

Kehä II välillä Turuntie - Hämeenlinnanväylä

Alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen tiivistelmä



Ympäristövaikutusten arvioinnissa ja alustavassa yleissuunnittelussa on tarkasteltu Kehä II:n jatkeen vaihtoehtoja ja arvioitu niiden ympäristövaikutukset sekä tutkittu mahdollisuudet lieventää tai torjua haitallisia ympäristövaikutuksia.

Kehä II:n jatkamisesta syksyllä 2000 liikenteelle avatun Länsiväylän ja Turuntien välisen jakson itäpuolelle ei ole tehty päätöksiä. Aiempien yleispiirteisten suunnitelmien ja selvitystenkin jälkeen tien sijainnista ja tarpeesta on ollut erilaisia käsityksiä. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä on käyty läpi hankkeen perustelut, tutkittu liikenteellinen tarve ja selvitetty toteuttamisen tekniset, maankäytölliset ja ympäristölliset reunaehdot. Tarkoituksena on, että nyt esitettävän arviointiselostuksen pohjaksi tehtyjen selvitysten ja arviointien perusteella vaihtoehtojen ominaisuudet, vaikutukset ja erot tulevat niin selvästi esille, että jokin vaihtoehdoista voidaan valita jatkosuunnittelun pohjaksi.

Hanke ja sen tavoitteet

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) koskee Kehä II:n jatkeen alustavaa yleissuunnittelua Turuntien (mt 110) ja Hämeenlinnanväylän (vt 3) välillä. Tutkittavana ja arvioitavana ovat olleet seuraavat vaihtoehdot:

0+

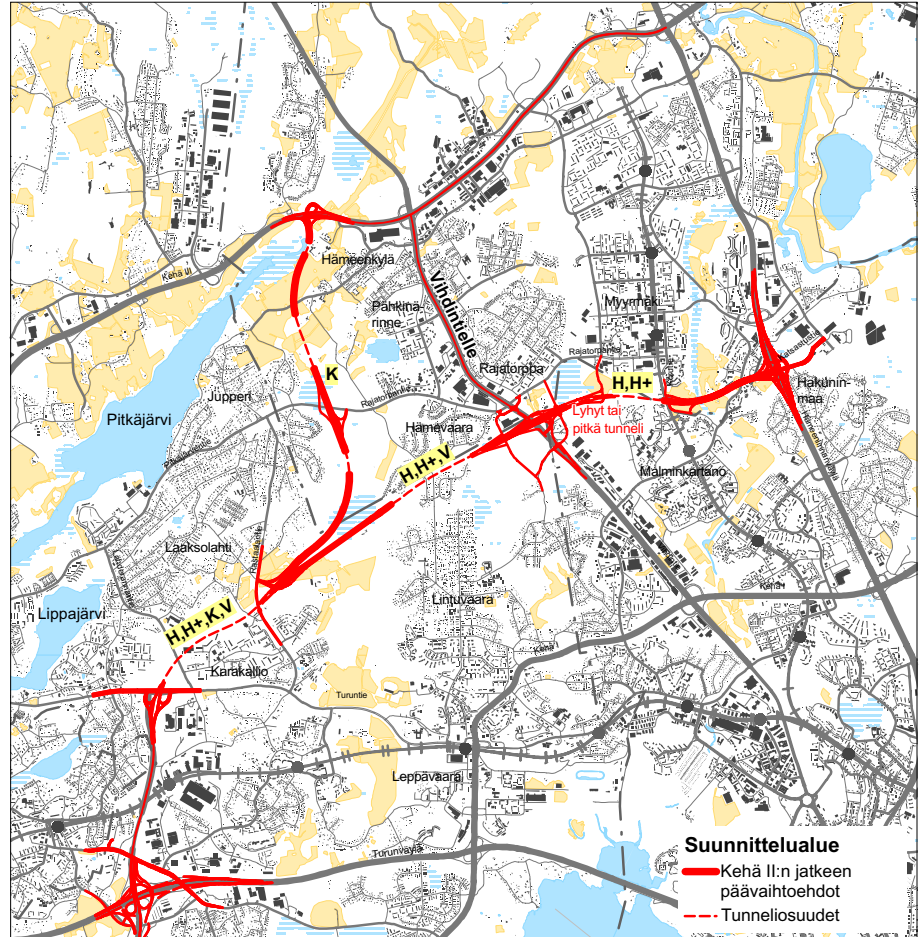
Kehä II:n jatketta ei rakenneta Turuntien pohjoispuolen katuverkkoa parannetaan tavoitteena läpiajoliikenteen rajoittaminen sekä liikenneturvallisuuden ja liikenneympäristön parantaminen

H ja H+

Kehä II:n jatkeen rakentaminen Turuntieltä Hämeenlinnanväylälle (2 + 2 kaistaa)

Ve H pituus 11 200 m (josta osuus Turunväylä -Turuntie n 3200 m), tunnelissa n. 45%, eritasoliittymiä 7, kustannukset 262 milj. euroa.

Ve H+ pituus 11 200 m (josta osuus Turunväylä -Turuntie n 3200 m), tun-



Arviointimenettelyssä ja alustavassa yleissuunnittelussa tarkastellaan vaihtoehtoina tilannetta, jossa Kehä II:n jatketta Turuntieltä itään ei rakenneta (0+) tai että jatke Hämeenlinnanväylälle toteutetaan Kehä III:lle suuntautuvana (K), Vihdintielle suuntautuvana (V) tai Hämeenlinnanväylälle suuntautuvana (H tai H+). Kaikkien vaihtoehtojen osalta on tutkittu useita eri linjauksia ja ratkaisuja, mutta kartassa on esitetty ainoastaan suositusvaihtoehdot.

nelissa n. 50%, eritasoliittymiä 6, kustannukset 277 milj. euroa.

K

Kehä II:n jatkeen rakentaminen Turuntieltä Kehä III:lle (2 + 2 kaistaa) Pituus 10 300 m (josta osuus Turunväylä -Turuntie n. 3200 m), tunnelissa n. 50%, eritasoliittymiä 4, kustannukset 223 milj. euroa. Mahdollinen alueellinen katuyhteys välillä Rastaala-Uusmäki-Vihdintie.

V

Kehä II:n jatkeen rakentaminen Turuntieltä Vihdintielle (2 + 2 kaistaa) ja Vihdintien parantaminen liittymästä pohjoiseen Kehä III:lle sen liittymä mukaan

lukien.

Pituus 7 400 m (josta osuus Turunväylä -Turuntie n 3200 m), tunnelissa n. 65%, eritasoliittymiä 4, kustannukset 213 milj. euroa (josta Vihdintiellä kehittämisselvityksessä todettujen toimenpiteiden lisäksi tehtävien parannusten osuus on noin 25 milj. euroa).

