

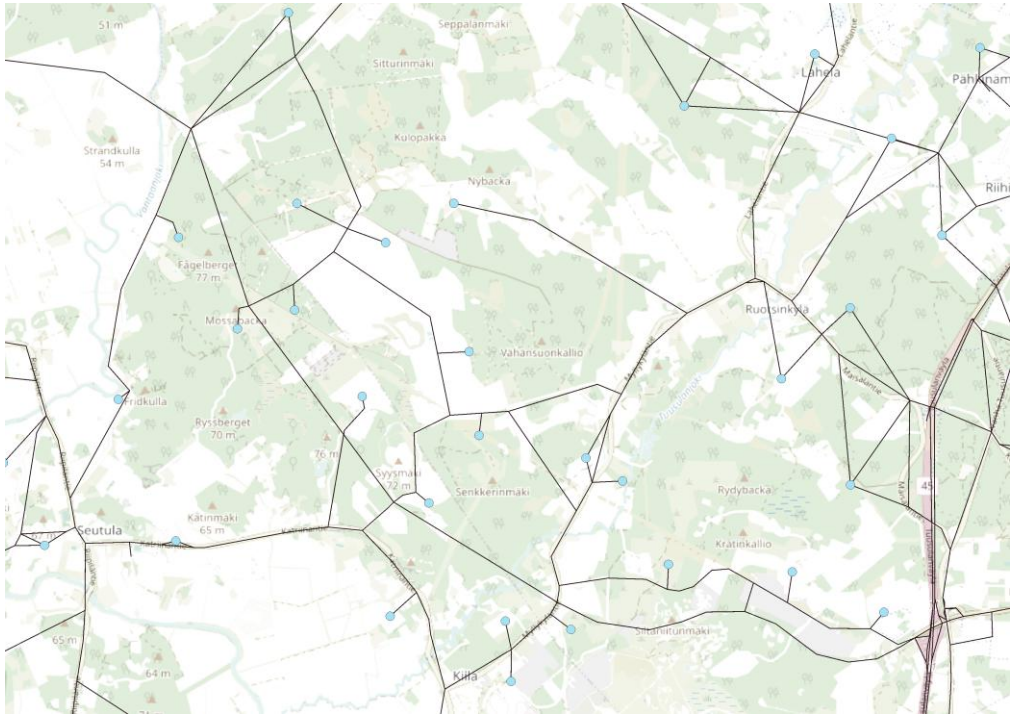
Kiilan Kiertolan kehityskuva ja liikenne

FLOU

Tarkastelujen lähtökohdat

Liikenne-ennusteet on laadittu Helsingin seudun liikenne-ennustejärjestelmän versiolla HELMET-5. Seudullisesti asukas- ja työpaikkamäärinä on käytetty MAL2023 Ve2 suunnitelmaversion mukaista vuoden 2040 ennustetta. Liikenneverkkokuvauksena, sisältäen tie- ja katuverkon sekä joukkoliikenteen verkkokuvaukset, on käytetty vuoden 2060 MAL-suunnitelaman mukaista verkkokuvausta, jossa on mukana mm. tarkastelujen kannalta keskeiset Kehä IV:n kuvaukset.

Tarkastelualueen läheisyydessä mallin aluejakoa, maankäytön sijoittumista ja liikenneverkkokuvausta on tarkennettu hankkeelle luotujen tarkasteluvaihtoehtojen mukaisesti (Ve0+, Ve1, Ve2 ja Ve3).



Kuvaus liikenne-ennusteiden taustalla olevasta yksinkertaistetusta liikenneverkkokuvauksesta. Siniset pisteet kuvaavat maankäytön kohdentumista edustavia ja liikennettä alueelle tuottavia sentroideja.



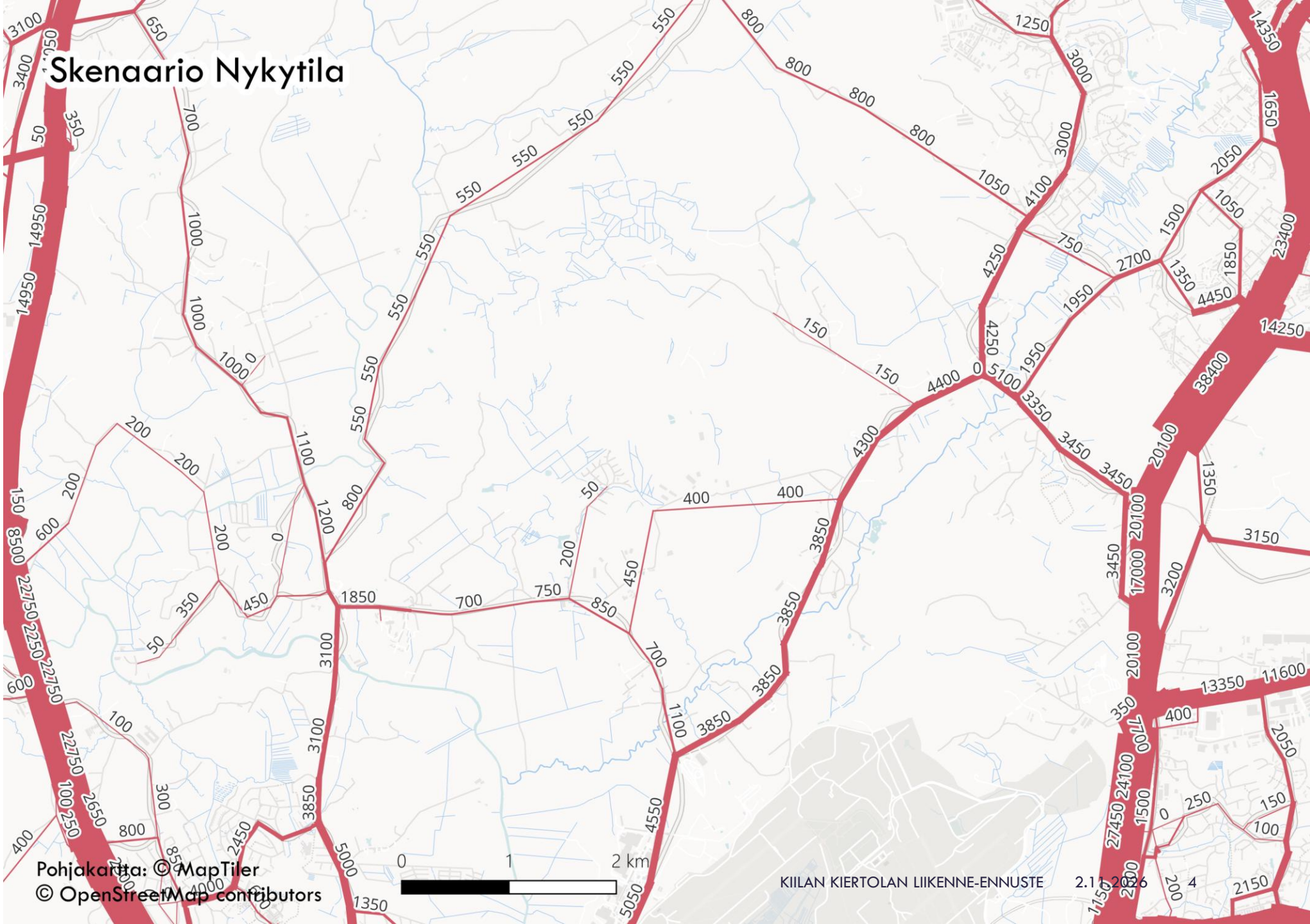
Nykytilanne 2025

Nykytilanne

tarkasteluvaihtoehdon vuorokausiliikenteen määrät (ajon/vrk).

Kuvassa esitetyt liikennemäärät ovat liikennemallin tuottamia nykytilanteen vuorokausiliikennemääriä (ajon/vrk), eivät liikennelaskentoihin perustuvia havaittuja liikennemääriä.

