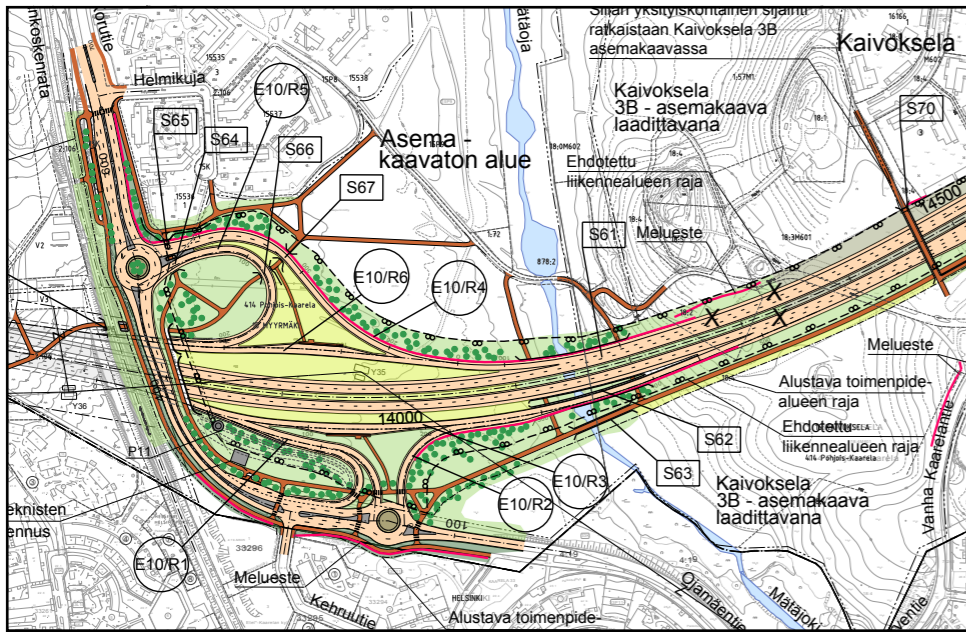


Ring II byggs på södra sidan om den befintliga bron för lätt trafik som korsar Rutiän. Vid behov kan bron bevaras också i framtiden.

Planerna för Ring II har fått rikligt med respons under de möten för allmänheten som hölls i samband med MKB-utredningen och vid uppgörandet av utredningsplanen samt i de utlåtanden som gavs om MKB och vid beredningen av utredningsplanen. Invånare som var oroliga för sin boendemiljöes kvalitet fanns längs med linjeföringen av Ring II, speciellt i Grankulla, Brännberget, Trastbacken, Tavastberga, Malmgård och Kårböle.

Planeringslösningarna för Ring II har ändrats och preciserats baserat på utlåtanden och anmärkningar samt utifrån konsekvensbedömningar för att minimera de skadliga verkningarna på bland annat följande punkter:

- Tunnlarna är planerade för att möjliggöra så långa bergstunnlar som möjligt.
- Mellan tunnlnarna i Karabacka och Tavastberga samt över Tavastehusleden föreslås 16 meter breda eko-dukter för friluftsstråk och skidspår.



Smyckevägens planskilda anslutning. En ca 90 m lång bro byggs över Rutiån. Under bron byggs lätttrafikleder på båda sidor om Rutiån.

90 meter lång bro på så sätt, att man på båda sidor om Rutiån kan bygga lätttrafikleder som går under bron, ovanför högvattenståndet.

De viktigaste grundförstärkan- de åtgärderna genomförs på området Gubbmossen – Gubbåker, vid Råtorpsvägens planskilda anslutning, vid Ringvägens och Vichtisvägens planskilda anslutning, vid korsningen av Ring II och Vandaforsens bana, vid Smyckevägens planskilda anslutning och i området kring Rutiån. På Gruvsta grundvattenområde byggs grundvattenskydd för nya fordonstrafikleder.

De viktigaste objekten för vägar- kitektur är bl.a. de helheter som bildas av planskilda anslutningar, broar, tunnelnas mynningskonstruktioner, bullerbekämpning, stödmurar, bergskärningar, belysning, telematik och miljöer för lätt trafik.

CENTRALA KONSEKVENSER

Förlängningen av Ring II minskar trafikmängden på Ring I med ca 6 700 – 15 600 fordon/dygn (7–16 %) och på Ring III med 6 000 – 8 600 fordon/dygn (12–16%) på avsnittet mellan Åboleden och Tavastehusleden. Förlängningen av Ring II minskar också trafiken på de strålförmiga lederna söder och öster om Ring II, åtminstone ända fram till Ring I. På Tavastehusleden minskar trafiken med upp till 5000 (6 %), på Vichtisvägen med upp till 8000 (nästan 30 %), på Åbovägen med över 8 000 (10 %) och på Åboleden med upp till 13 000 (ca 10 %) fordon per dygn. Därtill minskar förlängningen av Ring II trafiken märkbart på bl.a. Källstrandsvägen, Gröndalsvägen, Trastmossavägen, Riängsvägen och Långträskvägen i

Esbo, Hasselbacken, Råtorpsvägen och Kopparbergsvägen i Vanda samt Malmgårdsvägen och Gamla Kärbölevägen i Helsingfors.

Förlängningen av Ring II ökar trafiken mellan Ring II och Ring III på Vichtisvägen med upp till ca 2 700 och på Tavastehusleden med upp till ca 5 000 fordon per dygn.

