

HELSINGIN KAUPUNKISEUDUN LIKENNETUTKIMUS

OSA II YLEISSUUNNITELMAT

**WILBUR SMITH & ASSOCIATES
INSINÖÖRITOIMISTO PENTTI POLVINEN**

HELSINGIN KAUPUNKISEUDUN LIIKENNETUTKIMUS

OSA II YLEISSUUNNITELMAT

**WILBUR SMITH & ASSOCIATES
INSINÖÖRITOIMISTO PENTTI POLVINEN**

SISÄLLYSLUETTELO

| | Sivu |
|--|-------------|
| Johdanto | 7 |
| Moottoritie M I Ruoholahti — Koskela | 13 |
| Moottoritie M II Ruoholahti — Kaivoksela | 23 |
| Moottoritie M III Munkkivuori — Koskela | 35 |
| Moottoritie M IV Kruunuhaka — Östersundom | 45 |
| Moottoritie M V Koskela — Korso | 61 |
| Moottoritie M VI Stensvik — Östersundom | 79 |
| | |
| Moottorikatu E I Ruoholahti — Kruunuhaka | 107 |
| Moottorikatu E II Munkkiniemi — Kyläsaari | 113 |
| Moottorikatu E III Rautatieasema — Kehätie | 119 |
| Moottorikatu E IV Kauklahti — Lassila | 133 |
| Moottorikatu E V Matinkylä — Laaksohahti | 147 |
| Moottorikatu E VI Otaniemi — Vihdintie | 157 |
| Moottorikatu E VII Malmi — Mellunkylä | 173 |
| Moottorikatu E VIII Laajasalo — Herttoniemi | 183 |
| Moottorikatu E IX Viikki — Myllypuro | 189 |
| Moottorikatu E X Malmi — Kuninkaala | 195 |

JOHDANTO

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen raportin osassa I on selvitetty suositellun liikennejärjestelmän kehittämiseen ja valintaan liittyvät näkökohdat. Seuraavana vaiheena yksityiskohtaisempaan suunnitteluun siirryttäessä on alustavien yleissuunnitelmien laatiminen. Näiden tarkoituksena on osoittaa, miten väylät voidaan sijoittaa maastoon ja minkälaiset liikenneteknilliset ratkaisut ovat tarpeellisia ennustettujen liikennemäärien välittämiseksi. Tehdyt suunnitelmat ovat myös apuna, kun kyseisten teiden rakentamista varten ryhdytään valmistamaan yksityiskohtaisia suunnitelmia.

Suositteltoon liikennejärjestelmään kuuluvasta 315 kilometrin pituisesta kuvan 1 mukaisesta moottoritie- ja moottorikatuverkosta on laadittu teiden sijainnin ja liikenneteknilliset ratkaisut osoittavat yleissuunnitelmat 99.2 kilometristä moottoriteitä ja 81.2 kilometristä moottorikatuja. Koko verkosta tällaisia suunnitelmia ei ollut tarkoituksenmukaista tehdä, koska osa teistä on jo rakennettu tai parhaillaan suunniteltavana.

