

Suosaaren asemakaavan liikenneselvitys

4.3.2025

Sisällysluettelo

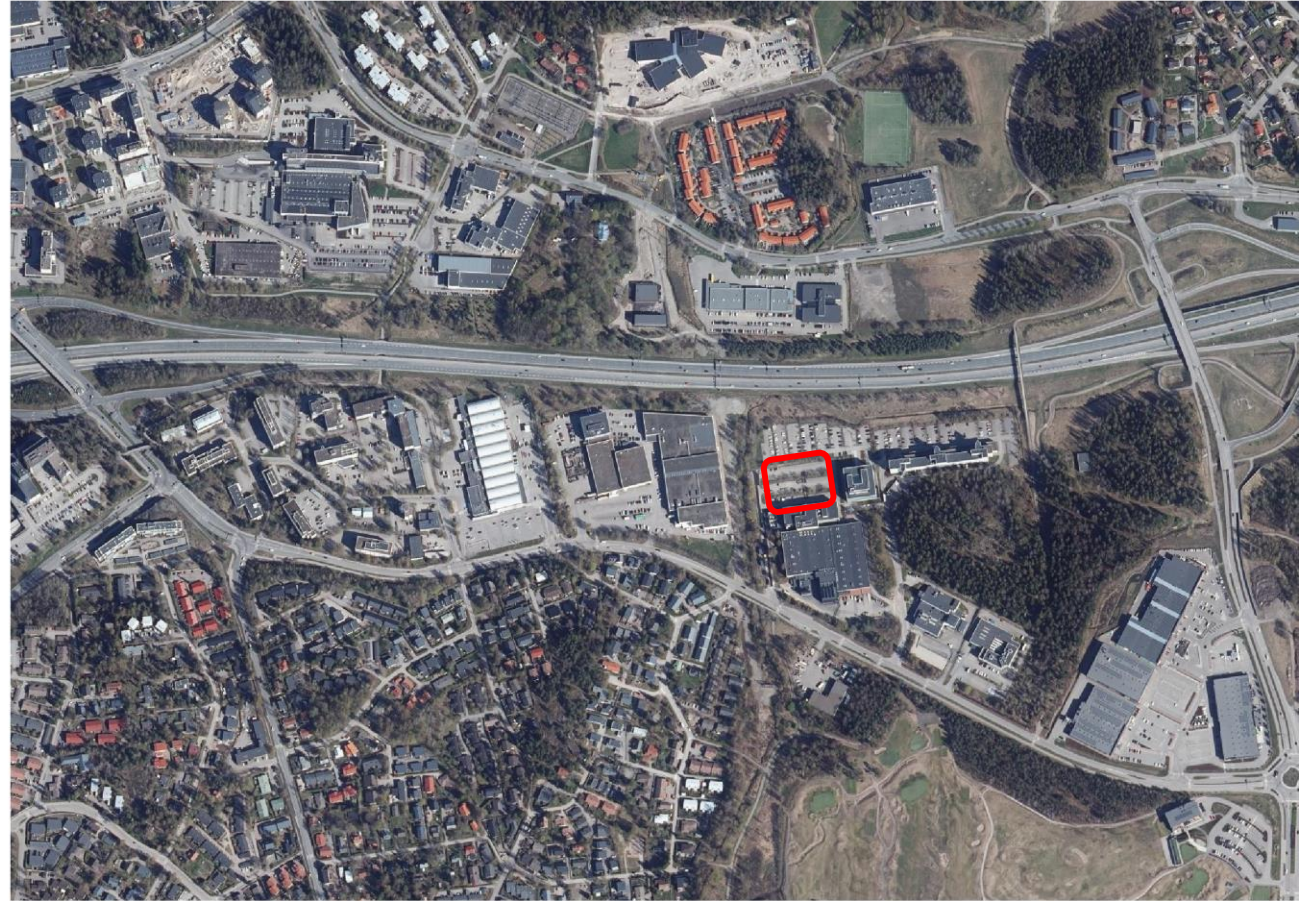
1. Tiivistelmä
2. Suunnittelualue
3. Kaavatilanne
4. Kaavaratkaisu
5. Alueelle tehdyt aikaisemmat suunnitelmat
6. Liikenteelliset olosuhteet
 - 6.1 Liikennemäärät
 - 6.2 Liikenneonnettomuudet
 - 6.3 Jalankulku ja pyöräily
 - 6.4 Joukkoliikenne
 - 6.5 Erikoiskuljetusreitit
 - 6.6 Kohteen erityispiirteet
 - 6.7 Saavutettavuus
 - 6.8 Kulikutapajakauma ja työmatkojen jakaantuminen
7. Liikenne-ennuste
8. Vaikutusten arviointi
9. Yhteenveto ja johtopäätökset

