

**Kauniainen  
Kuntalaisaloite "Ei enää lisää autoja keskustaan"  
LIIKENNETARKASTELU**

13.09.2011

**YHTEENVETO**

Seuraavassa tulevan liikennetarkasteluraportin erät tärkeät havainnot ja oikeat tiedot esitetään seuraavassa taulukossa; yksityiskohtaiset vertailu- ja laskentatulokset löytyvät raportista.

Asia	Havainto & Oikea tieto
Perustelu läpiajotielle	Toisin kuin on esitetty, ei kukaan Ersintiellä, Yhtiöntiellä tai Kirkkotiellä asuva ja aniharva Ristihaantiellä asuva haluaa läpiajoyhteyttä. Ersintien turvallisuus jalankulkijoille taas on nykyin hyvä.
Paljonko rakennettavaa katua Espoossa	Sanotun 60m sijaan oikea rakennettava pituus on 220m. Plus Borgintien liittymä ja katukin (myös Kauniaisten osuus). Espoo suunnittelee rakentavansa kadun vain jakavaan pintaan, ei asfalttia.
Hidasteista	Ainakaan Espoon puolelle ei ole tulossa hidasteita.  Note: Nimensä mukaisesti hidasteet alentavat ajo-nopeuksia, mutta vaikuttavat vain vähän liikennemääriin kuten on nähtävissä Kauppalaantiellä ja Bredantiellä.
Liikennelaskennasta	Vuosittaiset liikennemäärätiedot löytyvät Ullanmäentielle, Kauppalaantielle ja Bredantielle. Näitä ei kuitenkaan ole käytetty.
Läpikulkutien asukasmäärä	Liikennelaskennan perusteena olevalla tarkastelualueella (Ullanmäentie- Ristihaantie-Ersintie-Yhtiöntie-Kirkkotie) asuu <b>3 000 henkeä</b> eli 25% esitettyä enemmän
Liikennemääristä	Matkalukuihin perustuvat kokonaisliikennemäärät ovat 3 700-5 100 ajon/vrk, eli yli kaksinkertaiset esitettyyn verrattuna.  Liikennemalliin perustuvassa <b>tietokonelaskennassa on virhe</b> : sen mukaan Ullanmäentien liikenne (Ristihaantie-Bredanportti) olisi vain 340-560 ajon/vrk kun liikennelaskentadatan mukaan se oikeasti on 3 400 (2009) / 3600 (2010) eli lähes 10-kertainen. Tämä vaikuttaa läpiajotien liikennemääriin.
Liikenteen määrä läpiajotiellä, Ersintie	Raportissa esitetyn laskennan tuloksena <b>kokonaisliikennemäärä on 1 500 ajon/vrk</b> . Jos koko väylä varustetaan voimakkailla hidasteilla, niin liikenne saattaisi vähentyä kolmanneksen. Tällöinkin liikenne olisi 10-kertainen nykyiseen verrattuna.  Yhdyskuntalautakunnan mukaan Ersintien liikennemäärä hidasteilla olisi vain 95-240 ajon/vrk. Tämä kuitenkin perustuu puutteellisiin lähtötietoihin ja virheelliseen laskentaan.  Note: Kaupunginhallituksen 17.12.2003 hyväksymän ennusteen mukaan liikennemäärä oli 1 100 ajon/vrk.
Kauniaisten keskusta	Uuden läpiajotien vaikutusta keskustan ja Kauppakeskus Granin liiketoimintaan ja autojen pysäköintiin on käsitelty varsin puutteellisesti; katso raportti

**JOHTOPÄÄTÖS**

Yhdyskuntalautakunta on tehnyt päätöksensä puutteellisten asiakirjojen ja selvitysten perusteella. Täydentävien ja korjaavien lisäselvitysten jälkeen asia voidaan käsitellä uudelleen.