Mallin liikennemäärät vastaavat pääosin liikennelaskennoissa havaittua liikenteen suuruusluokkaa. Tie- ja katuverkolla mallin ja liikennelaskentatietojen välillä esiintyy paikallisia eroja. Erot johtuvat mm. liikennemallin verkon ja aluejaon yleis-piirteisyydestä sekä mallin tavasta sijoitella ja suunnata liikennettä verkolle.

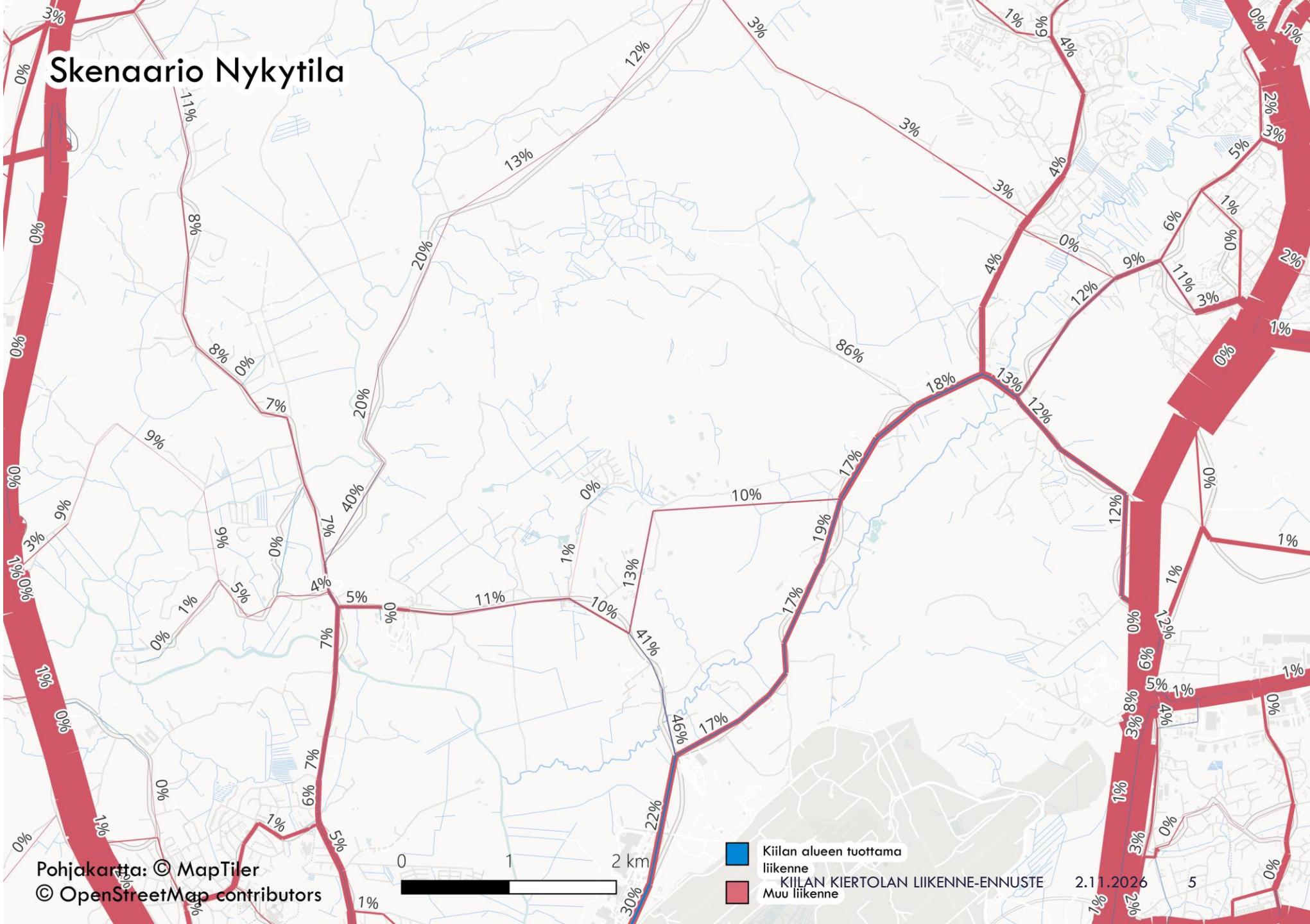


Nykytilanne

Sininen väri ilmaisee liikennemäärää, joka muodostuu Kiilan alueelta ja punainen kaikkea muuta liikennettä.

Prosenttiosuus kertoo Kiilan alueelta muodostuvan liikenteen osuuden kaikesta liikenteestä kyseisellä väylän osalla.

Prosenttiosuudet perustuvat liikennemallin tuottamaan liikenteen suuntautumiseen eivätkä välttämättä täysin vastaa todellista liikenteen jakautumista tieverkolla.



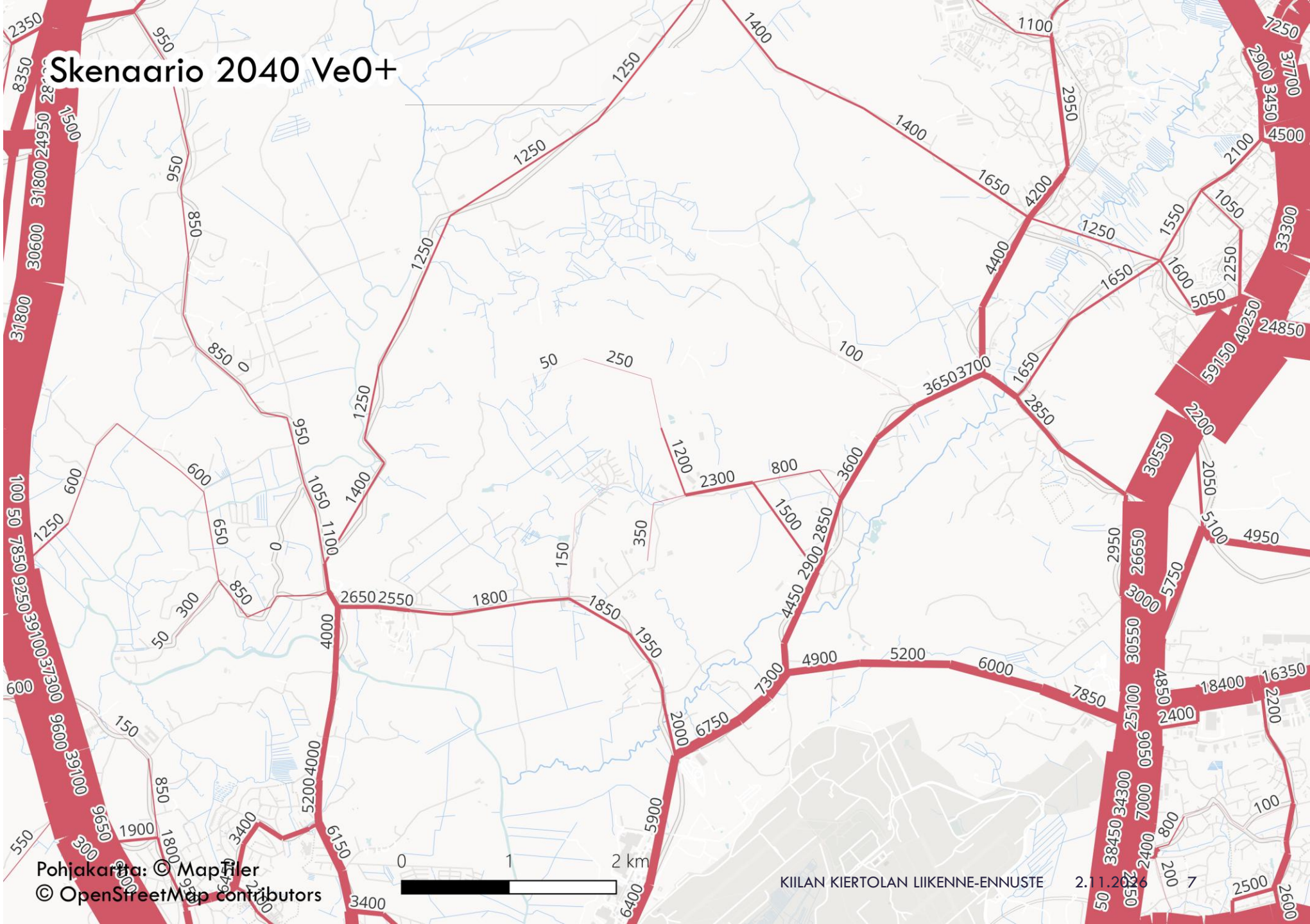
Tilanne 2040 ilman Kehä IV:n toteutumista



Ve0+
Ve0+ tarkastelu-vaihtoehdon vuorokausiliikenteen määrät (ajon/vrk).