YVAN rinnalla on laadittu kustakin vaihtoehdosta alustava yleissuunnitelma. Varsinainen yleissuunnitelma laaditaan myöhemmin yhdestä vaihtoehdosta.

Hankkeen tavoitteena on

- täydentää seudun päätieverkkoa ja parantaa pääkaupunkiseudun aluekeskusten saavutettavuutta,
- tukea seudun suunnitellun aluerakenteen kehitystä,
- vähentää katuverkon läpiajolii-kennettä ja parantaa siten asuinalueiden viihtyisyyttä ja turvallisuutta, sekä
- turvata pääkaupunkiseudulla voimakkaasti lisääntyvän kehämäisen liikenteen sujuvuus.

YVA-menettely

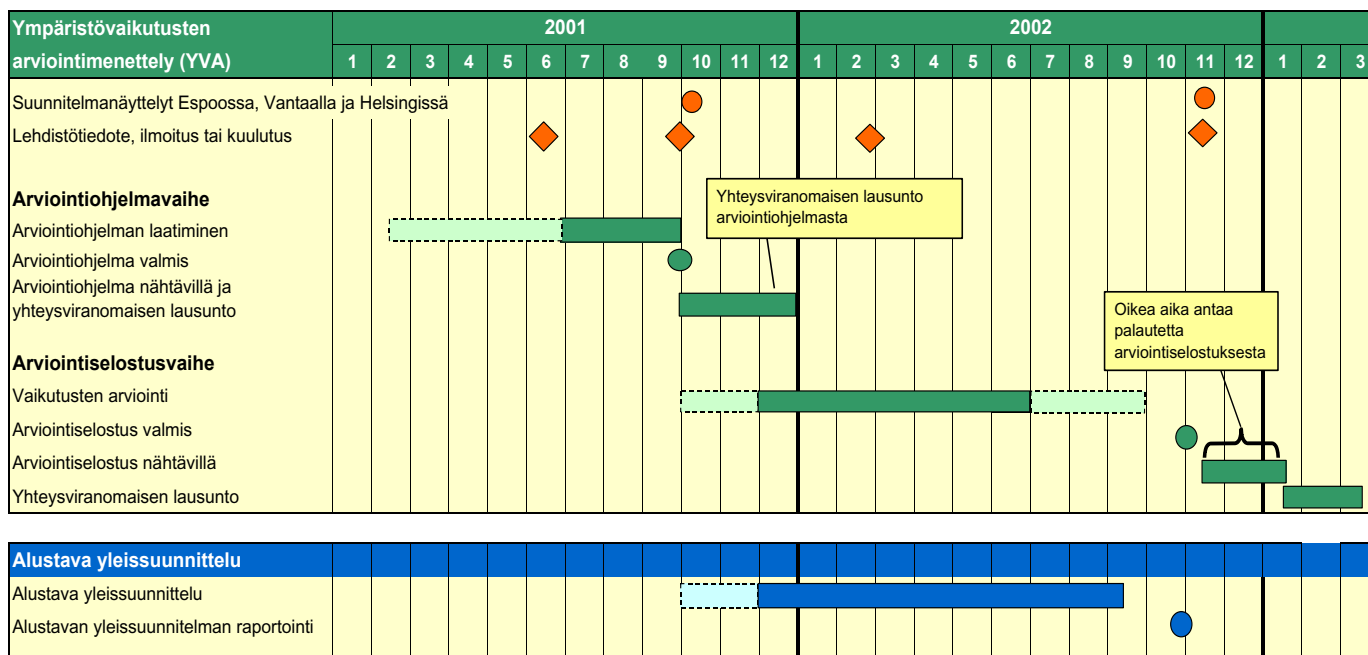
Hankkeesta vastaa Tiehallinnon Uudenmaan piiri ja menettelyn yhteysviranomaisen on Uudenmaan ympäristökeskus.

Arviointiohjelmasta annettujen lausuntojen ja Uudenmaan ympäristökeskuksen antaman lausunnon pohjalta arviointiin on otettu mukaan myös Vihdintielle päättyvä ja edelleen Vihdintietä Kehä III:lle kulkeva vaihtoehto.

Arviointiselostuksesta nähtävilläoloaikana saatu palaute on tärkeää, kun Uudenmaan tiepiiri aikanaan päättää

siitä, minkä vaihtoehdon pohjalta suunnittelua jatketaan. Lopullinen toteutamis päätös vaatii vielä yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen ja siihen liittyvän päätöksenteon kustannusjakoneuvotteluineen.

Arviointiselostuksesta järjestetään suunnitelmanäyttelyt marraskuussa 2002 Espoossa, Helsingissä ja Vantaalla.



YVAN ja alustavan yleissuunnitelman laatimisen aikataulu.

Hankkeen taustaa ja liittyminen alueidenkäytön suunnitteluun

Kehä II:n länsipää Länsiväylän ja Turuntien välillä avattiin liikenteelle syksyllä 2000. Turunväylälle saakka tie on kaksiajoratainen, ja yksiajoratainen jakso Turuntielle on varauduttu muuttamaan myöhemmin kaksiajorataiseksi.

Tielaitos laati yhteistyössä Espoon, Helsingin ja Vantaan kaupunkien kanssa kattavan pääsuuntaselvityksen eri vaihtoehtoista ja niiden vaikutuksista vuonna 1991. Selvityksessä suositeltiin Hämeenlinnanväylälle suuntautuvan linjauksen suunnittelun jatkamista. Tielaitos ei kuitenkaan ristiriitaisten lausuntojen vuoksi tehnyt päätöstä jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehtosta.

Ympäristöministeriö jätti vuonna 1996 taajamia ja liikenneväyliä koskevaa seutukaavaa vahvistaessaan Kehä II:n varauksen vahvistamatta välillä Turunväylä - Hämeenlinnanväylä sillä perusteella, että varaus on ristiriidassa seutukaavassa osoitettujen seudullisten virkistys- ja ulkoilualuevarausten kanssa eikä väylän tarvetta ja vaikutuksia ollut riittävästi selvitetty.

Uudenmaan liitto valitti ympäristöministeriön päätöksestä. Korkein hallinto-oikeus kumosi ympäristöministeriön vahvistamattajättämisspäättöksen siltä osin, kuin se koski Kehä II:n varusta välillä Turunväylä - Turuntie, mutta piti YM:n päätöksen välillä Turuntie - Hämeenlinnanväylä ennallaan vuonna 1997.

Vuosien 1997-98 välillä laadittiin Uudenmaan tiepiirin toimesta sekä osana Espoon eteläosien yleiskaavan valmistelua tarkentavia selvityksiä eri vaihtoehtoista.

YTV:n Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa PLJ 1998 on Kehä II korissa II, vuosina 2005-2010 rakennettavien hankkeiden joukossa.