## Kauniainen Kuntalaisaloite "Ei enää lisää autoja keskustaan" LIIKENNETARKASTELU

### 1 Kuntalaisaloite

Juhani TIMONEN teki 315 henkilön allekirjoittaman kuntalaisaloitteen, joka jätettiin kaupungille 16.06.2011. Aloitteen mukaan **"Kaupungilla on kiistanalainen suunnitelma, jonka mukaan Ullanmäestä (Ymmersta) tehtäisiin läpiajoyhteys Kirkkotien kautta Kauniaisten keskustaan. Paitsi että tämä toteutuessaan turmelisi kapeiden asuntokatuja ympärille rakennettua asuin ympäristöä, se väistämättä vetäisi kauppakeskukseen lännestä päin lisääntyvää autoliikennettä. Keskusta on liikenteellisesti tukehtumisillaan jo nykyisiin automääriin. Esitän, että luovutaan autoliikenteen läpiajosuunnitelmasta."**

### 2 Kaupungin toimet asiassa

Kaupunki teetti asiasta konsultilla A-Insinöörit liikenneselvityksen, joka valmistui 01.09.2011 nimellä *"Ersintie Kauniainen - Liikenne-ennuste"*.

Kaupungin yhdyskuntalautakunta (YLK) käsitteli asiaa kokouksessaan 06.09.2011. Kokouksessa käsiteltiin mm seuraavia aiheita: Ersintien katusuunnitelma, Näkökohtia Kauniaisten keskustaan liittyen sekä Liikenteen määrästä. Viimeksi mainitussa käsiteltiin ylläsanottua liikenne-ennustetta. Päätöksessään *"Lautakunta päättää merkitä vastauksen kuntalaisaloitteeseen tiedoksi, ja lähettää sen edelleen tiedoksi KH:lle."* Tosin mitään varsinaista vastausta ei kirjoitettu.

### 3 Liikennetarkastelu

Jo aikaisemmin tehdyissä muistutuksissa sekä HHOLle lähetetyssä valituksessa ja vastaselvityksessä on perusteellisesti tarkasteltu uuden läpiajotien piirteitä ja vaikutuksia Kauniaisten elämään. Tässä tarkastellaan lähinnä YLK:n uutta pöytäkirjaa ja varsinkin A-Insinöörien raporttia. Erityisesti kiinnitetään huomiota lähtötietojen, menetelmien ja johtopäätösten oikeellisuuteen.

Asia	YLK/ A-Insinöörit (AI)	Oikeasti
Ersintien katusuunnitelma	YLK: <i>"katusuunnitelman keskeinen tavoite on ollut jalankulkijoiden liikenneturvallisuuden parantaminen"</i> AI: <i>"uusi yhteys palvelisi alkuperäistä tarkoitustaan, eli helpottaisi Ersintien ja Ristihaantien asukkaiden liikkumista"</i>	Ersintie on nykyiselläänkin turvallinen jalankulkijoille. Tietävästi kadulla ei ole tapahtunut yhtään onnettomuutta. Ei kukaan Ersintiellä asuva ja vain aniharva Ristihaantiellä asuva haluaa läpiajotietä. Tämä käy ilmi muistutuksista ja Pro Grani keskustelusta ( <a href="http://www.prograni.fi">www.prograni.fi</a> ).
<b>Minkälainen läpikulkutie:</b>		
Paljonko rakennettavaa katua Espoossa	YLK & AI: 60m	220m plus Borgintien liittymä ja (kevyen liikenteen) katu. AI:n raportista jää epäselväksi kävikö kukaan heidän suunnittelijoistaan paikan päällä! Sen sijaan Bredantiellä oli käyty ja tehty liikennelaskentaa; miksihän, kun kadun liikennelaskentatiedot ovat valmiiksi vuosittain olemassa. Virheellisen pituuden olisi tosin nähnyt jo raporttiin sisältyvästä kartastakin.
Ristihaantie	AI: Leveys 6m YLK & AI: Rajoitus 30km/h, hidasteita ja kadunvarsipysäköinti.	Leveys 6.0+3.0+2.5m Rajoitus 30km/h, hidasteita ei ole eikä Espoon katusuunnitelman ja ao viran-