Liikenneverkon kuvaus:

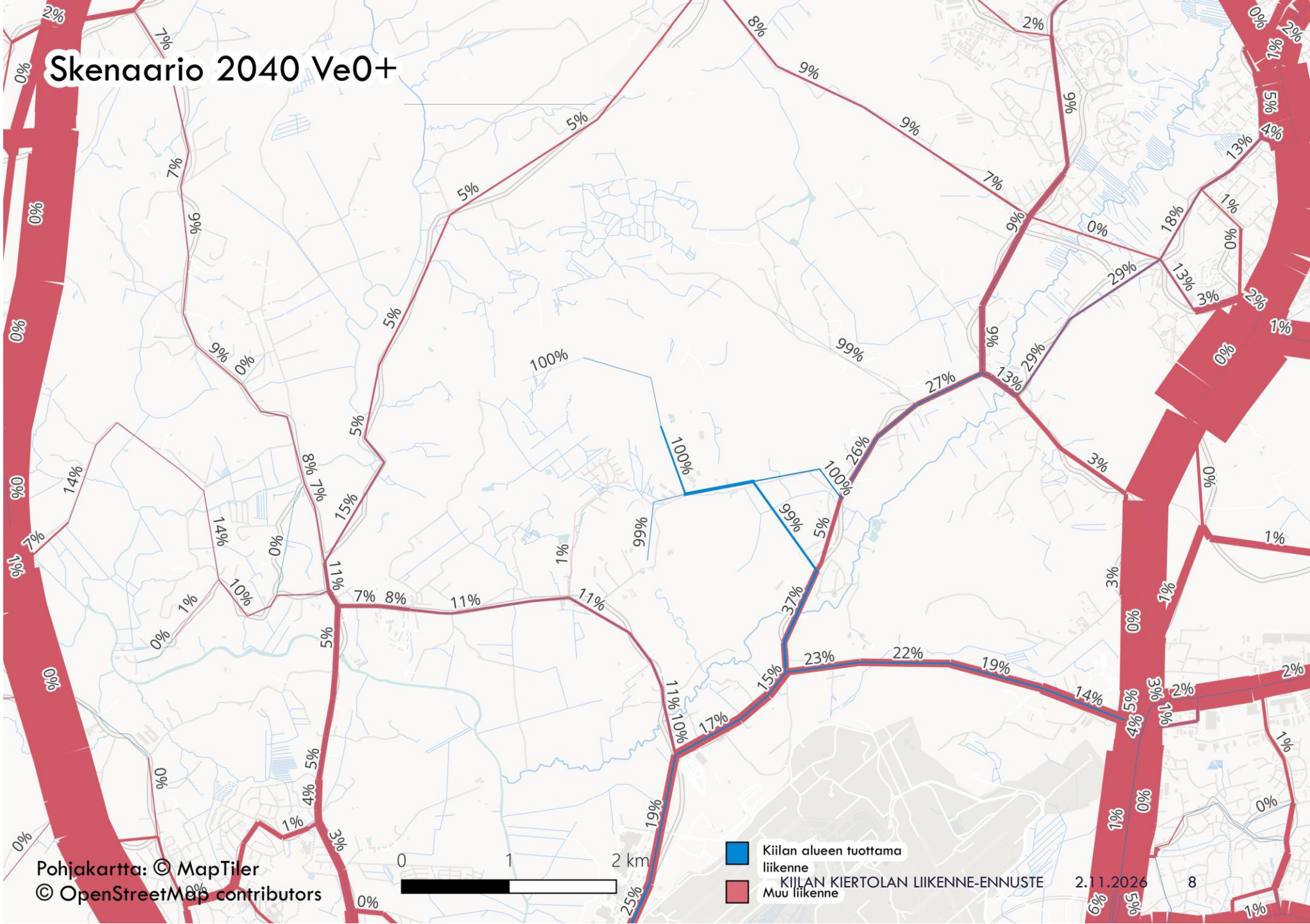
- Kehä IV ei ole toteutunut, joten alueen liikenne tukeutuu pääosin nykyiseen tieverkkoon.
- Senkkerin metsätieltä muodostetaan uusi yhteys Myllykyläntielle ja Focus-alueen kautta uusi yhteys Tuusulanväylälle.
- Hanskalliontie katkaistaan Katriinantien suunnasta ja Katriinantien–Myllykyläntien liittymän pääsuunta muutetaan.
- Liikennemäärät kasvavat nykytilanteeseen verrattuna erityisesti Myllykyläntiellä ja Katriinantien eteläosassa. Kasvua aiheuttavat sekä seudullisen liikenteen yleinen kasvu että alueen maankäytön kehittyminen.



Ve0+
Sininen väri ilmaisee liikennemäärää, joka muodostuu Kiilan alueelta ja punainen kaikkea muuta liikennettä.

Prosenttiosuus kertoo Kiilan alueelta muodostuvan liikenteen osuuden kaikesta liikenteestä kyseisellä väylän osalla.

Prosenttiosuudet perustuvat liikennemallin tuottamaan liikenteen suuntautumiseen eivätkä välttämättä täysin vastaa todellista liikenteen jakautumista tieverkolla.



Tilanne Kehä IV:n toteutumisen jälkeen



2060 VE1–VE3 – liikenneverkon ja maankäytön lähtökohdat

Liikenneverkko:

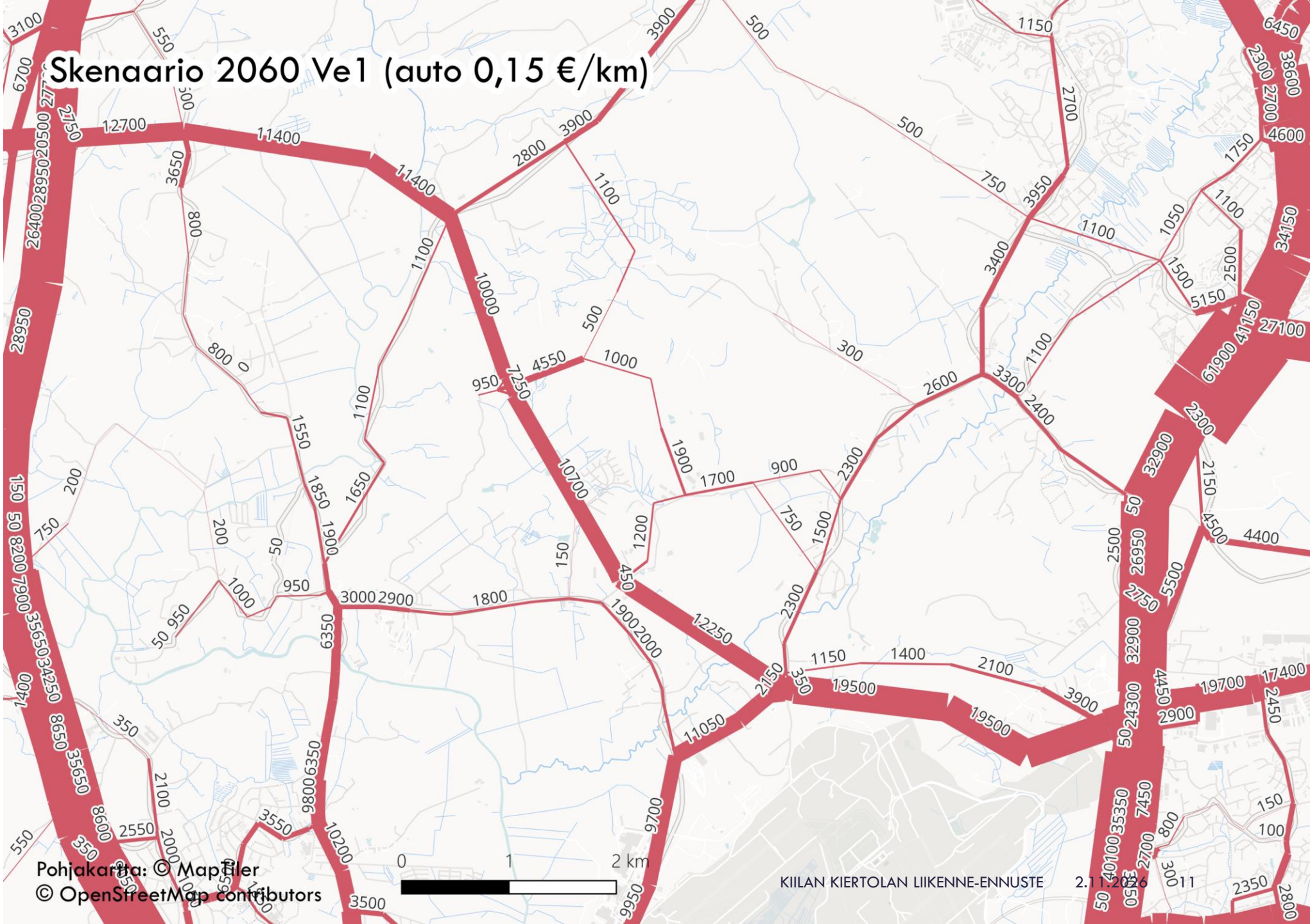
- Kehä IV on toteutunut Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille.
- Alueen liikenne tukeutuu Kehä IV:n uusiin liittymiin ja alueen sisäiseen katuverkkoon.
- Senkkerin alueelle muodostuu rinnakkainen sisäinen liikenneverkko, jolta on yhteydet Myllykyläntielle ja Seutulantielle.
- Hanskalliontie on katkaistu Katriinantien suunnasta.
- Alemman tie- ja katuverkon nykyiset 50-60 km/h nopeusrajoitukset on mallissa alennettu tasolle 40 km/h. Nopeusrajoituksen alentaminen vähentää mallissa merkittävästi läpiajoliikenteen määrää, mutta ei täysin poista sitä. Muutos on tehty, jotta malli vastaa paremmin liikenteen nykyistä suuntautumista ja alueella tehtävät nopeusrajoitusmuutokset suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä.

Maankäytön erot:

- **VE1:** Laajin maankäyttö ja suurin työpaikkamäärä
- **VE2:** rahtiradan terminaali- ja logistiikka-alueet sijoittuvat keskemmälle Senkkerin aluetta ja rajoittavat muuta maankäyttöä
- **VE3:** maankäytön kokonaismäärä lähellä VE1:tä, mutta logistiikka- ja terminaalitoimintojen sijoittuminen eroaa VE1:stä.

Rahtiterminaalin itsensä synnyttämää liikennettä ei ole sisällytetty liikenne-ennusteeseen, koska terminaalin liikennetuotoksesta ei ole ollut käytettävissä riittäviä lähtötietoja.