1.Tiivistelmä

- Liikenneselvitys tehtiin Suosaaren asemakaavamuutoksen tueksi. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa datakeskustoiminnan laajentaminen Sinimäen työpaikka-alueella. Olemassa olevan datakeskuksen yhteyteen rakennetaan uusi datakeskusrakennus. Tontilta puretaan toimistorakennus.
- Liikenneselvityksessä on tarkasteltu alueen liikenteellistä nykytilaa, liikennetuotosta ja datakeskuksen rakentamisen liikenteellisiä vaikutuksia.
- Selvityksestä on vastannut Sweco Finland Oy, josta työhön osallistuivat Sanna Lamberg ja Pauli Löytynoja.

2. Suunnittelualue

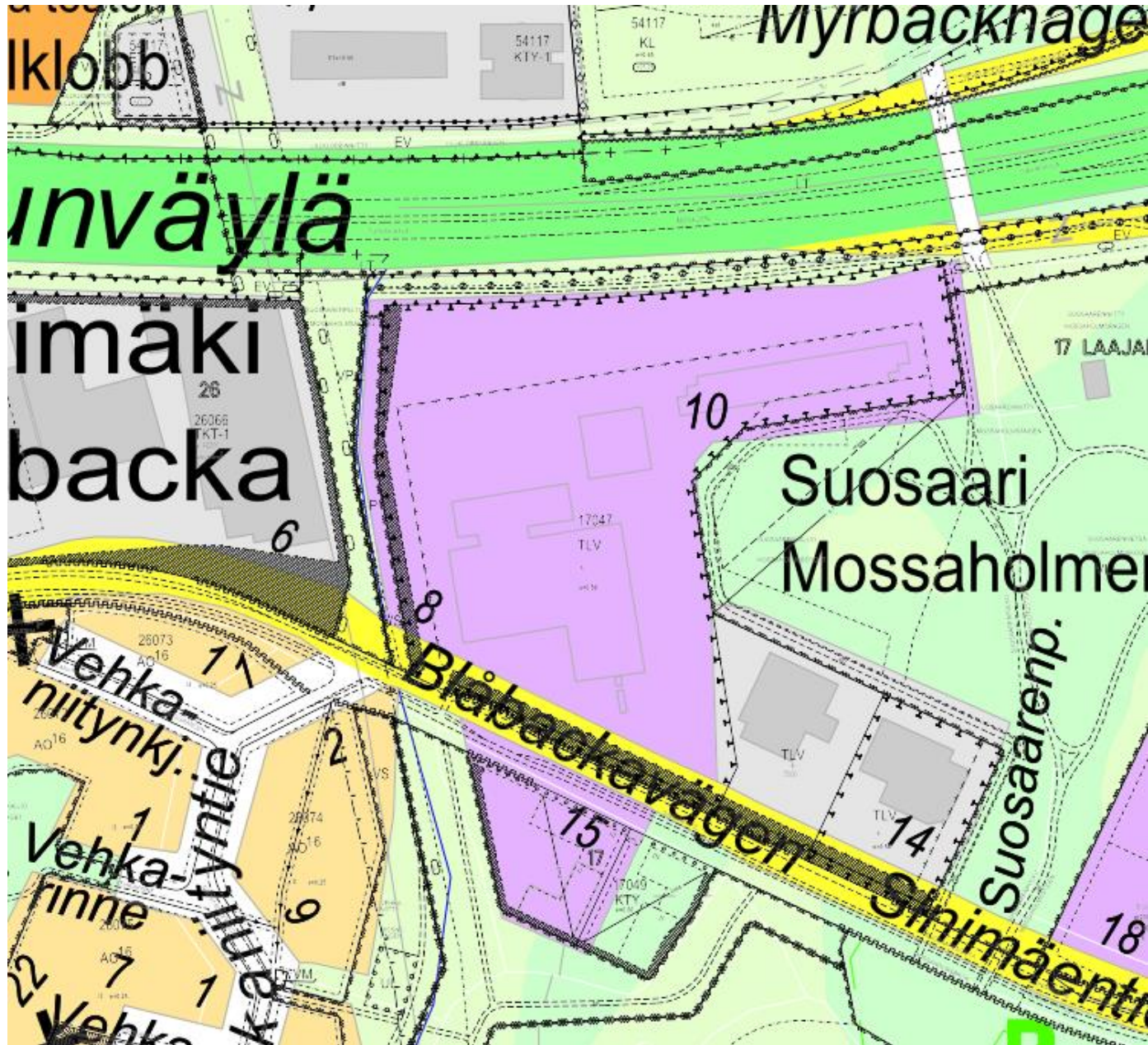
- Asemakaava-alue sijaitsee Espoon Sinimäessä, Sinimäentien varrella ja Turunväylän (vt 1) välittömässä läheisyydessä.
- Nykyisin HE8 tontti on viereisen toimistorakennuksen pysäköintialueena. Toimistorakennus puretaan tontilta.
- Rakennettavalla HE8 datakeskuksella on sama henkilökunta kuin nykyisellä HE7 datakeskuksella. Työntekijöitä on 25 henkilöä.