YTV:n hallituksen 13.9.2002 hyväksymässä PLJ 2002:ssa Kehä II:n jatketodetaan hankkeeksi, jonka valmistelua viedään eteenpäin niin, että rakentaminen on mahdollista aloittaa ennen vuotta 2010.

Vuonna 2000 Tielaitos ja kaupungit laativat yhteisen maankäyttöselvityksen Lintuvaaran ja Myyrmäen välisestä maankäytöstä ja Kehä II:n jatkeen sovitamisesta olemassa olevaan ja suunniteltuun maankäyttöön. Espoo ja Vantaa merkitsivät asian tiedoksi ja esittivät selvitykseen liittyviä kannanottoja. Selvityksestä ei kuitenkaan ole tehty päätöksiä.

Kehä II:n jatkeen suunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi on tullut jälleen ajankohtaiseksi siksi, että Uudenmaan liitto valmistelee Uudenmaan maakuntakaavaa. Maakuntakaavassa tarkastellaan tarvetta ja toteuttamiskelpoisuutta alueidenkäytön näkökulmasta. Tarkoituksena on, että ympäristövaikutusten arvioinnin perusteella voidaan välillisesti tehdä päätös Kehä II:n jatkeen rakentamisesta tai rakentamatta jättämisestä sekä tehdä tarvittava aluevaraus. Maakuntakaavaluonnoksessa 28.1.2002 on esitetty arviointimenetelystä tarkasteltavat vaihtoehtoiset ratkaisut ja alustavat linjaukset.

Kehä II:n jatke on Espoon alueella osoitettu eteläisen Espoon yleiskaavaluonnoksessa 1997 Hämeenlinnanväylälle suuntautuvan vaihtoehdon mukaisena ja alustavissa maankäytön rakennemuutoksissa 2002 on otettu huomioon arviointiohjelmassa esitetyt vaihtoehdot Lintuvaaran-Uusmäen alueella.

Vantaan yleiskaavassa Kehä II:n jatke on esitetty Hämeenlinnanväylälle päättyvänä.

Helsingin yleiskaavan 2002 luonnoksessa 13.12.2001 on Kehä II:n jatke

osoitettu Myyrmäen ja Malminkartanon välillä osin tunneliin sijoittuvana pääkatuna, joka päättyy Hämeenlinnanväylälle.

Vaihtoehtojen ominaisuudet ja vaikutukset

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Mikäliliikennejärjestelmän kehittäminen perustuu nykyisen tie- ja katuverkon parantamiseen (0+), maankäytössä ei tarvitse varautua jatkeen toteuttamiseen vaan yhdyskuntarakenne voi tiivistyä nykytilanteen mukaisissa puitteissa. Tämä mahdollistaa tulevaisuudessa esim. Malminkartanon ja Myyrmäen välisen alueen kehittämisen kokonaisuutena ilman tien jakavaa vaikutusta.

Poikittaisliikenteen yhteyksien parantaminen vahvistaa kaikissa Kehä II:n jatkamisvaihtoehdoissa kaupunginosien seudullisia yhteyksiä. Lintuvaaran-Uusmäen alueen täydennysrakentaminen eheyttää ja tiivistää yhdyskuntara-

kennettä. Hakuninmaan työpaikka- ja asuinrakentaminen vahvistaa alueen merkitystä ja maankäyttö jäsentyy nykyistä tarkoituksenmukaisemmaksi.

Hämeenlinnanväylle suuntautuvassa vaihtoehdossa aluerakenne täydentyy muita vaihtoehtoja paremmin ja Myyrmäen aluekeskuksen kehittämisedellytykset paranevat. Väylää reunustavien alueiden maankäytön kehittämistä ohjaavat osaltaan tunneli- ja liittymäratkaisut. Liikenteen solmukohtien merkitys korostuu.

Kehä III:lle suuntautuvassa vaihtoehdossa Espoon aluekeskukset kytkeytyvät aiempaa paremmin Kehä III:n työpaikkavyöhykkeisiin.

Vihdintielle suuntautuvassa vaihtoehdossa kehäteiden liittymäalueiden merkitys korostuu ja Vihdintien varren maankäyttö tehostuu ja muuttuu paikoin työpaikkarakentamiseksi. Vaihtoehto mahdollistaa tulevaisuudessa muita toteuttamisvaihtoehtoja paremmin Malminkartanon ja Myyrmäen välisen alueen kehittämisen kokonaisuutena ilman kehäväylän aiheuttamia rajoitteita ja reunaehdoja.



Tilantarve Rajatorpantien eritasoliittymässä vaihtoehdoissa H ja H+.