2060 Ve1
tarkasteluvaihtoehdon vuorokausiliikenteen määrät (ajon/vrk).

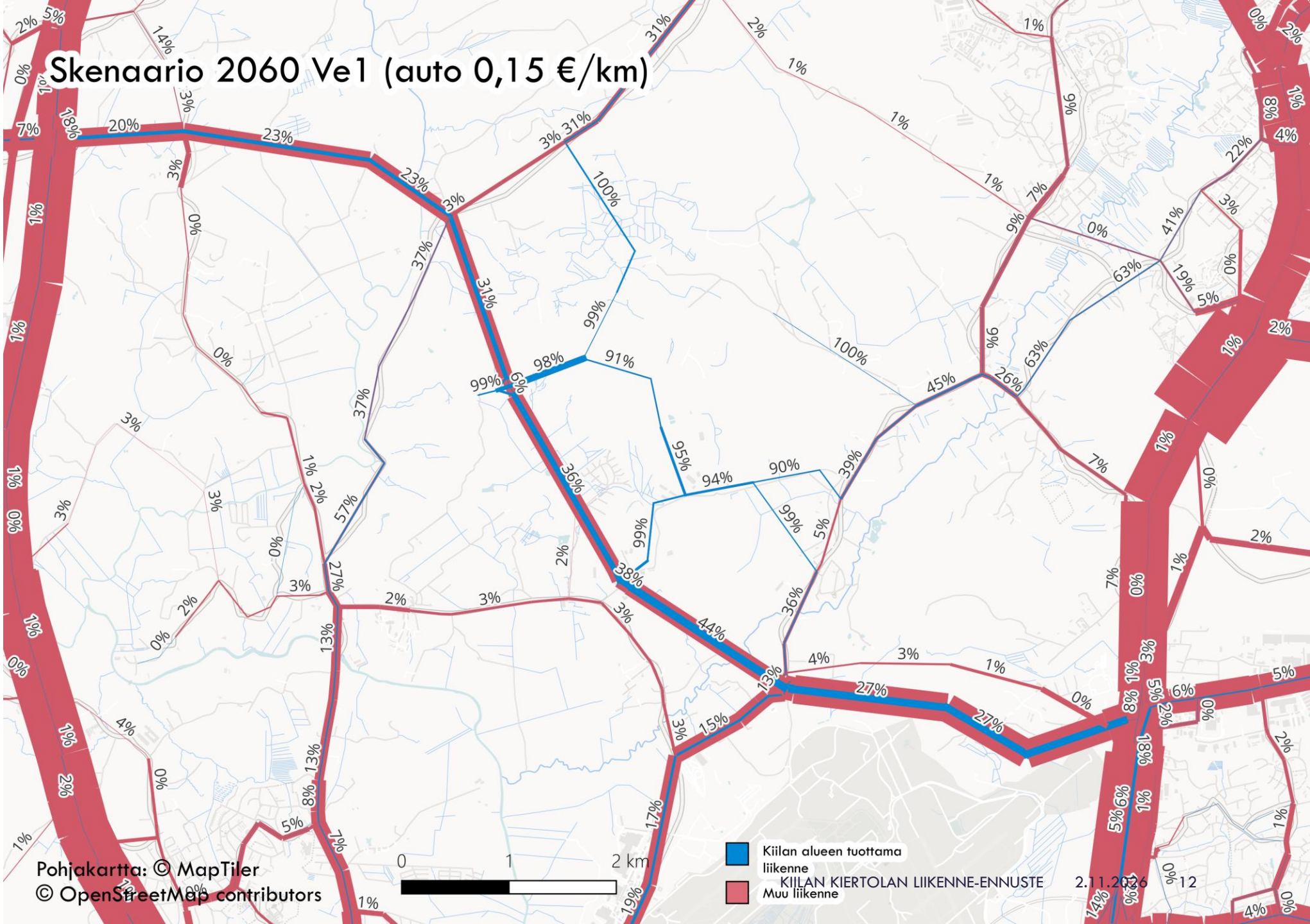


FLOU

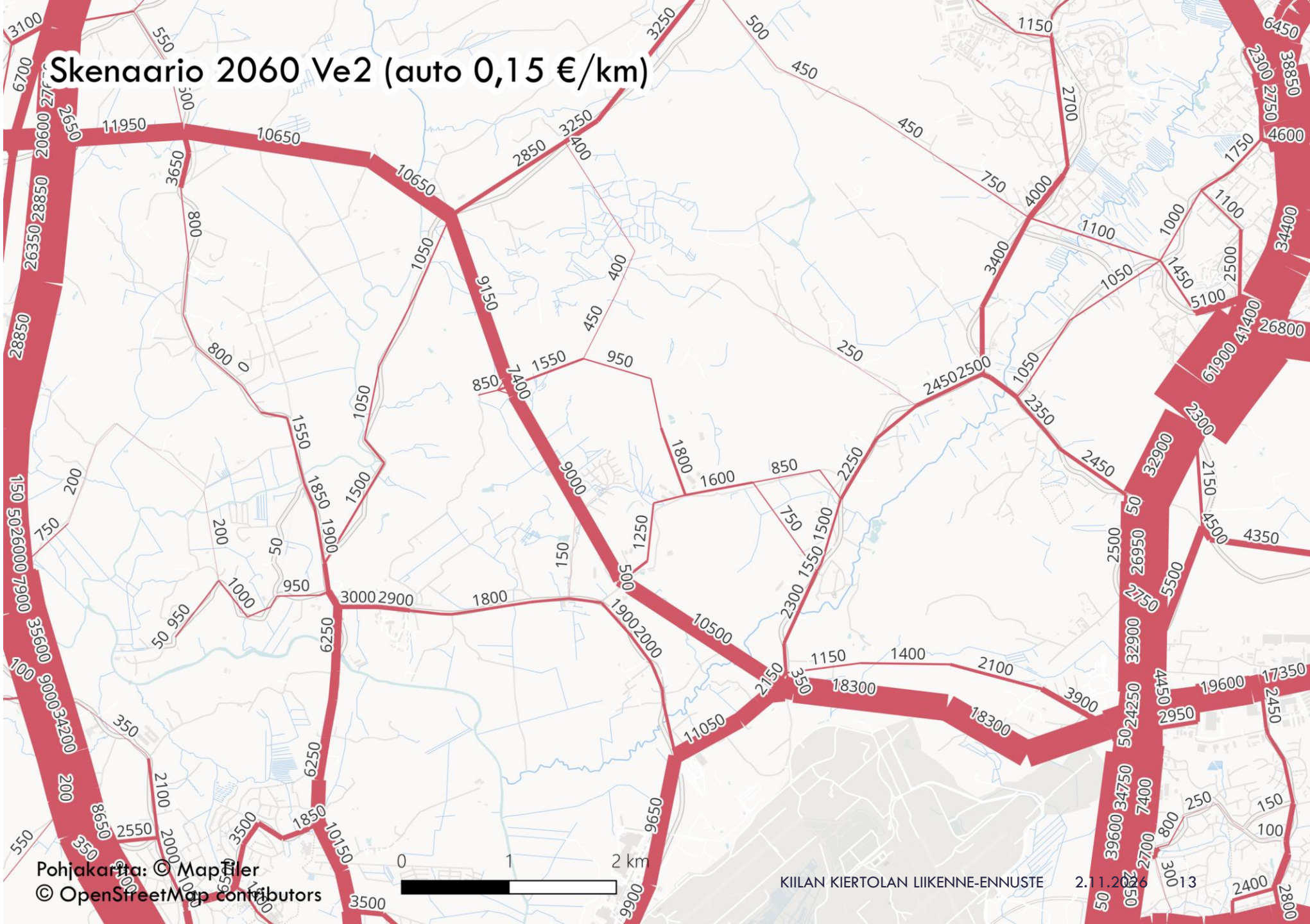
2060 Ve1
Sininen väri ilmaisee liikennemäärää, joka muodostuu Kiilan alueelta ja punainen kaikkea muuta liikennettä.

Prosenttiosuus kertoo Kiilan alueelta muodostuvan liikenteen osuuden kaikesta liikenteestä kyseisellä väylän osalla.

Prosenttiosuudet perustuvat liikennemallin tuottamaan liikenteen suuntautumiseen eivätkä välttämättä täysin vastaa todellista liikenteen jakautumista tieverkolla.