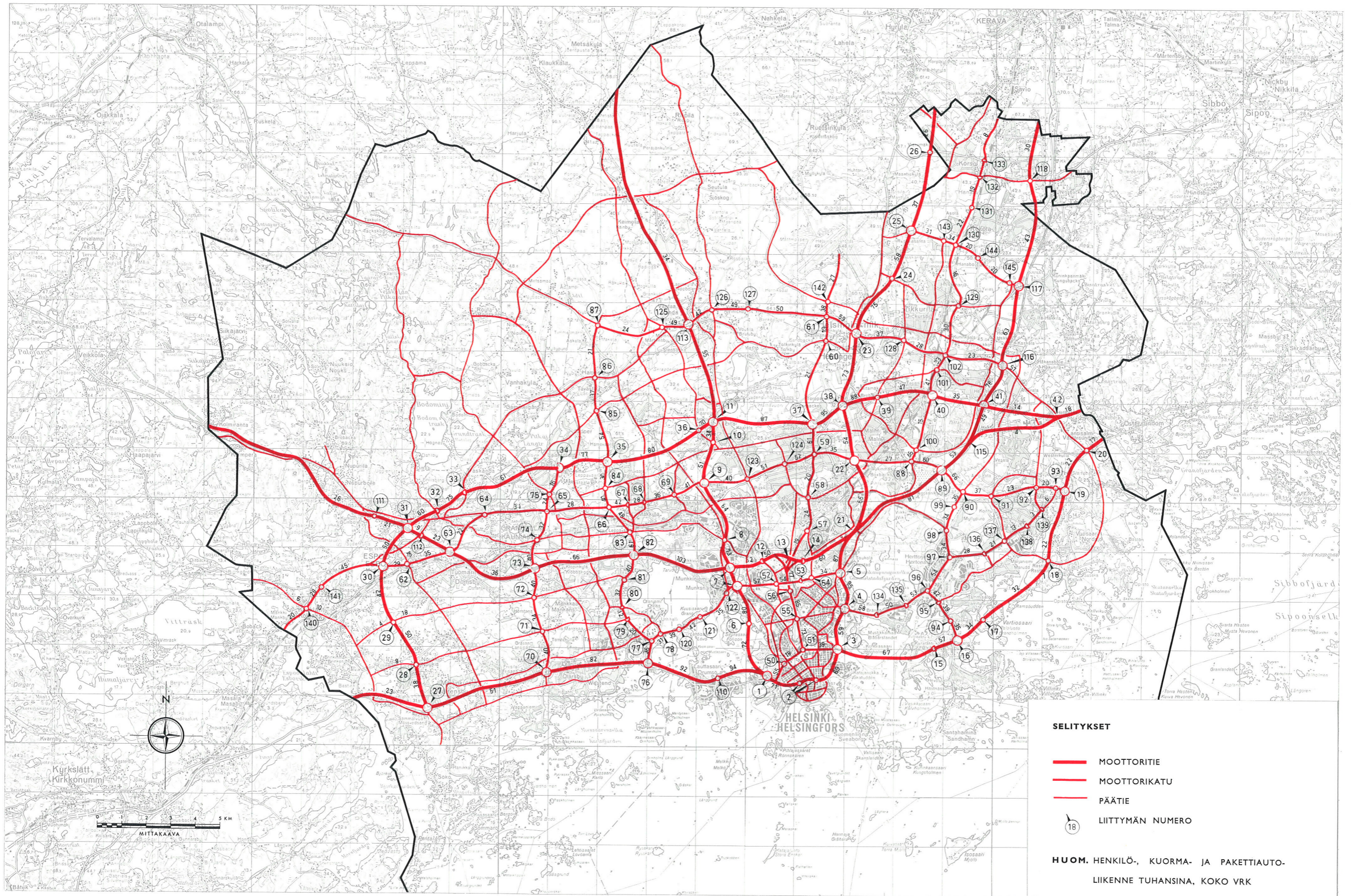
Suunnitelmat on tehty raportin I osan luvussa 11 esitettyjen teknillisten ohjeiden perusteella. Maastoa koskevat tiedot perustuvat pääasiassa uusimpiin mitta-kaavassa 1:2000 oleviin karttoihin. Lisäksi on ollut käytävissä tehdyt tie- ja katusuunnitelmat suunnittelun kannalta tärkeiltä osuuksilta. Maaperätutkimuksia on kyseistä työtä varten tehty Liisankatu—Laajasalo väliseltä merialueelta.

Teiden rakennuskustannukset on laskettu käyttäen yksikkökustannuksia, jotka on esitetty raportin I osan luvussa 11. Koska maaperätutkimuksia ei ole voitu koko laajuudessaan sisällyttää työhön, kustannukset ovat verraten likimääräisiä erityisesti lyhyitä tiejaksoja tarkasteltaessa.

