

AsOy Merlinin selvityspyyntö koskien Ersintien liikennemääriä VASTASELITYS

1(3)

Kauniaisten kuntatekniikan 10.08.2015 lähettämään vastaukseen annamme seuraavassa vastaselityksen; kirjoitettu sisäänvedettynä punaisella.

Kun kaupungin omankin selvityksen mukaan Ersintien liikenne on yli 10-kertaistunut, tulisi yhdyskuntatoimen ryhtyä läpiajoliikennettä ohjaaviin tarpeellisiin toimenpiteisiin, kuten kaupunginhallitus 05.10.2011 päätti.

Kauniainen 19.08.2015



Olavi Tupamäki, hpj
AsOy Merlin



**Kauniaisten kaupunki
Grankulla stad**

As Oy
Meriin
Ersintie 13
02700 KAUNIAINEN

Kuntatekniikka
Kommunteknik
10.08.2015

DNo:
264/10.03.01/2015
1(2)

As Oy Merlinin selvityspyyntö koskien Ersintien liikennemääriä

Liitteet:
Liikenne-ennuste 26.9.2011 A-insinöörit
Laskentatulokset Ersintiellä kesäkuu 2015
Liikennelaskentaraportti 2015

As Oy Meriin on 21.5.2015 päivätyllä kirjeellä pyytänyt yhdyskuntatoimelta selvitystä siitä, miten liikennemäärien kehitystä on seurattu Ersintiellä ja siitä mihin toimenpiteisiin yhdyskuntatoimi on ryhtynyt tai on ryhtymässä Ersintien liikennemäärän ylittäessä ennusteet.

Kuntatekniikan vastine:

Ersintien liikennemäärien kehitystä on seurattu katuoyhteyden valmistumisesta lähtien liikennelaskentojen yhteydessä vuonna 2013 ja 2015. Ersintiellä on lisäksi ollut käytössä siirrettävä nopeusnäyttötäulu joka myös laske liikennettä syksyllä 2012 ja keväällä 2014.

Tuorein liikennelaskenta kesäkuussa 2015 osoittaa, että liikennemäärät Ersintiellä ovat kasvaneet. **9.6.2015 suoritetun kl 06.00-21.00 liikennelaskennan tulokseksi saatiin Ersintien liikennemääräksi 1200kavl, n. 1100 kvl.** Aamu- ja iltapäiväliikennettä laskettiin myös 26-27.5.2015.

A-insinöörien 26.9.2011 päivätyt ennusteen mukaan Ersintiellä arvioitiin olevan 360-1400 ajon/vrk (kvl) ilman rakennettuja hidasteita ja hidasteiden kanssa 110-700 ajon/vrk (kvl).

A-Insinöörien ensimmäisen raportin 01.09.2011 tiivistelmässä luvut olivat hidasteilla 95-240 kvl ja 330-650 kvl ilman hidasteita. Kaupunginhallitukselle lähettämässämme perusteellisessa selvityksessä osoitimme raportin sekä perustiedoiltaan että laskennaltaan virheelliseksi. Kaupunginhallitus vaatiikin korjatun raportin, jonka mukaiset liikennemäärät näkyvät yllä.

Lisäksi siinä sanottiin, että "*Lähivuosina liikennemäärät ovat lähellä mainittuja alarajoja, ylärajat ovat ennustevuoden 2035 lukuja.*"

Molemmissa raporteissa alarajat perustuivat asukkaiden matkalukuihin ja ylärajat liikennemallin mukaiseen ennusteeseen.

Kokouksessaan 05.10.2011 kaupunginhallitus käytti päätöksensä perusteena A-Insinöörien ensimmäisen raportin jo virheellisiksi todettuja liikennemääriä 95-240 kvl.

Suoritettujen laskentojen perusteella on todettava, että liikennemäärät Ersintiellä ovat ennustettuja suuremmat.

Kuten luvuista näkyy, toteutunut liikennemäärä on ei vain suurempi vaan yli 10-kertainen päätöksen perustana olleeseen liikennemäärään verrattuna.

Liikenne-ennusteiden laatimiseen liittyy useita epävarmuustekijöitä ja vaikeasti arvioitavia muuttujia, kuten ihmisten liikkumistottumukset ja reitinvalinnat. Rakennetuilla hidasteilla ei ole ollut ennustettua läpiajoa hillitsevää vaikutusta. Mahdollisia syitä siihen on useita: rakennetut hidasteet eivät ole erityisen "aggressiivisia", vaihtoehtoisillakin reiteillä, myös pääkaduilla, on hidasteita ja kadut saattavat ajoittain ruuhkaantua.

Matkalukuihin perustuva ennustemenetelmä on hyvä ja helposti liikennelaskennalla kontrolloitavissa. Se sopii hyvin kokonaisliikennemäärien laskentaan, mutta huonosti tai ei lainkaan siihen, miten liikenne jakautuu eri kaduille. Sen sijaan on jokapäiväistä laskea tietokoneohjelmilla liikennevirtoja ja niiden jakautumista eri kaduille. A-Insinöörien ensimmäisessä raportissa (EMME/2, Trafix Oy) saadut liikennemäärät olivat täysin virheellisiä, mutta toisessa jo oikeansuuntaisia. Kaupunginhallituksen jäsenille lähettämässämme selvityksissä 13.09.2011 ja 04.10.2011 osoitimme oikean ennusteen 1200 kvl.