2060 Ve2
tarkasteluvaihtoehdon vuorokausiliikenteen määrät (ajon/vrk).

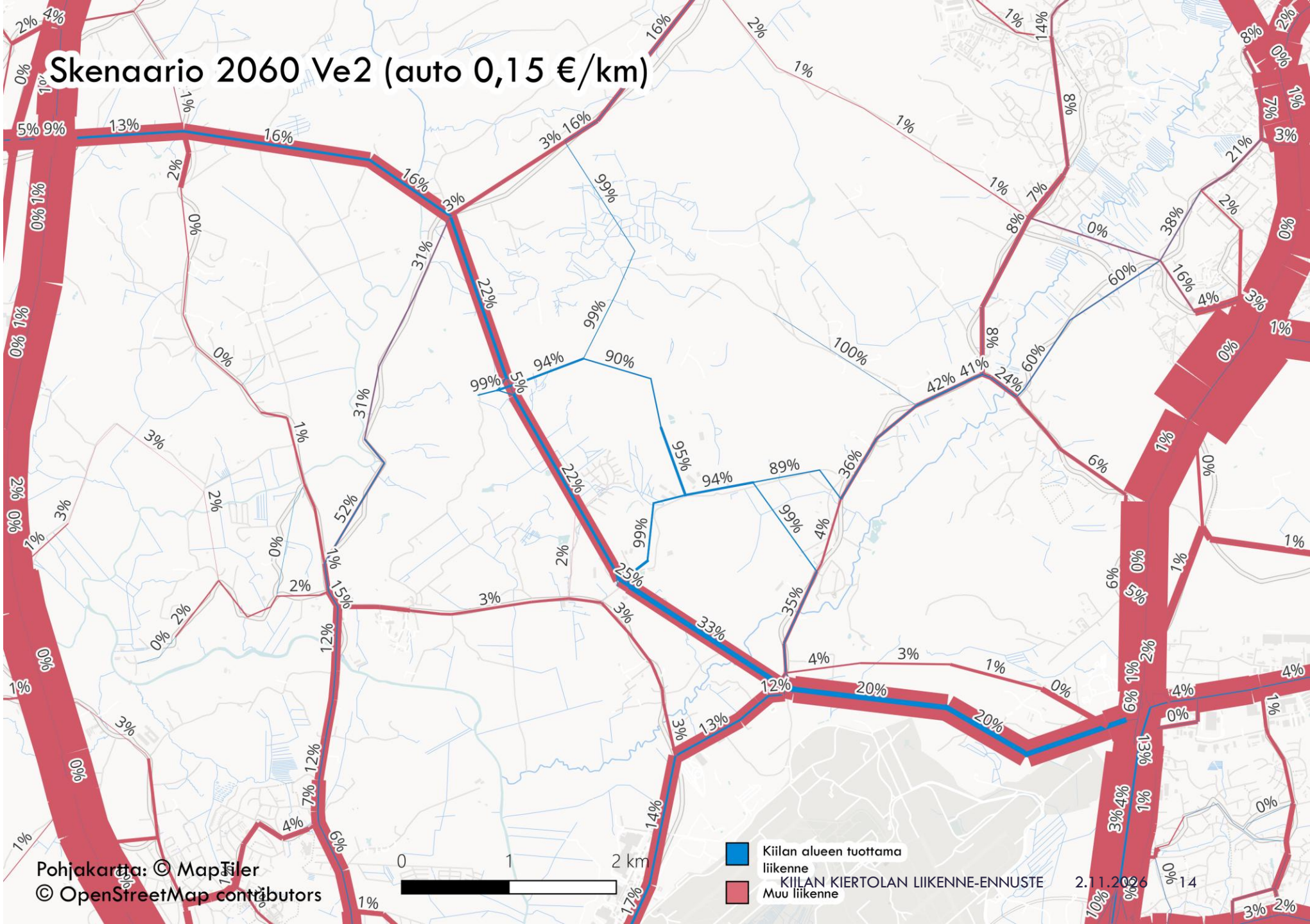


FLOU

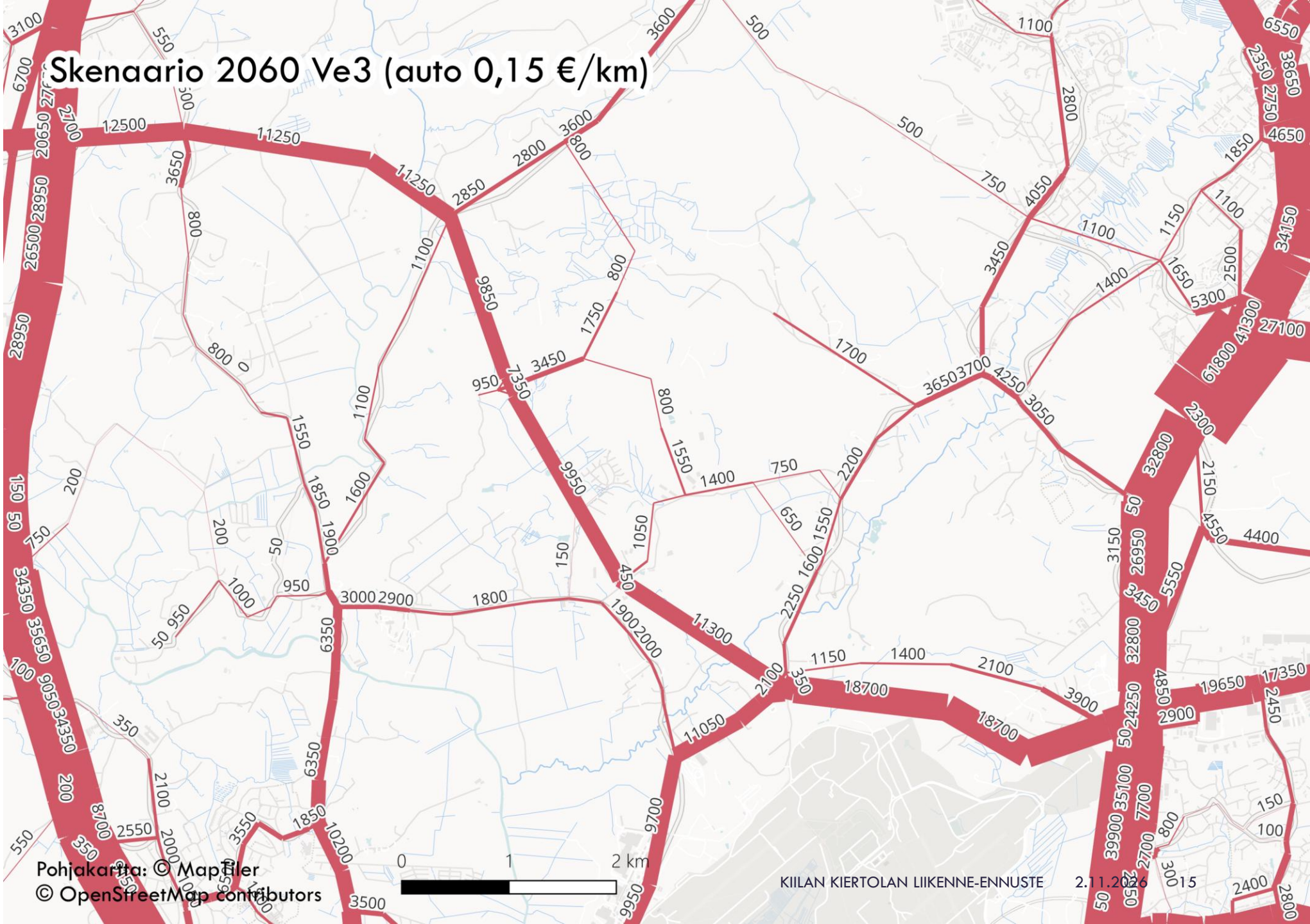
2060 Ve2
Sininen väri ilmaisee liikennemäärää, joka muodostuu Kiilan alueelta ja punainen kaikkea muuta liikennettä.

Prosenttiosuus kertoo Kiilan alueelta muodostuvan liikenteen osuuden kaikesta liikenteestä kyseisellä väylän osalla.

Prosenttiosuudet perustuvat liikennemallin tuottamaan liikenteen suuntautumiseen eivätkä välttämättä täysin vastaa todellista liikenteen jakautumista tieverkolla.



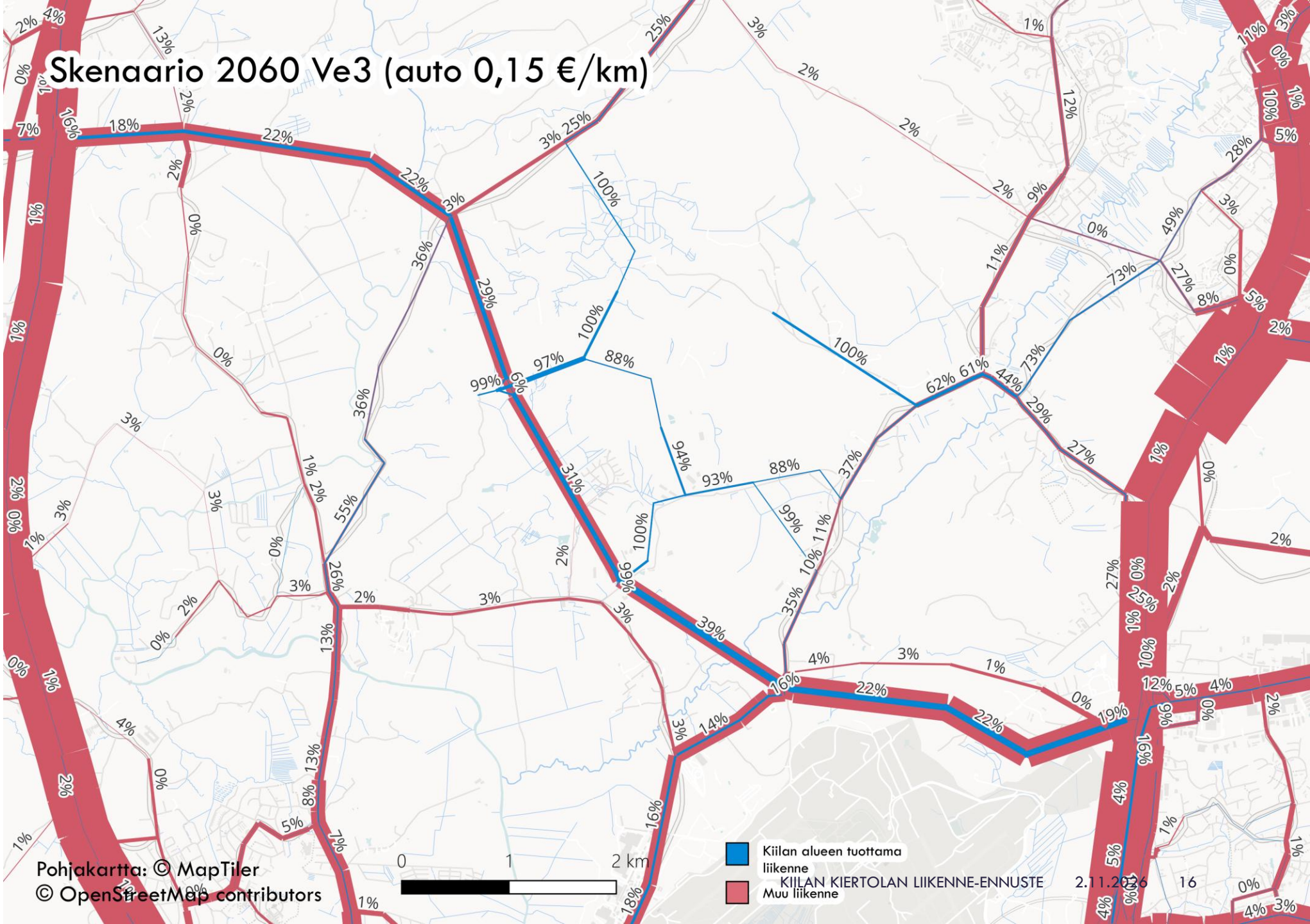
2060 Ve3
tarkasteluvaihtoehdon vuorokausiliikenteen määrät (ajon/vrk).