		omaisen mukaan myöskään tule. Kadunvarsipysäköinti sallittu aikarajoitteisesti toiseen reunaan. Toisin kuin AI sanoo, Espoo on luokitellut Ristihaantien kokoojakaduksi, ei tonttikaduksi.  Rakennetaan jakavaan pintaan (2012), ei siis kestopäällystettä.
Ersintie Espoo	AI: Leveys 5m YLK & AI: Rajoitus 30km/h, hidasteita ja kadunvarsipysäköinti.	Leveys 5.0+3.0m Rajoitus 30km/h, ei hidasteita. Rakennetaan jakavaan pintaan (2012), ei siis kestopäällystettä.
Ersintie Kauniainen	AI: Leveys 5.5m YLK & AI: Rajoitus 30km/h, hidasteita ja kadunvarsipysäköinti.  YLK: Lisätään katuvalaistus. Miksi?	Leveys 4.35+2.50m Rajoitus 30km/h, hidasteita ei ole, ei katusuunnitelmassakaan, eikä kaivata. Kadunvarsipysäköinti sallittu.  Kadulla on jo hyvä valaistus, juuri samanlainen kuin alueen muillakin kaduilla.
Yhtiöntie	(AI: Puhuu Yhtiötiestä)	Rajoitus 30km/h, hidasteita ei ole, kadunvarsipysäköinti sallittu.
Kirkkotie		Rajoitus 30km/h, hidasteita on, kadunvarsipysäköinti sallittu. Nykyisellään liikennekaos talvella.
<b>Vertailun vuoksi:</b>		
Kauppalantie		Rajoitus 40km/h, hidasteita, kadunvarsipysäköinti pääosin sallittu. Eivät näytä estävän suurta läpiajoliikennettä; katso seuraava.
Bredantie		Rajoitus 40km/h, hidasteita, kadunvarsipysäköinti pääosin sallittu. Eivät näytä estävän suurta läpiajoliikennettä; katso seuraava.
<b>Liikennelaskenta 2009, Espoon kaupunki-suunnittelukeskus</b>		
Ullanmäentie: Ristihaantie - Bredanportti	AI: Ei otettu mitenkään huomioon. Miksi?	3 400 kavl; todella suuri liikenne päättyvälle kadulle, suuri osa Tuomarilan moottoriteliittymän pahaan aamuruuhkaan. Liikennettä lisäävät mm koulu ja Kauniaisten Urheilupuisto Ristihaantiellä.
Kauppalantie	AI: Ei mainintaakaan.	3 500 kavl (Thurmanin puistotie 4 600) Ullanmäestä Nihtisiltaan 7 liikennevaloa.
Bredantie	AI: Ei mainintaakaan.	2 700 kavl (alku 3 600) Ullanmäestä Nihtisiltaan 8 liikennevaloa.
Ersintie		<100 kavl Ullanmäestä Nihtisiltaan 6 liikennevaloa.
Kauniaistentie	AI: Ei mainintaa.	12 500 kavl.  Kaikki läpikulkutiet päättyvät Kauniaistentielle. Uuden läpikulkutien avaaminen Ersintien kautta lisää tätä liikennettä.
<b>Läpikulkutien ennusteen lähtötiedot</b>		
Asukasmäärät	AI: "Maankäyttö- ja asukasmäärät koskevat tilannetta, jossa koko tarkastelualue (Ersintie, Ristihaantie,	Espoon väestötietokannan mukaan 2009 Ymmerstassa asui 2 347 henkeä 1 102 asutokunnassa. Ymmersta jakautuu