Helsingin keskikaupungin tiestön suunnittelussa oli käytettävissä tällä alueella sijaitsevien rakennusten historiallisen tai rakennustaiteellisen arvon osoittava tutkimus. Suunnittelussa pyrittiin tutkimuksen tulokset ottamaan huomioon mahdollisuuksien mukaan.


Mittakaavassa 1:4000 olevien suunnitelmien esitysvassa on huomattava, että alustaviin tiesuunnitelmiin on sisällytetty muissa yhteyksissä laadittuja suunnitelmia. Nämä on esitetty varsinaisista suunnitelmista poikkeavalla tavalla. Suunnitteluajankohtana olemassa oleva, mutta pohjakartasta puuttuva tie on esitetty ajoradan molemmin puolin merkityillä reunaviivoilla. Katkoviivalla on merkitty aikaisemmin suunniteltu, mutta toistaiseksi toteuttamaton suunnitelma.

Taulukossa 1 on esitetty yhteenveto yleissuunnitelmiin sisältyvistä moottoriteiden liikennettä, poikkileikkausta, toteuttamisvaihetta ja kustannuksia koskevista tiedoista. Vastaavat tiedot moottorikaduista on esitetty taulukossa 2.





SELITYKSET


 LIITTYMÄN LIIKENNEMÄÄRÄT
 LIITTYMÄN NUMERO

HUOM. HENKILÖ-, KUORMA- JA PAKETTIAUTOLIIKENNE TUHANSINA, KOKO VRK

Taulukko 1

YLEISSUUNNITELMIIN SISÄLTYVÄT MOOTTORITIET

| MOOTTORITIEOSUUS | | | PITUUS (km) | LIIKENNE ²⁾ | | TOTEUT. ³⁾ VAIHE | KUSTANNUKSET (milj. mk) | | |
|------------------|----------------------|----------------------|----------------|------------------------|---------------|--------------------------------|-------------------------|---------|----------|
| Tunnus | Mistä ¹⁾ | Mihin ¹⁾ | | V. 2000 | KAISTOJA | | Rakennus | Tieluae | Yhteensä |
| M I | Ruoholahti (1) | Liisankatu (3) | 4.1 | 19—71 | 2 + 2 , 4 + 4 | VI | 223.1 | 80.0 | 303.1 |
| M I | Liisankatu (3) | Kyläsaari (5) | 3.3 | 59—85 | 3 + 3 , 4 + 4 | IV | 60.1 | 8.3 | 68.4 |
| M I | Kyläsaari (5) | Koskela (21) | 1.5 | 87 | 4 + 4 | III | 18.9 | 0.1 | 19.0 |
| M II | Ruoholahti (1) | Pikku-Huopalahti (7) | 3.8 | 72—80 | 4 + 4 | V | 57.8 | 0.0 | 57.8 |