Gällande kollektivtrafiken möjliggör Ring II nya snabba tvärförbindelser mellan södra och sydvästra Esbo och Tavastehusleden och vidare mot bl.a. Ring III och flygplatsen. Goda förbindelser via Ring II till andra linjer på de strålförmiga lederna eller mellan dem

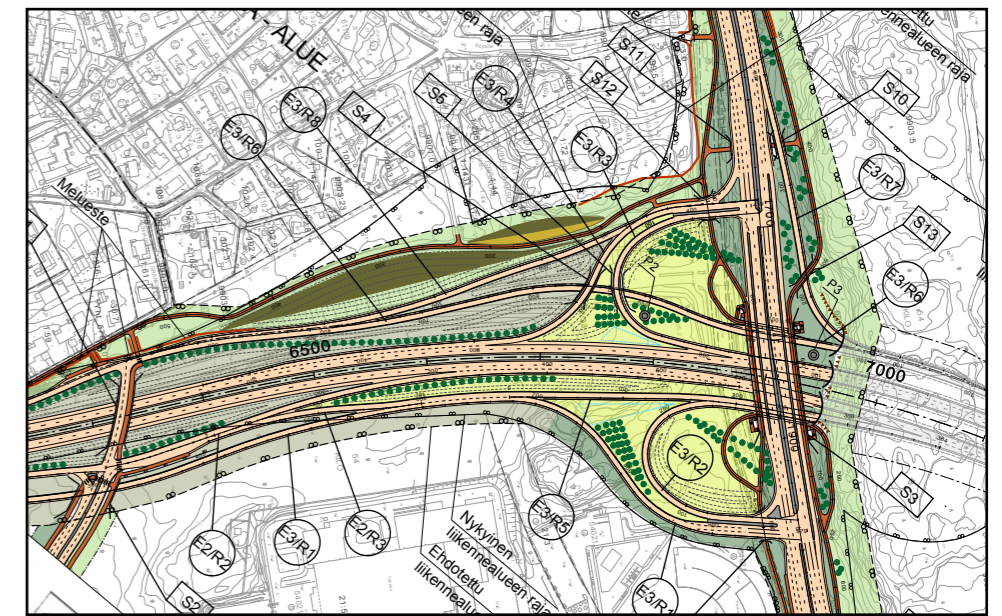


Ring II ansluts till Tavastehusleden på norra sidan av Kärböle och Håkansåker.

blir också möjliga. Kollektivtrafikförbindelserna blir snabba också i det övriga väg- och huvudgatunätet, eftersom trafikmängderna minskar jämfört med en situation där Ring II inte fanns. De planerade byteshållplatserna vid Ring II och de strålförmiga huvudledernas knutpunkter samt vid Råtorpsvägens och Gruvsta planskilda anslutningar förbättrar kollektivtrafikens smidighet

De tvärgående förbindelserna för den lätta trafiken förbättras på de ovan jord belägna avsnitten av Ring II. Nätverket av lätta trafikleder kompletteras och säkerheten förbättras märkbart. Vid alla nya huvudvägs- och gatuavsnitt eller sådana som är i behov av förbättring byggs en separat lätttrafikled åtminstone på ena sidan. Alla betydande korsningar för fordonstrafik och lätt trafik utförs som planskilda lösningar. Över Ring II och Tavastehusleden byggs sammanlagt 3 ekodukter.

Korsningar för fordonstrafik och lätt trafik skall utföras som planskilda lösningar. Projektet omfattar över 50 olika tunnlar eller broar för lätt trafik och därtill åtskilliga tvärgående planskilda förbindelser i anknäring till korsande vägar och gator. Lätttrafiklederna som går mellan tunnelpartierna i riktning med Ring II skall göras så sammanhängande som möjligt och planskilda förbindelser för lätt trafik som korsar Ring II skall utföras med i genomsnitt 400 meters mellanrum. Projektet omfattar också tre 16 meter breda övergångsbroar (ekodukter) för högklassiga motionsförbindelser.



Karamalmsknuten och Karaknuten

Bullerhinder föreslås för en sammanlagd sträcka på 9,7 km. Av hindrens totala längd består 1,5 km av bullervallar och resterande 8,2 km av bullerplank och bullerräcken. Av bullerhindren på planeringsområdet placeras ca en femtedel vid platser utanför själva Ring II eller dess ramper, eftersom man ansåg att bullerbekämpning behövs även vid dem. Största delen av dessa är belägna vid Åbovägen i Esbo och Råtorpsvägen i Vanda.

Projektet omfattar sammanlagt ca 90 broar. I flera av broarna ingår trapp- och hisskonstruktioner i anknäring till kollektivtrafikens byteshållplatser. Man har föreslagit att största delen av gångtunnlarna utförs som plattbroar med ett spann. Ring II går över Rutiådalen med en ca



Illustration över Trastmossaknuten.

Enligt planerna skall Ring II vara en del av huvudstadsregionens växande kollektivtrafiknät. Fil- och hållplatsarrangemang föreslås för varje planskild anslutning. Byteshållplatser för kollektivtrafik föreslås vid de strålförmiga huvudlederna som leder till Helsingfors centrum och till anslutningsområdena vid Ring II samt anslutningarna vid Råtorpsvägen och Gruvsta. Vid Vandaforsens bana kan busslinjernas bytesförbindelser till tågen på banan ske via Myrbacka station.

Vid planeringen av bytesförbindelser mellan hållplatserna och förbindelser till dem har målet varit så korta bytesförbindelser som möjligt och svagt sluttande längdlutningar. Till de centrala byteshållplatserna föreslås hissar eller trappor enligt behov.

trafikens byteshållplatser. Man har föreslagit att största delen av gångtunnlarna utförs som plattbroar med ett spann. Ring II går över Rutiådalen med en ca



Trestadsknuten är idag till stor del obebyggt skogsområde.

RING II UTREDNINGSPLAN MELLAN ÅBOLEDEN OCH TAVASTEHUDSLEDEN

ÖVERSIKTSKARTA