Kuva 1. Ilmakuva alueesta. Suunnittelualue rajattuna punaisella.

3. Kaavatilanne

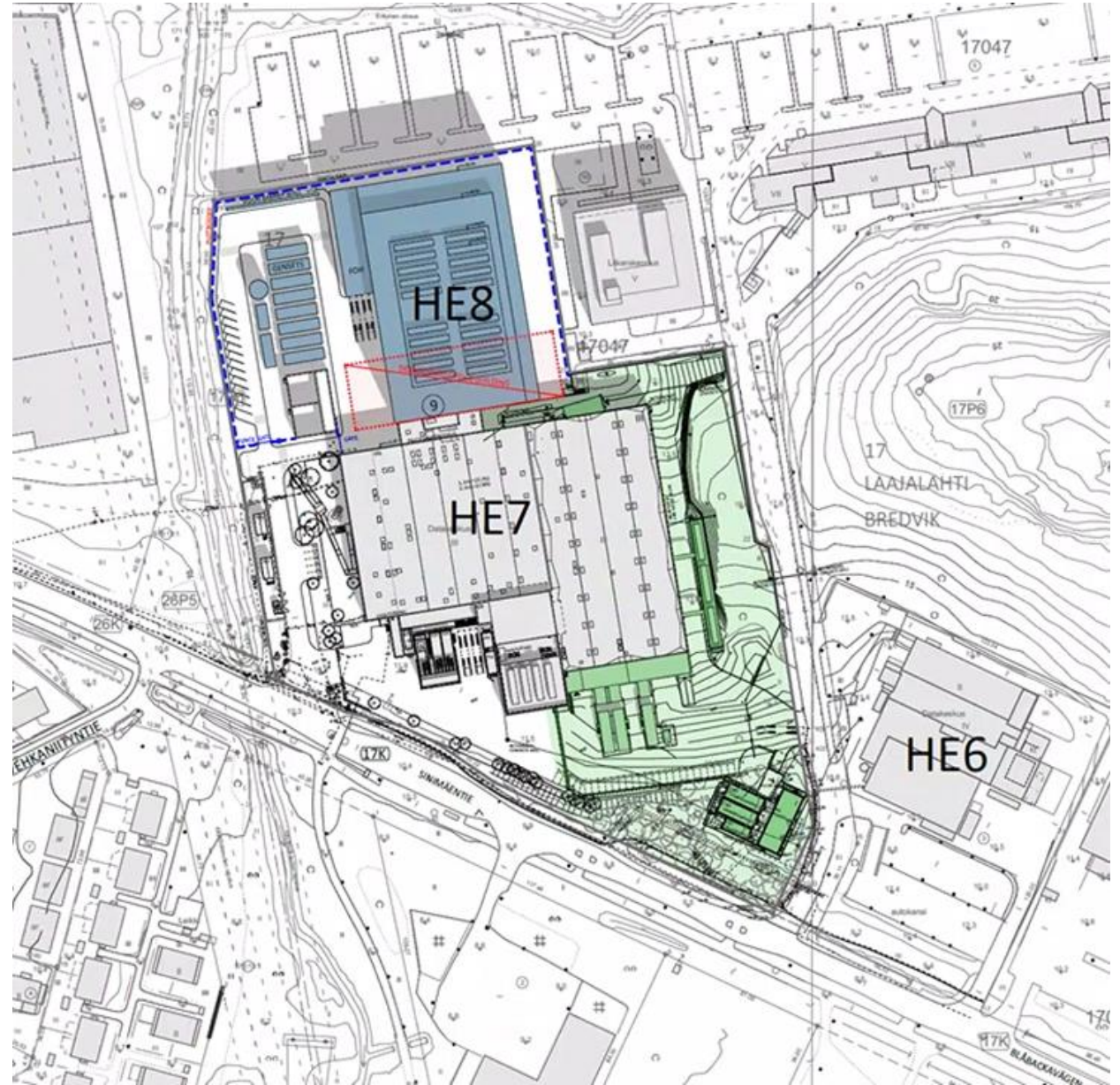
- Tontilla on voimassaoleva asemakaava. Tontti on osoitettu kaavassa liikerakennusalueeksi.
- Tontin asemakaavan numero on 17047 ja tehokkuusluku on 0.58.



