



10.06.2014

Lsp/5

## 5

### Kehä II:n jatkeen vaikutusalueen liikenneverkkoselvitys (a-asia)

HEL 2014-006596 T 08 00 01

Hankenro 4348\_1

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää merkitä tiedoksi Kehä II:n jatkeen vaikutusalueen liikenneverkkoselvityksen.

#### Tiivistelmä

Kehä II:n jatke on merkitty Uudenmaan maakuntakaavaan sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan yleiskaavoihin. Yleissuunnitelma valmistui 2008. Maaliskuussa 2014 valmistunut liikenneverkkoselvitys tehtiin Espoon kaupungin vetämänä. Tavoitteena oli selvittää liikenneverkon kehittämistarpeet, mikäli Kehä II:n jatkeen toteutuminen siirtyy kauemmas tulevaisuuteen.

Ensivaiheen kehittämistoimet sijoittuvat pääasiassa Espoon ja Vantaan puolelle. Helsingin alueella toimenpiteitä ovat mm. Hämeenlinnanväylän lisäkaistat ja Vihdintien pienet parantamistoimet.

Ennusteiden mukaan, jos merkittäviä kehittämistoimia ei tehdä, Espoon ja Vantaan välisten joukkoliikennematkojen määrä kasvaa 100 % ja henkilöautomatkojen määrä yli 50 % vuoteen 2035 mennessä. Henkilöautoliikenteen kulkutapaosuus laskee muutamalla prosenttiyksiköllä.

Joukkoliikenne- sekä pyöräily- ja kävely-yhteyksien kehittäminen eivät riipu Kehä II:n jatkeen toteutumisesta.

#### Esittelijän perustelut

##### Lähtökohdat ja nykytilanne

Kehä II:n jatke välillä Turuntie-Hämeenlinnanväylä on merkitty Uudenmaan maakuntakaavaan sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan yleiskaavoihin. Kehä II:n jatkeesta on valmistunut yleissuunnitelma 2008. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) Kehä II:n jatkeen on suunniteltu toteutuvan 2021-2035. Kehä II on valtion maantie, joten tienpitäjänä toimii Uudenmaan ELY-keskus.

Kehä II:n jatke kulkee pääosin Espoon alueella sekä osittain Vantaan ja Helsingin alueilla. Väylä ulottuu Helsingin alueelle Vihdintien



eritasoliittymän itäosan, Honkasuon kalliotunnelin sekä Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän osalta.

Kehä II:n jatkeen liikenneverkkoselvitys valmistui maaliskuussa 2014 Espoon kaupungin vetämänä yhteistyössä Helsingin, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien kanssa. Tavoitteena oli selvittää liikenneverkon kehittämistarpeet, mikäli Kehä II:n jatkeen toteutuminen siirtyy kauemmas tulevaisuuteen. Tarkastelualue rajautui alueelle Kehä I - Kehä III - Turunväylä - Hämeenlinnanväylä.

Nykyiset liikennöitävyysongelmat Kehä II:n jatkeen vaikutusalueella kohdistuvat aluetta kehystäviin pääväyliin sekä Vihdintien ja Turuntien liittyisiin.

#### Ennusteet ilman Kehä II:n jatketta

Ennustetarkastelut on tehty pääosin vuosien 2025 ja 2035 ennusteskenaarioissa. Lähtöaineistona ovat olleet HLJ 2011-työn perusenusteet vuosille 2020 ja 2035, joihin on tehty joitakin tarkistuksia maankäytön ja liikenneverkon osalta. Liikenne-ennusteet on tuotettu HSL:n vuonna 2010 valmistuneella liikennemallilla, jossa on tehty oletuksia mm. henkilöautotiheyden kasvusta.

Kehä II:n liikennekäytävän matkustusta eri kulkutavoilla on arvioitu tarkastelemalla Espoon ja Vantaan välisiä matkoja. Ennusteiden mukaan Espoon ja Vantaan väliset matkat kasvavat 2,5 kertaa nopeammin kuin pääkaupunkiseudun matkat keskimäärin. Joukkoliikennematkojen määrä kasvaa 100 % ja henkilöautomatkojen määrä yli 50 % vuoteen 2035 mennessä. Henkilöautoliikenteen kulkutapaosuus laskee ennusteen mukaan muutamalla prosenttiyksiköllä Espoon ja Vantaan välisillä matkoilla.

