

Kehä I pullonkaulat, 2. vaihe (Helsinki, Espoo)

Suunnittelukohde 2/2019

Kehä I on pääkaupunkiseudun tärkeä kehäväylä ja Suomen vilkkain maantie. Tavoitteena on parantaa liikennejärjestelmän toimintavarmuutta ja liikenneturvallisuutta. Ensimmäisten osahankkeiden suunnitelmavalmius toteuttamiseen on arviolta vuonna 2019.

NYKYTILA

Kehä I on pääkaupunkiseudun tärkeä kehäväylä ja Suomen vilkkain maantie. Se yhdistää Helsingin keskustaan johtavat säteittäisväylät ja kytkee asuin- ja työpaikka-alueita toisiinsa ja seudun muihin pääväyliin.

Liikennemäärät ovat nykyisin 31 000–109 000 ajon/vrk. Vuoteen 2030 mennessä liikenteen on oletettu kasvavan 40 000–122 000 ajon/vrk. Liikennevirta on häiriöherkkää ja ruuhka-aikoina kriittisillä osuuksilla on päivittäin pitkiä seisovia jonoja. Matka-ajan ennustettavuus on heikko. Kehä I:llä kulkee myös seudun poikittaista joukkoliikennettä. Kehä I on onnettomuustiheydeltään maan vaarallisin maantie. Onnettomuustiheys on 128 hvjonn/100 km/vuosi. Keskiostasastaan Kehä I on parannettu eritasoliittymien varustetuksi kaupunkiväyläksi, mutta länsi- ja itäosilla on vielä liikennevalo-ohjattuja tasoliittymiä. Osuuksilla Kurkijoentie–Länsiväylä ja Kontula–Itäkeskus liittymät ovat valo-ohjattuja tasoliittymiä, joissa tapahtuu runsaasti liikenneonnettomuuksia.

HANKE JA TAVOITTEET

Tavoitteena on parantaa liikennejärjestelmän toimintavarmuutta ja liikenneturvallisuutta tärkeällä kaupunkiseudun kehäväylällä.

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Nykyiset valo-ohjatut tasoliittymät parannetaan eritasoliittymiksi Kalevalantien (Maarinsolmu) ja Myllypuron liittymissä
- Lisäkaistat Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille.



AIKATAULU

- Myllypuron eritasoliittymän tiesuunnitelman hyväksymispäätös on valmisteilla. Välin Kalevalantie–Vt1 tiesuunnitelma on hyväksytty Laajalahdensolmun parantamisen edellyttämin osin.
- Maarinsolmun osalta hyväksyttävyyden edellyttää asemakaavatilanteen selkiytymistä. Maarinsolmu kytkeytyy rakenteellisesti viereen suunnitella olevaan Hagalundinkallion tunneliin, minkä johdosta sitä ei ole syytä viedä eteenpäin erillään tunnelihankkeesta, ellei käy selväksi ettei tunnelia tulla lähiaikoina rakentamaan.
- Ensimmäisten osahankkeiden suunnitelmavalmius toteuttamiseen on arviolta vuonna 2019.
- Lisäkaistoille ole aikataulua. Ensimmäisessä vaiheessa tulee laatia lisäkaistojen toteutettavuustarkastelu.

KUSTANNUKSET

Maarinsolmun ja Myllypuron liittymien parantamisten kustannusarvio on yhteensä noin 78 milj. euroa (MAKU 2010;130). Kustannusjako sovitaan erikseen osahankkeittain.

Lisäkaistojen karkea kustannusarvio on 13 milj. euroa.

VAIKUTUKSET

- + Kehä I:n sujuvuus paranee ja häiriöherkkyys vähenee.
- + Liikenteen turvallisuus paranee. Eritasoliittymien toteuttaminen vähentää henkilövahinko-onnettomuuksia 5 onnettomuudella vuodessa.
- + Liikenteen meluhaitat vähenevät.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja sen turvallisuus paranee
- + Joukkoliikenteen edellytykset paranevat.
- + Tukee maankäytön kehittämismahdollisuuksia.
- Suurista liikennemääristä johtuen ruuhkat eivät kokonaan poistu.

Eritasoliittymien hyötykustannussuhde vaihtelee kohteittain 1,3–6,4.