Ympäristö

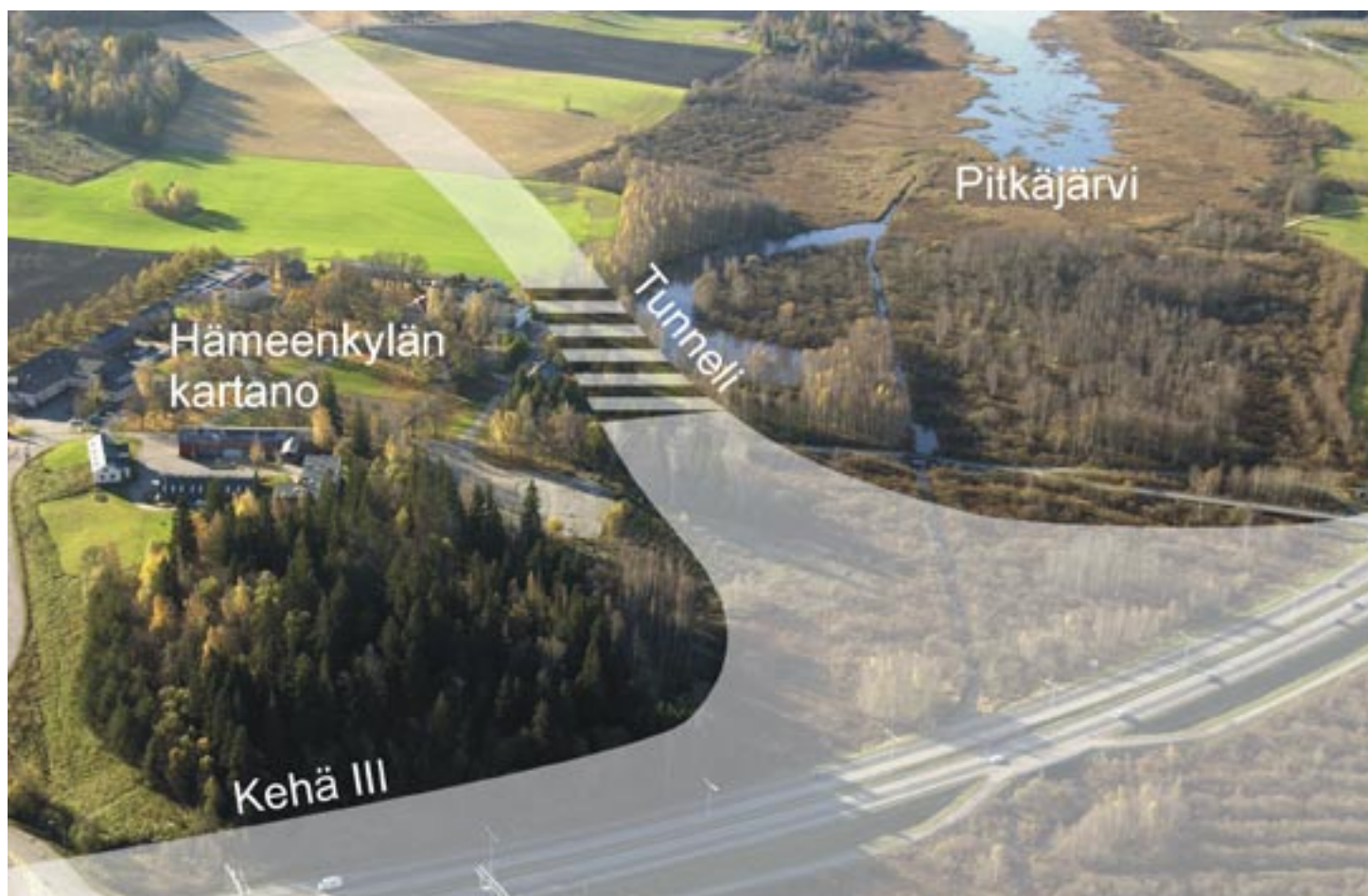
Kehä II:n jatkamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia kokonaispäästöihin, yhdyskuntien vedenkäytölle tärkeisiin pohjavesiin eikä virkistys- tai luonnon kannalta arvokkaisiin pintavesiin. Myös meluhaitat asutukselle tai virkistys- ja luonnonsuojelualueille jäävät suhteellisen vähäisiksi. Hämeenlinnanväylälle suuntautuvan vaihtoehdon melualueelle jää meluntorjuntatoimenpiteiden jälkeen eniten asukkaita, joista huomattava osa asuu nykyiselläänkin Hämeenlinnanväylän melualueella.

Kaikki Kehä II:n jatkamisvaihtoehdot heikentävät jossain määrin paikallisesti

arvokkaita luonnonympäristöjä. Karakallion lehtokorpi voidaan kaikissa vaihtoehdoissa turvata pitkällä kalliitunnelilla. Kaikissa toteuttamisvaihtoehdoissa luontoarvot voivat jossain määrin heiketä Gubmossenin suoalueen kohdalla. Mätäojan alueen uhanalaiseen lajistoon kohdistuu kaikissa vaihtoehdoissa haittoja kun sinne kaikissa tapauksissa toteutetaan jonkinasteinen tieyhteys. Kehä II:n jatke Hämeenlinnanväylälle on kuitenkin luonnolle katuyhteyttä haitallisempi.

Kehä III:lle suuntautuva vaihtoehto on selvästi luonnon monimuotoisuuden sekä suojelualueiden kannalta ongelmallinen. Toteuttamiskelpoisuu-

den ehtoja on vaikea täyttää, sillä tiepirstoo yhtenäisiä luontoalueita, joista osa on vahvistetun yleiskaavan mukaisia luonnonsuojelualueita. Lisäksi Gubmossenin-Furumossenin alueella on mitä ilmeisimmin laajempaa merkitystä lajiston leviämisreittinä. Pitkäjärven perukka lähialueineen on arvokas lintualue. Hämeenkylässä kartanon alue on lepakoiden lisääntymisalue. Siellä esiintyvät kaikki Suomessa tavattavat lepakkolajit, jotka ovat luontodirektiivin liitteen 4 mukaisia lajeja, joiden lisääntymisalueiden häittäminen on kiellettyä.



Vaihtoehdossa K kehätie rakennetaan betonitunneliin Pitkäjärven rantavyöhykkeeseen Hämeenkylässä kartanon kohdalla.

Kaikissa Kehä II:n jatkamisvaihtoehdoissa voidaan yli- ja alikuluilla turvata yhteydet tärkeille virkistysalueille, mutta virkistysalueverkoston laatu heikkenee. Mätäojan laakson suuntainen viher- ja virkistysyhteys kärsii.

Pohjois-eteläsuuntaiset virkistysyhteydet ja niiden jatkuvuus heikkenevät Leppävaaran urheilupuiston ja Hämeenkyllän välillä vaihtoehdoissa V ja H, joista jälkimmäinen vaihtoehto vähentää virkistysalueiden määrää ja laatua Vihdintien itäpuolella sekä aiheuttaa estevaikutusta Myyrmäen urheilupuiston kohdalla. Heikkenemisen merkittävyys riippuu korvaavista ulkoilu- ja kevytliikenneväylistä. Vaihtoehto K halkoo laajaa yhtenäistä Linnaisten-Hämeenkyllän viheraluetta joka on nykyisellään suuren joukon käytössä. Alueen merkitys seudullisena virkis-

tysalueena kasvaa Leppävaaran urheilupuiston käyttäjämäärien kasvun myötä.