Tässä tapauksessa lisäksi kaikki lähtötiedot olivat poikkeuksellisen hyvin tiedossa: Ullanmäen asukasluku, Ullanmäentien ja Bredantien liikennemäärät (koulu, Freedom Fund Areena), sekä liikkumistottumukset (autolla ei 59% vaan 80% vaikka junaseisake on vieressä).

Todettakoon vielä, että jo kokouksessaan 17.12.2003 Kauniaisten kaupunginhallitus hylkäsi läpiajojen avaamisen, ja totesi perusteluissaan: "*Edellisessä käsittelyssä mainittu arvioitu Ristihaantien jatkeena olevan Ersintien liikennemäärä, n 1100 moottoriajoneuvoa/vrk, on ns. nykytilanteen ennuste, eli liikennemäärä, joka nykyisellä maankäytöllä valmiiksi rakennetulle kadulle muodostuisi, jos se tänä päivänä avattaisiin myös läpikulkuliikenteelle.*"

Oikeasti hidasteet nimensä mukaisesti hidastavat liikenteen nopeuksia, mutta eivät juurikaan vaikuta liikennemääriin. Rakennetut hidasteet ovat samanlaisia kuin muuallakin Kauniaisissa ja Espoossa.

Ersintiellä sallittu kadunvarsipysäköinti oli suunniteltu hillitsemään ajonopeuksia mutta myös vähentämään läpiajon houkuttelevuutta. Ersintiellä pysäköidään kuitenkin puiston puolelle ajoradan pohjoispuolelle reunakiven puuttumisen takia. Reunakivet ja sadevesiviemäri jätettiin kustannussyistä toteuttamatta kadun rakentamisen yhteydessä.

Ajaminen ja pysäköinti Granin Ersintien pohjoisenpuoleisella pientareella jatkuu, piennar on pilalla ja vasta valmistunut asfaltti murenee. Reunakiven osalta viittaa alla toistettuun parin vuoden takaiseen email-vaihtoon asiasta. Espoon Ersintiellä (leveys 5.00m) on reunakivet molemmin puolin, meillä (leveys ennen 5.50m, nyt 4.35m) ei. Jostakin syystä reunakiveys ilmestyi puoli vuotta sitten Yhtiöntien-Ersintien kulmaan/mutkaan. Oikeasti koko mutka on väärin mitoitettu (kapea katu ja liian pieni kaarresäde). Siinä edes pienet henkilöautot eivät pysty kohtaamaan, ja kuorma-autot joutuvat "oikaisemaan" jalkakäytävän yli.

At 19/04/2013 09:02, you wrote:

Huomenta Olavi,

Ersintiestä sen verran että lähtökohtana oli tehdä kevyenliikenteelle parannus ja HSY:n uudet

jv- ja vj-runkolinjat, niin kuin varmaan tiedätkin. Ja erilaisia suunnitelmia punnittiin ja lopuksi päätettiin tehdä kadun osalta kevyt "face-lift" johon sitten loppuvaiheessa lisättiin kaksi töyssyä vielä. Ja harmi että risteyksessä oleva töyssy päätettiin tehdä koska se aiheuttaa ajoa "kevarilla" ja samalla nostaa pyöräilijöiden nopeuksia alamäessä. Ja vielä kun kurvissa ei voi edes autolla ajaa liian kovaa. Ihan väärä lopputulos saatiin!

Toinen reunakivi puiston puolelle vaatisi SV-linjaa ja kaivoja ja kadun avaamista taas joten sitä ei kannata tehdä.

Viikonloppuja,
Sune

PS Toinen töyssy syntyi taloyhtiömme osakkaiden aktiivisen toiminnan tuloksena; kulman töyssyyn emme vaikuttaneet.

Mitattuja liikennemääriä ei kuitenkaan voida pitää erityisen suurina eikä liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisina. Ersintien läpiajoyhteyden avaamisen yhteydessä rakennettiin kadun eteläpuolelle jalkakäytävä.

Kokouksessaan 05.10.2011 "Lisäksi KH päätti kehottaa yhdyskuntatointa seuraamaan liikennemäärien kehitystä ja tarvittaessa ryhtymään läpiajoliikennettä ohjaaviin tarpeellisiin toimenpiteisiin." **Kun toteutunut liikennemäärä on nyt yli 10-kertainen päätöksen perusteena olleeseen virheelliseen ennusteeseen verrattuna, niin jotakin kai pitäisi tehdä.**

Ersintie on osa Kauniaisten ja lähiympäristön liikennejärjestelmää joka parantaa keskustan saavutettavuutta ja muodostaa tärkeän toisen yhteyden keskustasta rautatien pohjoispuolelle. Ersintien liikennemääriä tulisikin tarkastaa myös alueellisen tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta. Ersintien läpiajoliikenne vähentää liikennettä vaihtoehtoisilla pidemmillä reiteillä, pienentäen samalla kokonaispäästöjä.

A-Insinöörien liikennemallilaskennan mukaan Ersintien avaaminen vähentää Bredantien liikennettä vain vähän.

Kun Koivuhovi rakennetaan ja Freedom Fund Areenan laajennus toteutuu (kaavamuutos vireillä), tulee Ersintien liikenne vielä lisääntymään usealla sadalla ajoneuvolla vuorokaudessa.



Jaakko Koivunurmi
kuntatekniikkapäällikkö
kommunteknikchef