	<p><i>Ullanmäentie, Yhtiötie ja Kirkkotie) on rakennettu nykyisten ja vireillä olevien asemakaavojen mukaisesti, jolloin alueella on noin 2 400 asukasta."</i></p>	<p>selkeästi kahteen osaan: pientalovaltaiseen "vanhaan" Ymmerstaan ja uuteen kerrostalovaltaiseen Ullanmäkeen. Näiden kahden alueen väliltä Espoo on katkaissut kaikki katuyhteydet (vaikka koulukin sijaitsee Ullanmäessä Ristihaantiellä). Niinpä uuden läpiajotien potentiaalinen käyttäjäkunta on pienempi, eli 2 000 asukasta.</p> <p>Tähän tulee sitten lisätä uuden läpiajotien varren asukkaat Kauniaisissa. Kaupungin väestötietokannasta saadun datan mukaan läpikuljetien kaduilla Ersintie-Yhtiöntie-Kirkkotie asuu 318 henkilöä.</p> <p>Koska AI on tehnyt ennusteensa mm Koivuhovin uusi asemakaava mukaan lukien, pitää asukasmäärään vielä lisätä 650-700 asukasta (36 250k-m<sup>2</sup>, YLK / Pöyry). Ja vielä kiinteistön Ristihaantie 14 uusien pientalojen vähintään 50 asukasta (2 502k-m<sup>2</sup>).</p> <p><b>Yhteensä siis 3 000 asukasta</b>, mikä on neljänneksen enemmän kuin AI on käyttänyt laskelmiensa pohjana.</p>
<b>Liikenne-ennusteet</b>		
<b>Matkalukuihin perustuva kokonaisliikenne, nykytilanne</b>	<p>AI: <i>"Pääkaupunkiseudun autovyöhykkeillä asuvat tekevät keskimäärin 2.11 kotoa alkavaa tai sinne päättyvää matkaa vuorokaudessa. Näistä matkoista noin 59% tehdään henkilöautolla."</i></p> <p><i>"Matkalukujen laskenta perustuu maankäyttötietoihin, eli tässä tapauksessa asemakaavoihin ja kaupungilta saatuihin asukasmäärätietoihin. Ennuste perustuu tilanteeseen, jossa kaikki tarkastelualueelle kaavoitettu maankäyttö (myös vierellä oleva Koivuhovin alueen asemakaava) on toteutunut."</i></p> <p><i>"Koko tarkastelualueen, Ersintien, Ristihaantien, Ullanmäentien, Yhtiötien ja Kirkkotien, asukkaiden tuottama liikennemäärä on noin 1 800-2 000 ajon./vrk."</i></p>	<p>Menetelmä on hyvä ja helposti liikennelaskennalla kontrolloitavissa.</p> <p>Matkalukujen peruskaavalla laskettu oikea liikennemäärä on 3 700 kavl (<math>\Leftarrow 3000 \cdot 2.11 \cdot 0.59</math>).</p> <p>Kontrollipiste löytyy Ullanmäentien liikennelaskennasta. Kuten aikaisemmin jo sanottu, liikenne 2009 oli 3 400 ajon./vrk. Kun tätä verrataan asukasluvuun 2 000, saadaan tulokseksi, että laskennallisesti peräti 81% matkoista tehdäänkin autolla (<math>3400/2000 \cdot 2.11 = 0.81</math>) vaikka junarata ja seisake ovat vieressä. Tällöin tarkastelualueen tuottama liikennemäärä onkin peräti 5 100 kavl (<math>\Leftarrow 3000 \cdot 2.11 \cdot 0.81</math>).</p> <p>On vaikea ymmärtää, miksi AI ei käyttänyt reaalista liikennelaskentadataa.</p>
Ristihaantie	<p>Nyt 280-320 kvl Kun läpikulku 550-650 kvl Kun läpikulku hidasteilla 320-390 kvl</p>	
Ersintie	<p>Nyt 60-90 kvl Kun läpikulku 330-420 kvl Kun läpikulku hidasteilla 95-160</p>	<p>Nykytilanne on oikein.</p>
<b>Liikennemalliin perustuva kokonaisliikenne, nykytilanne</b>	<p>AI: <i>"Tilannetta tarkasteltiin myös EMME/2-liikennemallilla, joka kuvaa liikenteen sijoittumista tie- ja katuverkolle ohjelmaan syötettyjen maankäyttötietojen perusteella."</i></p>	<p>Tietokoneohjelmilla voidaan hyvin laskea liikennevirtoja ja niiden jakautumista eri kaduille. Jostakin syystä AIn laskennassa (Trafix Oy) saadut liikennemäärät ovat virheellisiä.</p>
Ullanmäentie: Ristihaantie - Bredanportti	<p>Nyt 440 kvl Kun läpikulku 560 kvl Kun läpikulku hidasteilla 340 kvl</p>	<p><b>Oikeasti liikenne on lähes 10-kertainen, eli 3 400 kavl.</b> Lisäksi liikennemäärien muutokset eri vaihtoehdoissa näyttäisivät olevan väärään suuntaan.</p> <p>Tässä tapahtunut virhe johtaa väärin liikennemääriin uudella läpiajotiellä.</p> <p>On vaikea ymmärtää, miksi laskija ei</p>