| M II | Pikku-Huopalahti (7) | Lassila(9) | 4.6 | 64—73 | 4 + 4 | III | 48.2 | 0.6 | 48.8 |
| M II | Lassila (9) | Kaivoksela (11) | 3.2 | 34—51 | 3 + 3 | III | 16.8 | 0.8 | 17.6 |
| M III | Pikku-Huopalahti (7) | Pasila (13) | 3.6 | 50—62 | 3 + 3 | II | 40.9 | 0.4 | 41.3 |
| M III | Pasila (13) | Koskela (21) | 3.8 | 51—60 | 4 + 4 | II | 38.9 | 0.0 | 38.9 |
| M IV | Liisankatu (3) | Laajasalo (16) | 5.0 | 57—67 | 3 + 3 | IV, V | 157.7 | 2.1 | 159.8 |
| M IV | Laajasalo (16) | Tutkimusalueen raja | 11.1 | 22—34 | 2 + 2 | VI | 54.3 | 5.4 | 59.7 |
| M V | Koskela (21) | Pukinmäki (22) | 3.7 | 66 | 4 + 4 | V | 23.0 | 0.0 | 23.0 |
| M V | Pukinmäki (22) | Siltämäki (38) | 2.3 | 54 | 4 + 4 | V | 15.4 | 0.5 | 15.9 |
| M V | Siltämäki (38) | Tammisto (23) | 3.0 | 73 | 4 + 4 | V | 8.7 | 1.2 | 9.9 |
| M V | Tammisto (23) | Ruskeasanta (25) | 4.9 | 58—75 | 3 + 3 , 4 + 4 | II | 22.9 | 1.8 | 24.7 |
| M V | Ruskeasanta (25) | Tutkimusalueen raja | 4.8 | 26—37 | 2 + 2 | II | 14.6 | 1.5 | 16.1 |
| M VI | Martinkylä (27) | Muurala (30) | 6.1 | 38—50 | 3 + 3 | III | 39.5 | 2.8 | 42.3 |
| M VI | Muurala (30) | Lövkulla (31) | 1.9 | 50 | 3 + 3 | IV | 12.4 | 1.1 | 13.5 |
| M VI | Lövkulla (31) | Rastaala (34) | 6.9 | 60—75 | 4 + 4 | VI | 37.3 | 2.1 | 39.4 |
| M VI | Rastaala (34) | Hämevaara (35) | 1.9 | 77 | 4 + 4 | VI | 9.8 | 0.8 | 10.6 |
| M VI | Hämevaara (35) | Kaivoksela (11) | 4.9 | 70—80 | 4 + 4 | V | 25.7 | 1.3 | 27.0 |
| M VI | Kaivoksela (11) | Tuomarinkylä (37) | 3.9 | 87 | 4 + 4 | IV | 17.9 | 2.0 | 19.9 |
| M VI | Tuomarinkylä (37) | Siltämäki (38) | 1.3 | 95 | 3 + 3 , 2 + 3 | II | 8.7 | 0.2 | 8.9 |
| M VI | Siltämäki (38) | Tapanila (40) | 3.9 | 47—88 | 3 + 3 , 4 + 4 | V | 29.7 | 2.4 | 32.1 |
| M VI | Tapanila (40) | Jakomäki (41) | 2.2 | 35 | 2 + 2 | V | 9.7 | 0.8 | 10.5 |
| M VI | Jakomäki (41) | Länsialmi (42) | 3.5 | 14 | 2 + 2 | V | 14.4 | 0.8 | 15.2 |
| YHTEENSÄ | | | 99.2 | | | | 1 006.4 | 117.0 | 1 123.4 |