2060 Ve3
Sininen väri ilmaisee liikennemäärää, joka muodostuu Kiilan alueelta ja punainen kaikkea muuta liikennettä.

Prosenttiosuus kertoo Kiilan alueelta muodostuvan liikenteen osuuden kaikesta liikenteestä kyseisellä väylän osalla.

Prosenttiosuudet perustuvat liikennemallin tuottamaan liikenteen suuntautumiseen eivätkä välttämättä täysin vastaa todellista liikenteen jakautumista tieverkolla.



Liittymien liikennemäärät

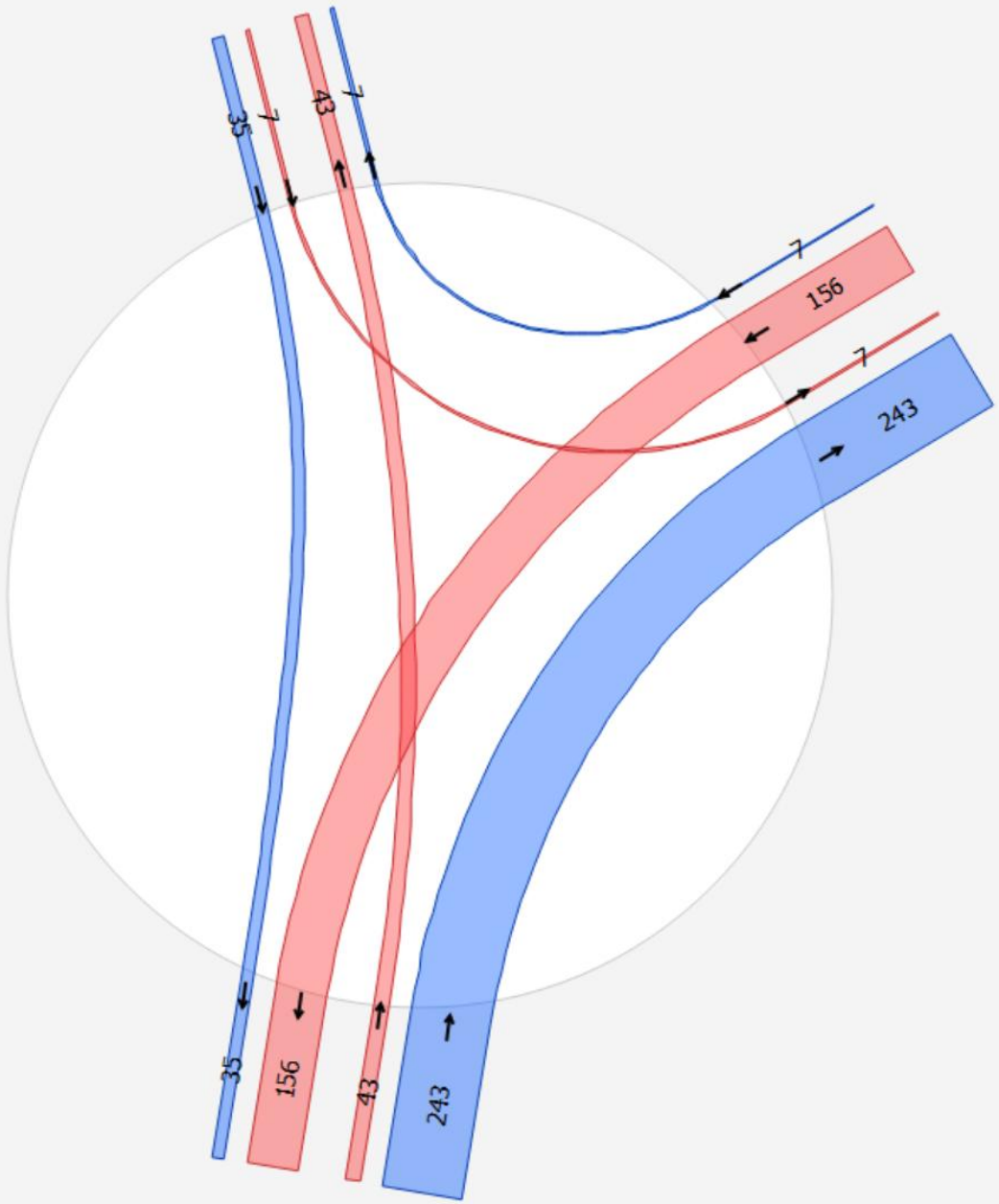
Katriinantien – Myllykyläntien



Nykytila

Katriinantien ja Myllykyläntien liittymä lltahuipputunnilla.

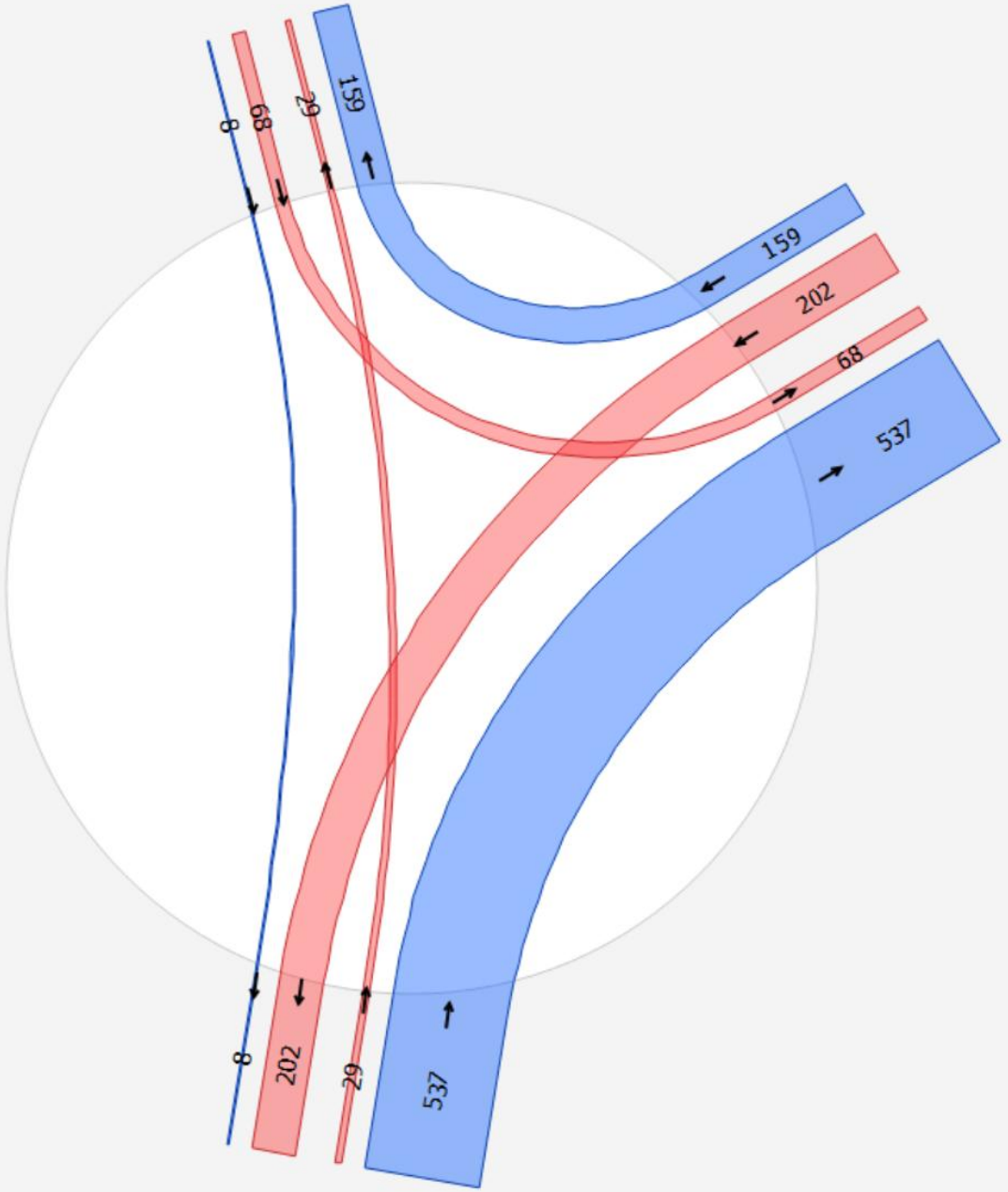
Kuvassa esitetyt liittymäkohtaiset liikennemäärät ovat liikennemallin tuottamia iltahuipputunnin liikennemääriä (ajon/h).