Kuva 2. Tontin voimassa oleva asemakaava. (Espoon karttapalvelu)

4. Kaavaratkaisu

- Rakennettavan datakeskuksen tieltä puretaan toimistorakennus, jossa on parhaimmillaan ollut pinta-alaperusteisesti laskien noin 800 työntekijää. Todellisuudessa työntekijän määrä on ollut todennäköisesti pienempi.
- Asemakaava-alueelta poistetaan nykyisen toimistorakennuksen pysäköintialue, joten pysäköintipaikkojen määrä ja myös niiden tarve tontilla vähenee.
- HE8 tontille kuljetaan alueen länsireunaan sijoittuvan ajoyhteyden kautta.
- Asemakaava-alueen liikenne suuntautuu todennäköisesti eniten Turunväylän suuntaan ja Kehä I suuntaan. Tästä näkökulmasta tarkasteltuna liikenne suuntautuu todennäköisesti yhtä paljon molempiin suuntiin Sinimäentiellä.



Kuva 3. Tontin suunniteltu layout

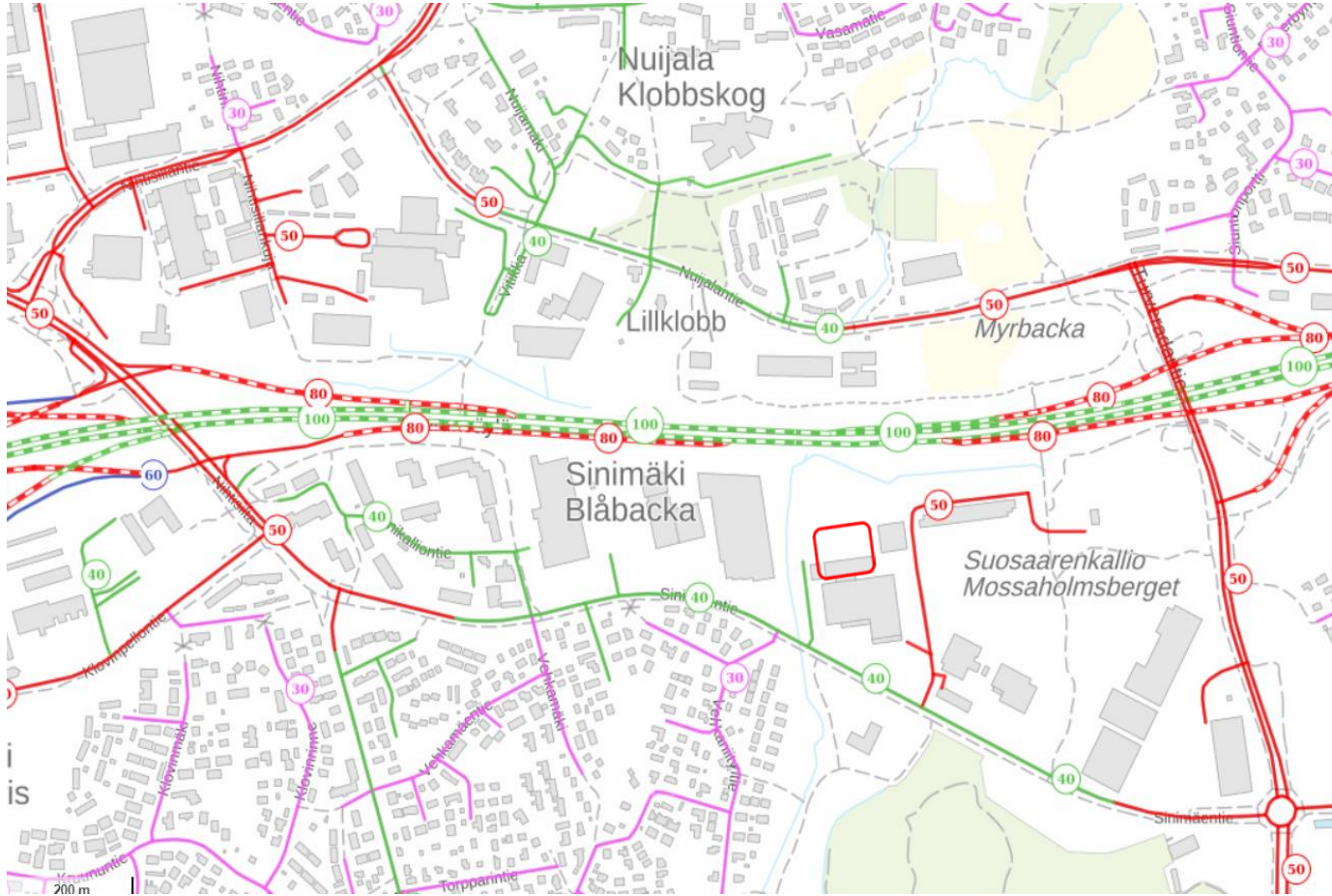
5. Alueelle tehtyt aikaisemmat suunnitelmat

- Hankealueen tontin läheisyydessä on vireillä olevia asemakaavahankkeita.
- Turunväylän pohjoispuolella Nuijalantien varrella on tekeillä Nuijalan kaavamuutos, jonka tavoitteena on mahdollistaa liike-, liikunta ja toimitilapalvelujen sekä mahdollisesti myös vähittäiskaupan suuryksikkö.
- Turunväylän pohjoispuolella Friisimäentien varrella on tekeillä Friisinmäen työpaikka- ja urheilualueen asemakaavamuutos.
- Tämän asemakaavahankkeen ja alueen muiden vireillä olevilla asemakaavojen liikenteelliset yhteisvaikutukset eivät todennäköisesti ole merkittäviä, koska kaavahankkeet sijaitsevat eri puolilla Turunväylää.



Kuva 4. Vireillä olevat asemakaavat alueella. Suunnittelualue rajattuna punaisella. (Espoon karttapalvelu)