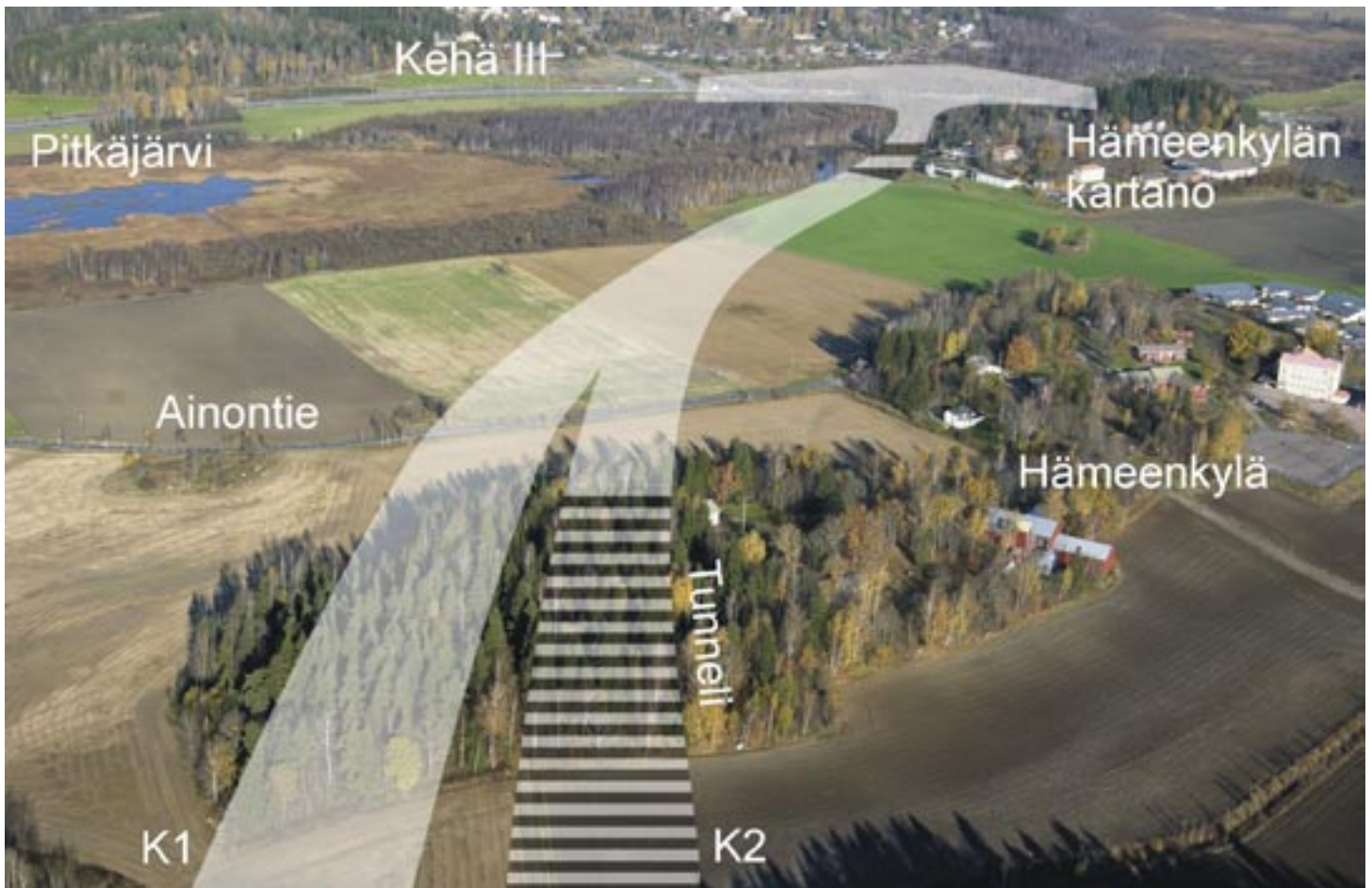
Suorat vaikutukset maisemaan riippuvat lopullisista tunneli- ja liittymäratkaisuksista sekä meluntorjuntaratkaisuksista. Mahdollisuudet kehittää Äijänpellon-Leppävaaran kartanon aluetta kulttuurimaisema- ja virkistysympäristönä heikkenevät kaikissa vaihtoehdoissa. Monissa tapauksissa aivan tien lähiympäristön maiseman luonteen muuttumisen lisäksi muutokset kauempanakin olevien alueiden käyttötarkoituksessa ja tehokkuudessa heijastuisivat maisemaan.

Vihdintien ympäristön kaupunkikuva ja tieympäristön luonne muuttuvat aiempaa kaupunkimaisemmiksi vaihtoehdossa V.

Kehä III:lle suuntautuessaan Kehä II halkaisisi Hämeenkyllän-Linnaisten alueen kulttuurimaiseman ja heikentäisi sen säilymistä edellytyksiä. Hämeenkyllän ja Gubbmossenin välillä tie sijoituisi luonnonmaisemaan.

Mikäli jatketta ei rakennettaisi, läpi-ajoliikenteeseen liittyvät asumiseen, elinympäristön laatuun, terveellisyteen ja liikenneturvallisuuteen liittyvät haitat lisääntyisivät Laaksoalahdessa, Lähderannassa, Jupperissa, Linnaisissa, Hämevaarassa, Hämeenkyllässä ja Vapaalassa.

Kaikissa Kehä II:n jatkamisvaihtoehdoissa voidaan tunneleilla ja melusuo-
jauksella merkittävästi lieventää ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia.



Vaihtoehto K:sta on tutkittu kaksi perusratkaisua; K1 on avoleikkauksessa ja K2 kallio/betonitunnelissa Tuomelantien päässä olevan tilakeskuksen kohdalla. Suositusvaihtoehtona on tunneliratkaisu.

Hämeenlinnanväylälle suuntautuvassa vaihtoehdossa elinolosuhteet paranevat Laaksolahdentien, Pitkäjärventien, Rajatorpantien, Vaskivuorentien ja Malminkartanontien ympäristössä.

Vaihtoehtoissa H ja H+ Martinlaakson radan ja Hämeenlinnanväylän välisellä alueella asukkaiden päivittäisiin elämis- ja liikkumistapoihin koetaan aiheutuvan haitallisia muutoksia. Kehä II:n jatkeen haitalliset vaikutukset elinympäristön laatuun kohdistuvat ikärakenteeltaan nuoreen ja pääosin autottomaan väestöön. Haitallinen vaikutus asuinympäristön rauhallsuuteen on merkittävä etenkin tien välittömässä läheisyydessä Pohjois-Malminkartanossa ja Kaarelassa. Tien alle jää yksi asuinkiinteistö Mätäojan laaksossa ja liittymäratkaisusta riippuen 1-2 kiinteistön tonttialuetta jää melusteiden välit-

tömaan läheisyyteen tai niiden alle.

Vaihtoehto V on Kehä II:n jatkeista ihmisten elinolojen kannalta vähiten haitallinen, sillä vaikutusalue on lyhyemmästä tieosuudesta johtuen pienin ja Karakallion ja Lintuvaaran tunneleilla voidaan lieventää asutukseen ja asukkaiden kannalta arvokkaisiin alueisiin kohdistuvia haittoja. Lisäksi Vihdintien parantamistoimet sijoittuvat nykyiseen tiekäytävään, jolloin haitallinen vaikutus asuinalueisiin on vähäisempi. Merkittäviä haittoja voi kuitenkin aiheutua yksittäisille asuinkiinteistöille.

Vaihtoehdossa V elinolosuhteet paranevat Laaksolahdentien, Pitkäjärventien sekä Kehä II:n länsipuolisen Rajatorpantien ympäristössä. Kehä II:n itäpuolella Rajatorpantiellä liikenteen aiheuttamat haitat lisääntyvät.

Vaihtoehto K vaikuttaa haitallisesti Linnaisten ja Pitkäjärven ympäristön virkistysarvoihin. Liikenteen aiheuttama melu muuttaa nykyisellään rauhallisen alueen luonnetta. Haitallinen vaikutus asuinympäristön rauhallsuuteen on merkittävä etenkin Rastalassa, Linnaisissa ja Hämeenkyllän länsireunoilla.