Pääväylillä tehtävät muut kehittämistoimet siirtävät aluksi liikenteen kasvun painopistettä erityisesti Turunväylälle, Hämeenlinnanväylälle ja Kehä I:lle. Tämä leikkaa selvästi liikenteen kasvua alemmalla verkolla vuoteen 2025 mennessä. Liikenteen kasvu vuosina 2025-2035 kohdistuu mm. maankäytön kehittymisen seurauksena jälleen voimakkaammin tarkastelualueen sisäpuoliselle verkolle.

#### Ehdotetut toimenpiteet

Lisäkaistojen toteuttaminen Turunväylälle jaksolle Tuomarila-Kehä II sekä Hämeenlinnanväylälle jaksolle Kaivoksela-Kannelmäki ovat selvityksen mukaan liikenteen sujuvuuden kannalta kaikkein kiireellisimmät ja merkittävimmät toimenpiteet.



Vuoteen 2025 mennessä maankäytön kasvu lisää tarkasteltujen liittymien kuormitusta. Kuormitusten keventämiseksi on esitetty ensivaiheen kehittämistoimia, jotka sijoittuvat pääasiassa Espoon ja Vantaan puolelle. Helsingin alueella toimenpiteitä ovat Vihdintien pienet parantamistoimet Malminkartanontien ja Kehä I:n liittymissä sekä yhteys Vanhalta Kaarelantieltä Hämeenlinnanväylälle Kuninkaantammen eritasoliittymään. Toimenpiteillä parannetaan sujuvuutta hieman nykytilannetta paremmaksi, mutta toimivuus jää silti joissakin liittymissä melko heikoksi. Toimet kohdistuvat tarkastelualueen pahimpiin liikenneturvallisuuden ongelmakohtiin, joiden turvallisuus paranee merkittävästi. Toimet parantavat myös bussiliikenteen sujuvuutta.

Vuoteen 2035 mennessä ensivaiheen toimet jäävät liikenteen sujuvuuden kannalta riittämättömiksi, mikäli liikenne kasvaa ennusteiden mukaisesti. Useiden liittymien toimivuus uhkaa heiketä samalle tasolle kuin Vihdintien ruuhkaisimmat liittymät (Malminkartanontie ja Rajatorpantie) ovat nykytilanteessa. Myös joidenkin pääväylien kuormitus lähestyy 3+3-kaistaiseksi parannettujen jaksojen välityskykyä. Ennusteisiin sisältyy kuitenkin epävarmuutta, joten liikenteen kasvun jääminen ennustettua pienemmäksi esimerkiksi autoilun kustannusten kasvun tai liikkumistottumusten muutosten takia on mahdollista.

#### Kehä II:n jatkeen vaikutuksia

Kehä II:n jatkeella olisi pääsääntöisesti myönteinen vaikutus vuoden 2035 ennustetilanteen ongelmakohtien liikennöitävyyteen. Selvityksessä tarkasteltiin sekä yleissuunnitelman mukaista että katumaisempaa vaihtoehtoa Kehä II:n jatkeelle. Näiden erot vaikutuksissa jäivät melko pieniksi. Kehä II:n jatkeen toteuduttua ongelmallisimpien liittymien toimivuus on vuoden 2035 ennustetilanteessa nykytilannetta parempi, mutta useiden muiden liittymien toimivuus heikkenee nykyisestä. Toimivuus jää melko heikoksi mm. Vihdintien ja Malminkartanontien liittymässä.

#### Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen

Lintulaaksontien jatke, Rajatorpantien eritasoliittymä ja Kuninkaantammen eritasoliittymä avaavat mahdollisuuksia bussilinjaston kehittämiseksi ja vaihtoyhteyksien parantamiseksi. Nämä muutokset eivät riipu Kehä II:n jatkeen toteutumisesta. Myös esitetyt tie- ja katuverkon sujuvoittamistoimet parantavat bussiliikenteen sujuvuutta.

#### Pyöräily- ja kävely-yhteyksien kehittäminen



10.06.2014

Lsp/5

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistarpeet liittyvät Kehä II:n jatkeen käytävässä ensisijaisesti kehittyvän maankäytön yhteystarpeisiin ja liityntäreitteihin pääverkolle. Lintulaaksontien jatkeen rakentaminen täydentää aluekeskusten välisiä yhteyksiä. Kehä II:n jatkeen liikennekäytävässä on erinomaiset mahdollisuudet toteuttaa yhtenäinen viherkäytävä ja virkistysreitti Helsingin keskuspuistosta Leppävaaran urheilupuistoon.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37312  
heikki.palomaki(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Raportti "Kehä II:n jatkeen vaikutusalueen liikenneverkkoselvitys"