6. Liikenteelliset olosuhteet

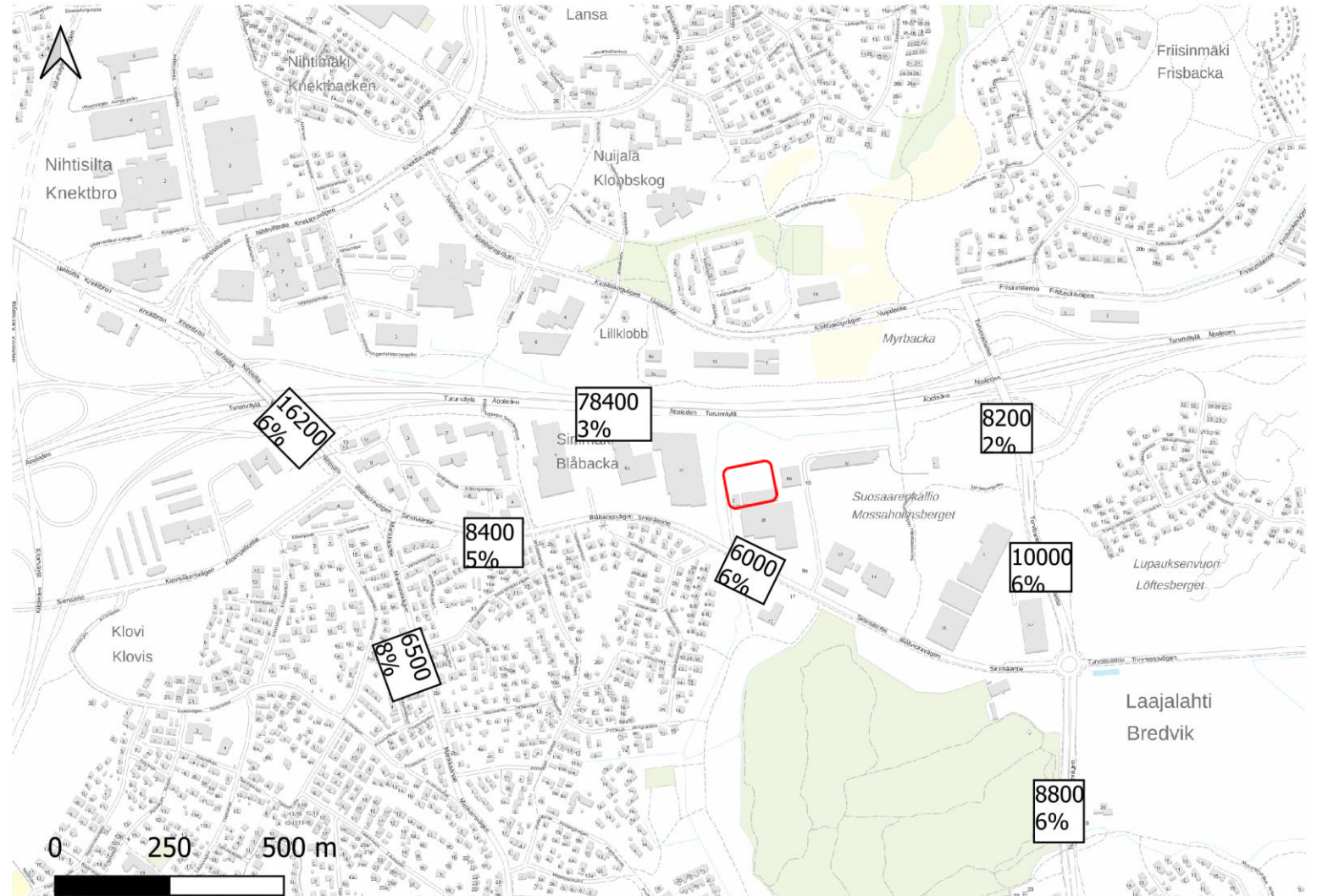


Kuva 5. Nopeusrajoitukset alueen tieverkolla. Asemakaava-alue rajattuna punaisella. (Espoon karttapalvelu)

- Sinimäentien nopeusrajoitus vaihtelee 40-50 km/h välillä.
- Asemakaava-alueen kohdalla nopeusrajoitus on 40 km/h