		<p>tarkistanut/huomannut tätä lähes 10-kertaista virhettä.</p> <p>Trafixilta tänään saatu selittävä email seuraavassa:</p> <p>Mallinnettu Ullanmäentien liikennemäärä (runsas 500 ajon/vrk) poikkeaa melkoisesti Espoon liikennemääräkartan luvusta 3600 ajon/vrk (v.2010). Syitä tähän on monta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Iso osa Ullantorpan maankäytöstä on liikennemallissa syötetty suoraan Bredanportin-Tuomarilantien-Ullanmäentien liittymään eikä siis Ullanmäentien kautta, kuten oikeampi olisi. Silloin noin 1000 ajon/vrk jää pois Ullanmäentieltä (kts mallikuva)</li> <li>2. Liikennemalleissa liikenne liikkuu alueelta alueelle. Silloin alemmalla katuverkolla tulee epätarkkuuksia, kun alueet syötetään verkkoon usein vain yhden linkin kautta.</li> <li>3. Espoon liikennemääräkartan luku kuvaa hyvin todennäköisesti liikennemäärää aivan Bredanportin tuntumassa.</li> <li>4. Espoon kartan osoittama liikennemäärä tuntuu aika suurelta. Ullanmäentie on päättyvä katu, jonka varrella on runsas 1000 asukasta ja runsaat 100 työpaikkaa eikä liikennettä synnyttäviä toimintoja. Normaali liikennemäärä voisi olla puolet, eli noin 1800 ajon/vrk, joka olisi linjassa ennusteen tuotosten kanssa. Ullanmäentien luku on ilmestynyt Espoon liikennemääräkartaan ensimmäisen kerran vuonna 2005, mutta on mahdollista, että määrä on arvioitu. Vuoden 2005 jälkeen siellä ei todennäköisesti ole laskettu, vaan lukua on korjattu yleisen vuosikasvun verran. Laitoin kysymyksen Espooseen tuosta.</li> </ol>
Ristihaantie	Nyt ? Kun läpikulku 540 kvl Kun läpikulku hidasteilla 170	
Ersintie	Nyt ? Kun läpikulku 540 kvl Kun läpikulku hidasteilla 170	
Kirkkotie	Nyt 680 kvl Kun läpikulku 1 130 Kun läpikulku hidasteilla 710 kvl	
<b>Vertailun vuoksi</b>		
Kauppalantie	Nyt 4 500/4 600 kvl Kun läpikulku 4 400/4 500 kvl Kun läpikulku hidasteilla 4 600/4 600	
Bredantie	Nyt 2 900/1 800 kvl Kun läpikulku 2 700/1 500 kvl Kun läpikulku hidasteilla 2 900/1 700 kvl	
Kauniaistentie	Nyt 14 080 kvl Kun läpikulku 14 200 kvl Kun läpikulku hidasteilla 14 130 kvl	
<b>Kauniaisten keskusta</b>		