2040 Ve0+

Katriinantien ja Myllykyläntien liittymä lltahuipputunnilla.

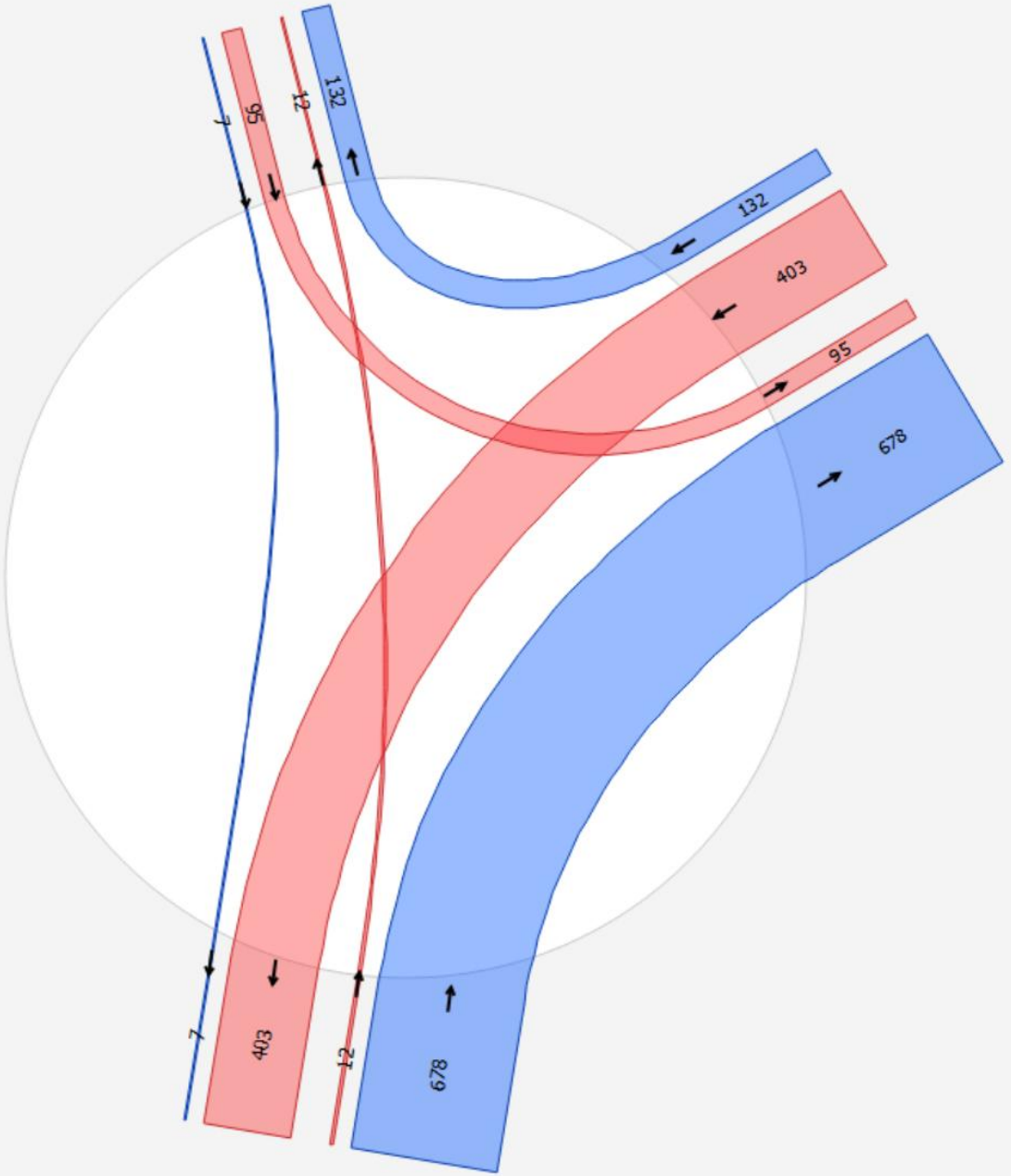
Kuvassa esitetyt liittymäkohtaiset liikennemäärät ovat liikennemallin tuottamia iltahuipputunnin liikennemääriä (ajon/h).



2060 Ve1

Katriinantien ja Myllykyläntien liittymä Iltahuipputunnilla.

Kuvassa esitetyt liittymäkohtaiset liikennemäärät ovat liikennemallin tuottamia iltahuipputunnin liikennemääriä (ajon/h).



Yhteenveto



Yhteenveto

Esitetyt liikennemäärät perustuvat alueille suunniteltuihin työpaikkamääriin. Arvioihin liittyy kuitenkin merkittävää epävarmuutta, sillä syntyvää liikennettä ei voida luotettavasti arvioida pelkästään kaavoitettujen toimintojen tai työpaikkojen määrän perusteella. Epävarmuus on erityisen suurta maa-aineskuljetusten ja logistiikkatoimintojen osalta, koska niiden liikennemäärät ja liikennevirtojen suuntautuminen voivat vaihdella huomattavasti toiminnan luonteen, laajuuden ja ajankohdan mukaan.

Tarkastelualueen liikenneverkon ennustetaan kuormittuvan merkittävästi tulevaisuudessa. Seudun väestönkasvun arvioidaan lisäävän liikennettä ja kasvattavan ruuhkia Hämeenlinnanväylällä, Tuusulanväylällä ja Kehä III:lla. Tämän seurauksena liikennettä siirtyy yhä enemmän vaihtoehtoisille rinnakkaisille reiteille. Tarkastelualueella tämä voi tarkoittaa sitä, että Katriinantielle ohjautuu merkittäviä määriä Helsingin suuntaan suuntautuvaa läpiajoliikennettä. Alueen maankäytön muutokset ja niistä aiheutuva liikenteen kasvu muodostavat siten vain osan ennustetusta kokonaisliikennemäärien kasvusta.

Muutoksena aiempiin tarkasteluihin, vuosien 2040 ja 2060 liikenneverkkokuvauksissa alemman tason tie- ja katuverkon nykyiset 60 km/h nopeusrajoitukset on alennettu arvon 40 km/h. Nopeusrajoituksen alentaminen vähentää mallissa merkittävästi läpiajoliikenteen määrää, mutta ei täysin poista sitä. Muutos on tehty, jotta liikenteen suuntautuminen vastaisi paremmin nykyistä havaittua tilannetta. Alueen mahdolliset nopeusrajoitusmuutokset ja niiden tarkempi kohdentuminen suunnitellaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Perusolettamana on, että henkilöauton kilometrikustannus pysyy tulevaisuuden ennusteissa nykyisellä tasolla 0,15 €/km.


FLOU