6.1 Liikennemäärä

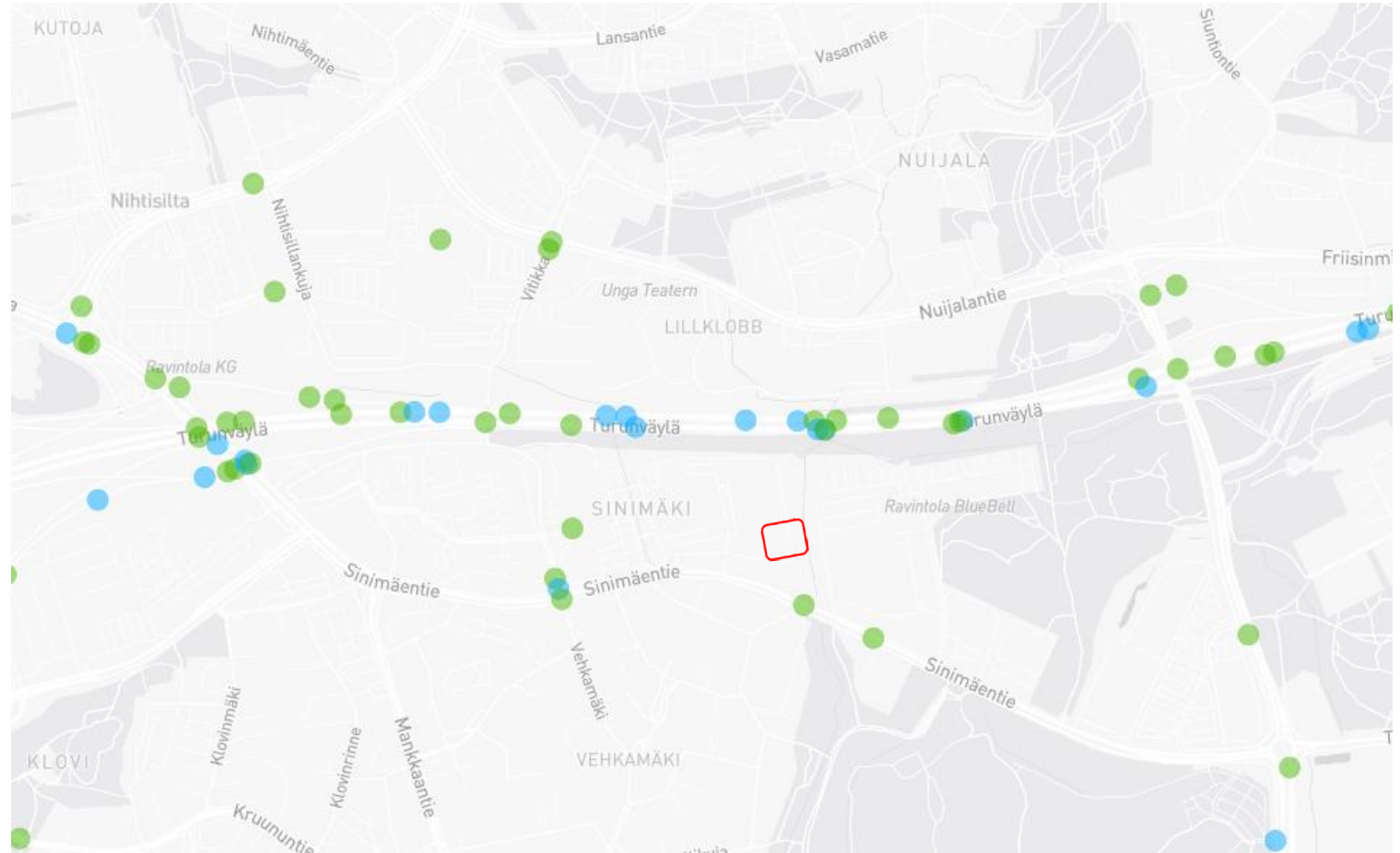
- Sinimäentien liikennemäärä vaihtelee välillä 6000-8400. Raskaan liikenteen osuus on 5-6%.



Kuva 6. Vuoden 2023 keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelutontin läheisyydessä. Raskaan liikenteen osuus prosentteina (Espoon karttapalvelu). Asemakaava-alue rajattuna punaisella.

6.2 Liikenneonnettomuudet

- Sinimäentiellä ei ole sattunut kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia vuosien 2019-2023 välillä.
- Sinimäentien ja Sinikalliontien liittymässä on sattunut yksi loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus
- Turunväylällä ja Nihtisillalla on sattunut useita loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia.



Kuva 7. Liikenneonnettomuudet 2019-2023 suunnittelualueella (Ramboll). Asemakaava-alue rajattuna punaisella.