<p>Kauppakeskus Grani</p>	<p>YLK: Uuden tieyhteyden perusteluksi on esitetty näkemys siitä, että se toisi uusia asiakkaita Kauniaisten keskustan ja Grani Centerin kauppoihin.</p> <p><i>"Asukkaita lähellä olevien ja ilman autoa saavutettavien pienten paikalliskeskusten elinvoimaisuus ja kattava lähipalveluiden valikoima tulee turvata. Riittävät asiakasmäärät ovat tämän edellytys ja koko kaupungin etu. Tällä hetkellä uhkana on ennemminkin asiakasvirtojen suuntautuminen Kauniaisista pois päin joko jo olemassa oleviin tai jatkossa lisääntyvissä määrin vasta suunnitteilla oleviin suuriin kauppakeskuksiin."</i></p> <p>Al: Ei ole käsitelty asiaa lainkaan.</p>	<p>Kauppakeskus Granissa on yhteensä 31 liikettä. Tämä on kuitenkin varsin vaatimatonta verrattuna Espoon keskuksen tarjontaan, mikä tulee suorastaan tyrkyllä, jos läpikulkutie Ersintien kautta avataan.</p> <p>Toki monikin Ullanmäessä asuva töistä palatessaan poikkeaisi Granin ruoka-kauppaan ja Alkoon, jos vielä autolle löytyisi parkkipaikka.</p> <p>Sen sijaan Espoon keskuksen sisätiloihin avautuvat isot kaupat ja ravintolat sekä niiden lämpimät pysäköintihallit houkuttelevat kauniaislaisia varmasti uuden tien avauduttua.</p> <p>Kilpailevista läheisistä kauppakeskuksista vielä todettakoon, että Mankkaan ostoskeskus on 8 liikennevalon takana, mutta Espoon keskus 2 liikennevalon takana uuden läpiajotien avauduttua.</p>
<p>Pysäköinti</p>	<p>YLK: <i>"Selvää on, että autoasioinnin varaan suunniteltujen tilaa vievien ja muiden erikoiskaupan yksiköiden toteuttaminen ei kuulu Kauniaisten keskusta-alueelle."</i></p> <p><i>Keskusta-alueen liikennetilannetta arvioitaessa on huomattava rakentamisen tämänhetkinen keskeneräisyys, jolloin nykyinen pysäköintipaikkojen määrä ei vastaa asemakaavan mukaista lopputilannetta. Suunnitelmiin sisältyy maanalainen pysäköintilaitos ja Kauniaistentien varren pysäköintialueen laajennus."</i></p> <p>Al: Ei ole käsitelty asiaa lainkaan.</p>	<p>Kauniaisten keskustan uudelleen rakentaminen on jatkunut jo 10 vuotta. Kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Finn BERG kirjoitti asiasta paikallislehdessä Kaunis Grani 06.09.2011. Hänen mukaansa pysäköintipaikat vähenevät entisestään ensi vuonna.</p> <p>Ottaen huomioon päätöksenteon ilmeisen keskeneräisyyden, epävarman yleisen taloustilanteen maassa ja maailmassa sekä valittujen rakentajien kuten NCC ja YIT liiketaloudelliset tekijät (tyhjiksi jäävien talojen rakentaminen ei kannata), on tuskin liian rohkeaa ennustaa, että keskustan rakentaminen kestää vielä toisetkin 10 vuotta.</p>
<p><b>Koivuhovi: Pöyryn korjattu asemakaavaehdotus 04.11.2011</b></p>		
<p>Asukasmäärä</p>	<p>Pöyry: <i>"lisää Koivuhovin asukasmäärää arviolta 650-700 henkilöllä."</i></p>	<p>ok</p>
<p>Kokonaisliikenne, nykytilanne</p>	<p>Pöyry: Lisätty lyhyt liikennesuunnitelma: <i>"Lisää autoliikennettä alueella noin 750 autoa/vrk"</i></p>	<p>Matkalukujen peruskaavan mukaisesti aiheutuva lisäliikenne olisi 810 autoa/vrk (<math>\Leftrightarrow 700 \cdot 2.11 \cdot 0.59</math>).</p> <p>Ullanmäen toteutuman mukaan laskettuna se olisi peräti 1 200 kvl (<math>\Leftrightarrow 700 \cdot 2.11 \cdot 81</math>).</p>
<p>Ullanmäentie</p>	<p>Pöyry: 3 700-3 950 kvl (kasvu 20%)</p>	<p>Sentään oikea suuruusluokka.</p>
<p>Bredantie</p>	<p>Pöyry: 3 100-3 250 kvl (kasvu 8%)</p>	
<p>Ristihaantie-Ersintie-Yhtiöntie-Kirkkotie</p>	<p>Pöyry: <i>"hyödyntää nykyisiä ja suunnitteilla olevia liikenneyhteyksiä."</i></p> <p>Korjatussa suunnitelmassa sanotaan: <i>"Riippumatta Ersintien liikenteellisistä vaikutuksista niillä ei ole vaikutuksia Koivuhovin asemakaavan toteutukseen"</i></p>	
<p><b>Tiivistelmä</b></p>		
<p>Tiivistelmä</p>	<p>YLK: <i>"Raportin tiivistelmässä todetaan, että kun Ersintielle ja Ristihaantielle rakennetaan hidastetyssyt samanaikaisesti uuden yhteyden toteuttamisen kanssa, läpiajoliikennettä ei muodostu"</i></p>	<p>Kaupunginhallituksen päätöksessä 17.12.2003 sanotaan <i>"Edellisessä käsittelyssä mainittu arvioitu Ristihaantien jatkeena olevan Ersintien liikennemäärä, n 1 100 moottoriajoneuvoa/vrk, on ns"</i></p>