1) Suluissa liittymän numero, vrt. kuva 1.

2) Liikenne tuhansina ajoneuvoina (henkilö-, kuorma- ja pakettiautot).

3) I = 1970—1975, II = 1976—1980, III = 1981—1985, IV = 1986—1990, V = 1991—1995, VI = 1996—2000.

Taulukko 2

YLEISSUUNNITELMIIN SISÄLTÄVÄT MOOTTORIKADUT

| Tunnus | MOOTTORIKATUOSUUS | | PITUUS (km) | LIIKENNE ²⁾ V. 2000 | KAISTOJA | TOTEUT. ³⁾ VAIHE | KUSTANNUKSET (milj. mk) | | |
|--------|----------------------|---------------------|----------------|-----------------------------------|---------------|--------------------------------|-------------------------|---------|----------|
| | Mistä ¹⁾ | Mihin ¹⁾ | | | | | Rakennus | Tiealue | Yhteensä |
| E I | Ruoholahti (1) | Rautatieasema (51) | 2.9 | 18—55 | 2 + 2 , 3 + 3 | III, II | 38.7 | 8.0 | 46.7 |
| E I | Rautatieasema (51) | Liisankatu (3) | 1.4 | 39 | 3 + 3 | II, IV | 53.1 | 53.0 | 106.1 |
| E II | Pikku-Huopalahti (7) | Lyläsaari (5) | 4.3 | 34—57 | 3 + 3 , 4 + 4 | III | 49.9 | 0.1 | 50.0 |
| E III | Rautatieasema (51) | Pasila(13) | 4.1 | 73—85 | 4 + 4 | II | 71.6 | 0.0 | 71.6 |
| E III | Pasila (13) | Pakila (59) | 4.6 | 19—24 | 2 + 2 | II | 11.5 | 0.2 | 11.7 |
| E III | Pakila (59) | Tuomarinkylä (37) | 1.8 | 61 | 3 + 3 | II | 7.2 | 0.3 | 7.5 |
| E III | Tuomarinkylä | Kehätie | 4.1 | 19—21 | 2 + 2 | IV | 11.8 | 0.2 | 12.0 |
| E IV | Tutkimusalueen raja | Muurala (30) | 1.9 | 23 | 2 + 2 | VI | 7.2 | 0.4 | 7.6 |
| E IV | Muurala (30) | Petas (64) | 5.1 | 22—35 | 2 + 2 | III | 30.1 | 1.6 | 31.7 |
| E IV | Petas (64) | Viherlaakso (65) | 2.4 | 34 | 2 + 2 | I | 8.4 | 0.7 | 9.1 |
| E IV | Viherlaakso (65) | Kilo (66) | 2.7 | 28 | 2 + 2 | I | 9.9 | 0.8 | 10.7 |
| E IV | Kilo (66) | Lassila (9) | 4.3 | 36—42 | 3 + 3 | I | 20.7 | 2.8 | 23.5 |
| E V | Matinkylä (70) | Stens (73) | 4.5 | 34—40 | 2 + 2 | V | 17.4 | 2.2 | 19.6 |
| E V | Stens (73) | Viherlaakso (65) | 2.4 | 32—40 | 2 + 2 | V | 10.1 | 0.9 | 11.0 |
| E V | Viherlaakso (65) | Rastaala (34) | 1.9 | 16—24 | 2 + 2 | VI | 5.4 | 0.0 | 5.4 |
| E VI | Karhusaari (76) | Tarvontie (82) | 5.1 | 12—40 | 2 + 2 , 3 + 3 | III | 16.9 | 1.3 | 18.2 |
| E VI | Tarvontie (82) | Kilo (66) | 2.3 | 48—61 | 3 + 2 , 2 + 3 | III | 14.2 | 0.7 | 14.9 |
| E VI | Kilo (66) | Lintuvaara (35) | 1.8 | 40 | 3 + 3 | V | 9.7 | 0.8 | 10.5 |
| E VI | Lintuvaara (35) | Vihdintie (87) | 6.3 | 21—54 | 2 + 2 , 3 + 3 | VI | 27.7 | 1.4 | 29.1 |
| E VII | Malmi (88) | Ampumarata (90) | 3.0 | 60—66 | 4 + 4 | III | 3.1 | 0.9 | 4.0 |
| E VII | Ampumarata (90) | Mellunmäki (19) | 4.4 | 20—37 | 2 + 2 | IV | 15.1 | 1.4 | 16.5 |
| E VIII | Laajasalo (16) | Herttoniemi (96) | 2.8 | 22—39 | 2 + 2 , 3 + 3 | IV | 25.9 | 1.7 | 27.6 |
| E IX | Viikki (97) | Ampumarata (90) | 2.1 | 34—35 | 2 + 2 | III | 9.9 | 0.4 | 10.3 |
| E X | Malmi (88) | Tapanila (40) | 2.9 | 15—46 | 2 + 2 , 3 + 3 | IV | 13.9 | 0.1 | 14.0 |
| E X | Tapanila (40) | Kuninkaala (102) | 2.1 | 33—41 | 2 + 2 , 3 + 3 | IV | 10.0 | 1.1 | 11.1 |
| | YHTEENSÄ | | 81.2 | | | | 499.4 | 81.0 | 580.4 |

1) Suluissa liittymän numero, vrt. kuva 1.

2) Liikenne tuhansina ajoneuvoina (henkilö-, kuorma- ja pakettiautot).

3) I = 1970—1975, II = 1976—1980, III = 1981—1985, IV = 1986—1990, V = 1991—1995, VI = 1996—2000.