Vaihtoehto H (ja H+) ylittää Mätäojan laakson sillalla. Malminkartanon ja Myyrmäen välissä Kehä II on betonitunnelissa radan länsipuolella. Tien alle jää kuvassa etualalla näkyvä asuinkiinteistö.

Liikenne ja yhteiskuntatalous

Vaihtoehdot H ja K täydentävät seudun päätieverkkoa, mutta vain vaihtoehto H parantaa selkeästi seudun aluekeskusten tavoitettavuutta yhdistäen Myyrmäen - Martinlaakson aluekeskuksen Etelä-Espoon aluekeskuksiin Matinkylään ja Espoonlahteen. Vaihtoehto H tukee näin myös parhaiten seudun suunnitellun aluerakenteen kehitystä.

Kehittämismallivaihtoehdoista vaihtoehdot H ja V täyttävät parhaiten liikenteelliset tavoitteet eli vähentävät pitkämatkaista "läpikulkuliikennettä" ja parantavat siten asuinalueiden viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Vaihtoehtojen H ja V vaikutukset Vihdintien länsipuoliossa verkossa ovat lähes samat, molemmat keventävät merkittävästi alueellisen katuverkon ylikuormittuneita osia Vihdintien länsipuolella. Positiiviset vaikutukset etenkin Kehä I:n ongelmallisella osalla Vallikalliossa ovat myös yhtä suuret. Vaihtoehto H keventää merkittävästi myös Rajatorpantietä Vihdintien itäpuolella sekä Vaskivuorentietä että Vanha Kaarelantietä ja Malminkartanontietä. Vaihtoehto V:llä ei ole Vihdintien itäpuolisessa katuverkossa positiivisia vaikutuksia. Kehä II:n päättäminen Vihdintielle päinvastoin lisää liikennettä Rajatorpantiella Vihdintiestä itään.

Vaihtoehdon K positiiviset vaikutukset tarkastelualueen päätieverkon kuormittuneimmilla osilla ovat vain noin puolet vaihtoehtojen H ja V vaikutuksista. Vaihtoehto K aiheuttaa Kehä II:n itäpuolella Pitkäjärventien liikennemäärän huomattavan lisääntymisen. Liikennemäärä kasvaa yli 25% 0+ verkkoon verraten. Jo ilman mainittua lisäystä Rajatorpantien liikennemäärää on pidettävä 1+1- kaistaiselle alueelliselle yhteydelle liian suurena. Vaihtoehdossa K Rajatorpantien itäsuunnan liikenteen kysynnän hoitaminen edellyttää joko Rajatorpantien kapasiteetin lisäämistä (rakentamista 2+2 poikkileikkaukseen) tai uuden alueellisen katuyhteyden rakentamista välille Rastaala - Vihdin-

tie (esim. vaihtoehdon V maastokäytävässä).

Kaikissa Kehä II:n jatkeen toteuttamismallivaihtoehdoissa muutokset joukkoliikenteen käyttäjäosuuksissa seudullisella tasolla ovat selvityksessä käytettävissä olevilla oletuksilla arvioituna pieniä. Etelä- ja Keski-Espoosta avautuu uusi sujuva joukkoliikenteen yhteys lentoaseman suuntaan. Hämeenlinnanväylälle suuntautuva vaihtoehto täydentää pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoverkkoa vaihtoehdoista parhaiten.

Kevytliikenteelle syntyy uusi yhtenäisen kehää myötäilevä raittiyhteys. Vaihtoehdoissa H Hämeenlinnanväylän liittymäalueen yhteydet mutkistuvat ja vaihtoehdossa V yhteydet tulevat sekavimmiksi Vihdintien liittymäalueella.

Liikenneturvallisuuden kannalta vaihtoehto 0+ on huono, sillä asuinalueiden läpi kulkevan liikenteen määrä kasvaa. Myös päätieverkon liikenneturvallisuus on heikoin. Kehä II:n jatkamismallivaihtoehdoilla ei ole juuri keskinäisiä eroja liikenneturvallisuuden kannalta.

Yhteiskuntataloudellisesti Kehä II:n jatkaminen on kannattavaa, sillä hyötökustannussuhde on vaihtoehdossa V 2.1, vaihtoehdossa K 2.5 ja vaihtoehdossa H 2.7.

Jatkosuunnittelu ja päätöksenteko

YVAN yhteydessä laaditut alustavat yleissuunnitelmat riittävät vaikutusten arviointiin ja alustavan kustannusarvion laatimiseen sekä yhteiskuntataloudellisten laskelmien tekemiseen. Jos jatkosuunnittelun edellytykset täyttyvät, laaditaan yhdestä vaihtoehdosta yleissuunnitelma. Valintapäätöksen tekee Tiehallinto yhteysviranomaisen lausunnon saatuaan. Kun hankkeen toteuttamisesta on saatu varmuus, laaditaan yleissuunnitelman pohjalta tiesuunnitelma, jossa esitetään mm. haltuun otettavan tiealueen raja. Rinnan tiesuunnitelman laatimisen kanssa tehdään

tarvittavat asemakaavat tai niiden muutokset. Kaavat on hyväksyttävä ennen kuin tiesuunnitelma voidaan hyväksyä. Rakentamista varten on laadittava vielä yksityiskohtainen rakennussuunnitelma.

Mikäli päätökset väylän toteuttamisesta tehdään, rakentaminen on mahdollista aloittaa vuoden 2010 tienoilla. Rakennustyöt kestäisivät noin 4 vuotta.

Väylän rakentaminen ei ole mahdollista ilman, että sille tehdään aluevaraus Uudenmaan maakuntakaavaan. Maakuntakaavaluonnoksessa 28.1.2002 tie on osoitettu ohjeellisina Kehä III:lle ja Hämeenlinnanväylälle suuntautuvina vaihtoehtoina.

Vantaan osin oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa 1992 on varauduttu Kehä II:n Hämeenlinnanväylälle suuntautuvaan jatkeeseen. Espoon yleiskaavassa on varauduttu Kehä II:n jatkeeseen Hämeenlinnanväylälle (tai Vihdintielle). Helsingin yleiskaava 2002:n luonnoksessa Kehä II:n jatke on osoitettu Hämeenlinnanväylälle suuntautuvana osin tunnelissa olevana pääkatuyhteytenä.

Turuntieltä Kehä III:lle suuntautuva vaihtoehto on Vantaan oikeusvaikutteisen yleiskaavan vastainen, koska se sijoittuisi virkistys- ja suojelualueille. Vihdintievaihtoehto puolestaan aiheuttaa suuria maankäytöllisiä muutospaineita Kehä II:n Vihdintien liittymäalueen ja Kehä III:n liittymäalueen välisellä jaksolla.