	<p>juuri lainkaan. Tällöin Ersintien keskimääräisen vuorokausiliikennemäärän arvioidaan olevan 95-240 ajoneuvoa/vrk ennustemenetelmästä ja tarkasteluvuodesta riippuen.”</p> <p>AI: Läpiajoliikennettä suhteellisen vähän.</p>	<p>nykytilanteen ennuste, eli liikennemäärä, joka nykyisellä maankäytöllä valmiiksi rakennetulle kadulle muodostuisi, jos se tänä päivänä avattaisiin myös <u>läpikulkuliikenteelle.</u>”</p> <p>Ylläsanottu 8 vuotta sitten kirjattu päätös onkin hyvä ja uskottava opas arvioida uuden läpikulkutien liikennettä. Tämä vastaa kolmasosaa Ullanmäentien nykyisestä liikenteestä.</p> <p>Tähän sitten lisätään Koivuhovin ja Ristihaantie 14 aiheuttama lisäliikenne samassa suhteessa eli 400 kvl</p> <p><b>Läpiajotien kokonaisliikennemäärä on 1 500 kvl.</b></p>
Ersintie - Kokonaisliikenne, nykytilanne	<p>Kun läpikulku 330-540 kvl Kun läpikulku hidasteilla 95-170 kvl</p>	<p>1 500 kvl Nimensä mukaisesti hidasteet alentavat ajo-nopeuksia, mutta vaikuttavat vain vähän liikennemääriin kuten on nähtävissä Kauppalantiellä ja Bredantiellä. Hidasteita on myös monenlaatuaisia; pahimpia hidasteita ovat liikennevalot. Voimakkailla hidasteilla liikenne saattaisi vähentyä kolmanneksen.</p>
Ersintie - Kokonaisliikenne, 2035	<p>Kun läpikulku 650 kvl Kun läpikulku hidasteilla 240 kvl</p>	

Kauniainen 13.09.2011

Olavi Tupamäki, CEO  
Insinööri-toimisto Villa Real Oy

Liite Espoon kaupunkisuunnittelukeskus - Arkivuorokausiliikenne (kavl) syksy 2009 (1p);  
zoomaamalla sivua yksittäisten katujen liikennemäärät tulevat näkyviin