Tien toteuttaminen vaatii kaupunkien yhteisiä päätöksiä, tielain mukaisia päätöksiä, maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia päätöksiä ja varauksia kaavoissa sekä tunneleiden ja vesistösiltojen vesilain mukaisia lupia. Tutkimuksiin ja rakentamiseen tarvitaan lisäksi lupia ja niihin rinnastettavia päätöksiä.

Ympäristöhaittojen ehkäiseminen ja torjunta

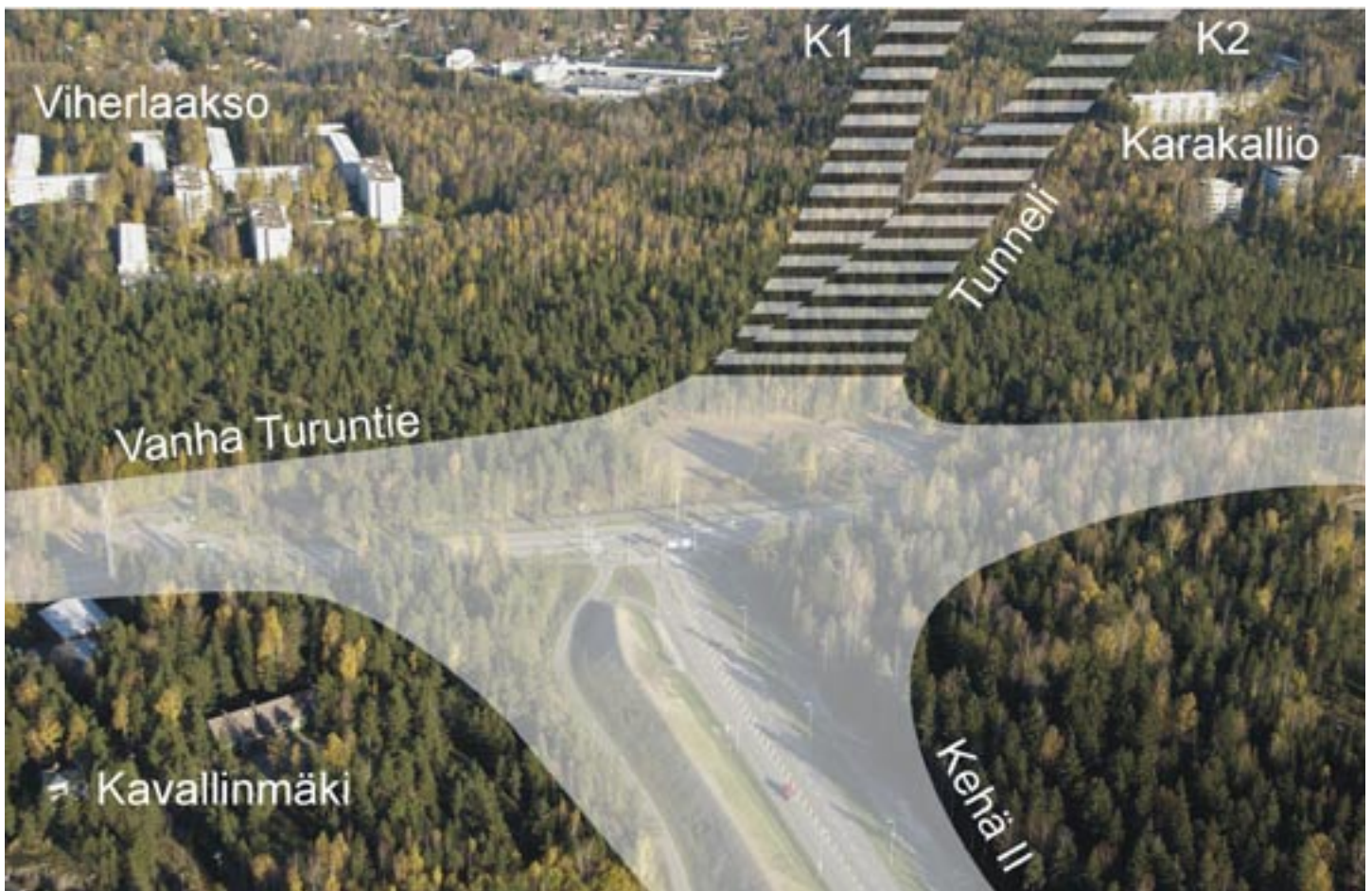
Kehä II:n jatkeen suunnittelussa on tutkittu mahdollisuudet lieventää tunneliratkaisuin asutukselle, virkistykselle ja luonnolle aiheutuvia haittoja. Karakallion kohdalle suositellaan edellä mainittujen tekijöiden suhteen optimaalista kalliotunnelia, jonka kustannuksia nostava vaikutus on kokonaisuutena ottaen vähäinen. Hämeenkylässä-Hämevaaran alueelle vaihtoehdossa K suunnitellut tunnelijaksot edellyttävät tasauksen painamista erityisesti Furumossenin suon kohdalla niin alas, ettei suon osittaiselta kuivumiselta voida välttyä. Tunnelleista ja Hämeenkylässä kartanon kohdalle suunnitellusta ”arkadista” huolimatta vaihtoehdon K maise-mahaitat ovat merkittäviä.

Lintuvaaran kohdalla esitetty pitkä kallioon sijoittuva tunneli turvaa parhaiten virkistys- ja asuinalueen viihtyisyyden. Malminkartanon ja Myyrmäen väliset betonitunneliratkaisut ovat virkistyskäytölle sekä alueen muulle kehittämiselle suotuisia.

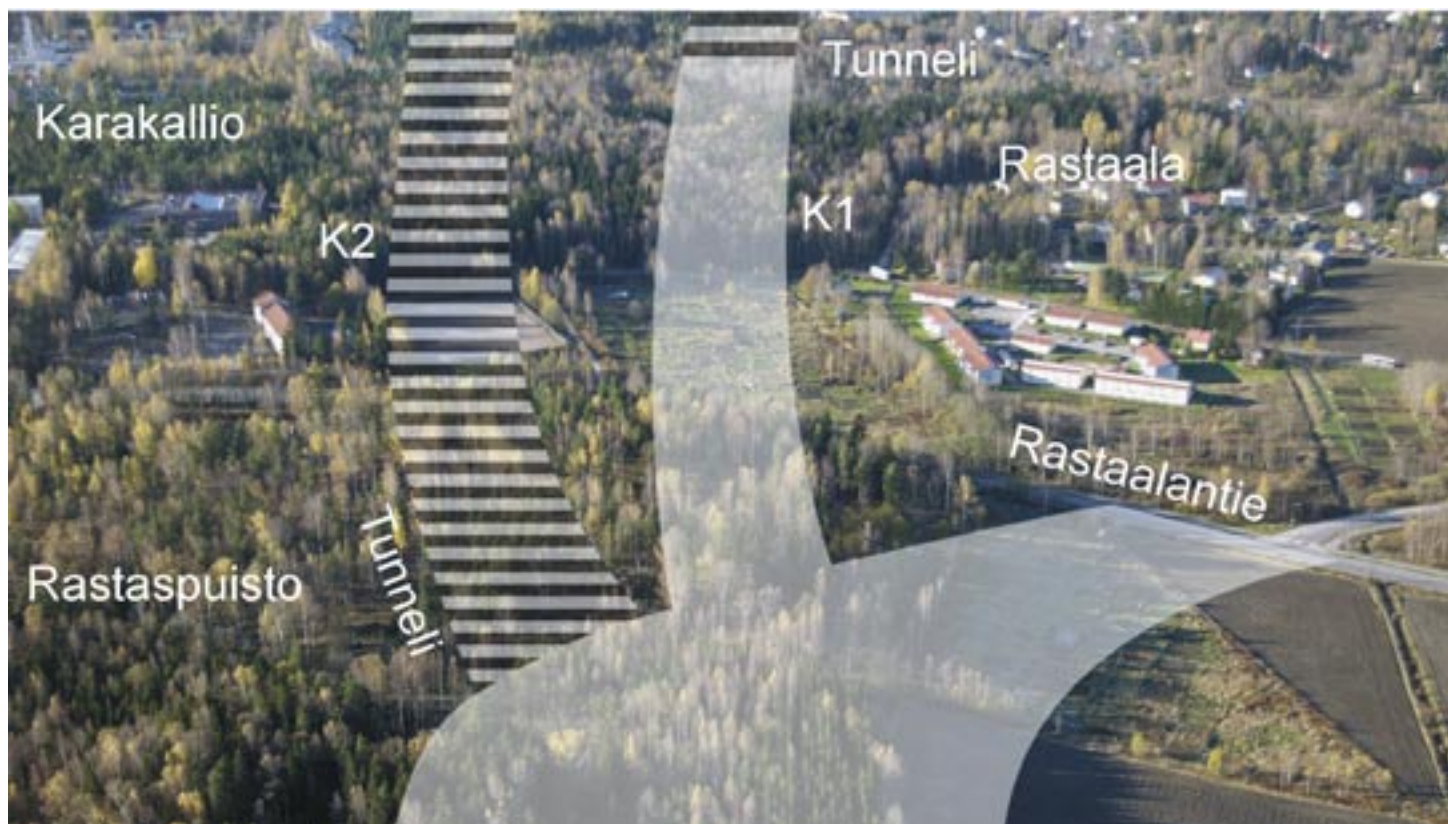
Meluntorjunnassa tunneleiden ulkopuolisella alueella on pääasiassa esitetty 2-4 metrin korkuisia, paikoin korkeampiakin meluvalleja, aitoja tai näiden yhdistelmiä. Näiden tarve ja toteuttaminen tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Luontoalueilla, vesistöjen ylityksissä sekä rakentamisessa otetaan huomioon alueiden herkkyyteen liittyvät tekijät mm. ajoittamalla rakentaminen lintujen

pesintäajan ulkopuolelle, kiinnittämällä huomiota työaikoihin ja menetelmiin sekä suunnittelemalla työnaikainen liikenne siten, että tarpeetonta häiriötä ympäröivälle asutukselle ei aiheudu.



Kehä II sukeltaa Turuntien pohjoispuolella tunneliin. Kaikkiin vaihtoehtoihin suositellaan pitkää kalliotunnelia (kuvassa K2). Sen lisäksi on tutkittu aiemmassa suunnitelmassa esitetty lyhyt tunneli (kuvassa K1).



Kaikkissa vaihtoehdoissa Karakallion kohta alitetaan pitkällä kalliotunnelilla (suositusvaihtoehto, kuvassa K2). Pitkä tunneli on luonnon ja asutuksen kannalta selvästi parempi kuin tutkittu lyhyt tunneli (kuvassa K1).



Kehä II:n ja valtatie 3:n liittymäalue Hakuninmaalla. Ajoyhteys itään Hakuninmaan suuntaan toteutuu Kehä II:sta riippumatta.

Hankkeesta vastaa Uudenmaan tiepiiri

Opastinsilta 12 A, PL 70
00521 Helsinki
puhelinvaihe 0204 22 11

Yhteyshenkilöt Uudenmaan tiepiirissä:

dipl.ins. Ari Puhakka
ari.puhakka@tiehallinto.fi
puh. 0204 22 2930

ympäristövastaava Arto Kärkkäinen
arto.karkkainen@tiehallinto.fi
puh. 0204 22 2938

Ympäristövaikutusten arviointi- nettelyn yhteysviranomaisen on Uudenmaan ympäristökeskus

Asemapäälliköncatu 14, PL 36, 00521
Helsinki, puhelinvaihe 148 881

Yhteyshenkilöt Uudenmaan ympäristökeskuksessa

Ylitarkastaja Jorma Jantunen
jorma.jantunen@vyh.fi
puh. 1488 8561

Ylitarkastaja Jukka Peura
jukka.peura@vyh.fi
puh. 1488 8341

Muistutukset ja huomautukset arviointiselostuksesta osoitetaan kirjallisesti yhteysviranomaiselle nähtävilläolokaikana

Lisätietoja antavat myös :

Maa ja Vesi Oy
Sakari Grönlund
sakari.gronlund@poyry.fi
puhelinvaihe 682 661

SCC Viatak Oy
Pekka Kuorikoski
pekka.kuorikoski@viatak.fi
puhelinvaihe 43 011

Arviointiselostus on nähtävillä marraskuun lopusta 2002 noin tammikuun puoliväliin 2003 seuraavissa paikoissa:

Tiehallinnon palvelupiste Itä-Pasila, Opastinsilta 12 A, 2. kerros
Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, Kirkkojärventie 6 B
Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Kansakoulukatu 3
Vantaan kaupunki, Maankäyttötoimen asiakaspalvelu, Kielotie 28
Leppävaaran kirjasto, (Espoon pääkirjasto), Vanha maantie 11
Myyrmäen yhteispalvelupiste, Kilterinraitti 6
Myyrmäen kirjasto, Kilterinraitti 6
Malminkartanon kirjasto, Puustellintie 6
Kauniaisten kirjasto, Käsityöncatu 4
Kauniaisten kaupungintalo, Kauniaistenkatu 10

**Lisätietoa, mm. tarkemmat
suunnitelmakartat on hankkeen
kotisivuilla: www.tiehallinto.fi/keha2**



Uudenmaan tiepiiri
PL 70
00521 Helsinki
puh. 0204 22 11



Espoo



Helsinki



Vantaa