6.3 Jalankulku ja pyöräily

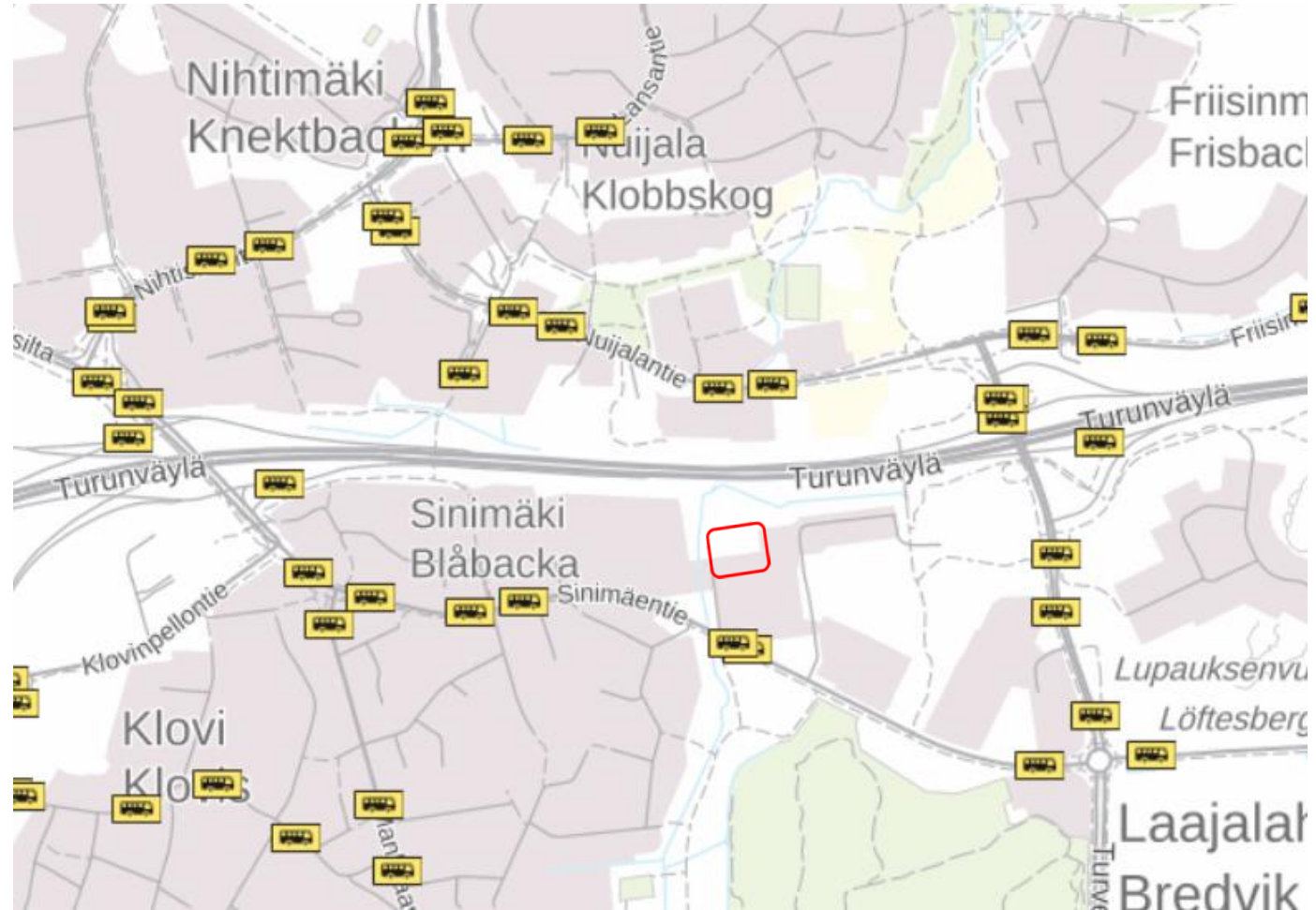
- Sinimäentien varrella kulkee autoliikenteestä viherkaistalla eroteltu yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.
- Espoon kaupunki on määrittänyt pyöräilyn tavoiteverkon vuodelle 2050. Tavoiteverkossa Sinimäentien varrella kulkeva yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä on määritetty nykyiseksi seutureitiksi.



Kuva 8. Espoon pyöräilyn tavoiteverkko vuodelle 2050. Asemakaava-alue rajattuna punaisella. (Espoon kaupunki)

6.4 Joukkoliikenne

- Sinimäentiellä asemakaava-alueen läheisyydessä on paikallisliikenteen bussipysäkit.
- Kaava-alueen ohi kulkee kaksi bussilinjaa, 212 ja 213N. Vuoroväli on arkisin noin 60 minuuttia
- Turunväylällä kulkee runsaasti paikallisliikenteen ja kaukoliikenteen bussilinjoja.



Kuva 9. Joukkoliikennepysäkit alueella (Paikkatietoikkuna). Asemakaava-alue rajattuna punaisella.

6.5 Erikoiskuljetusreitit

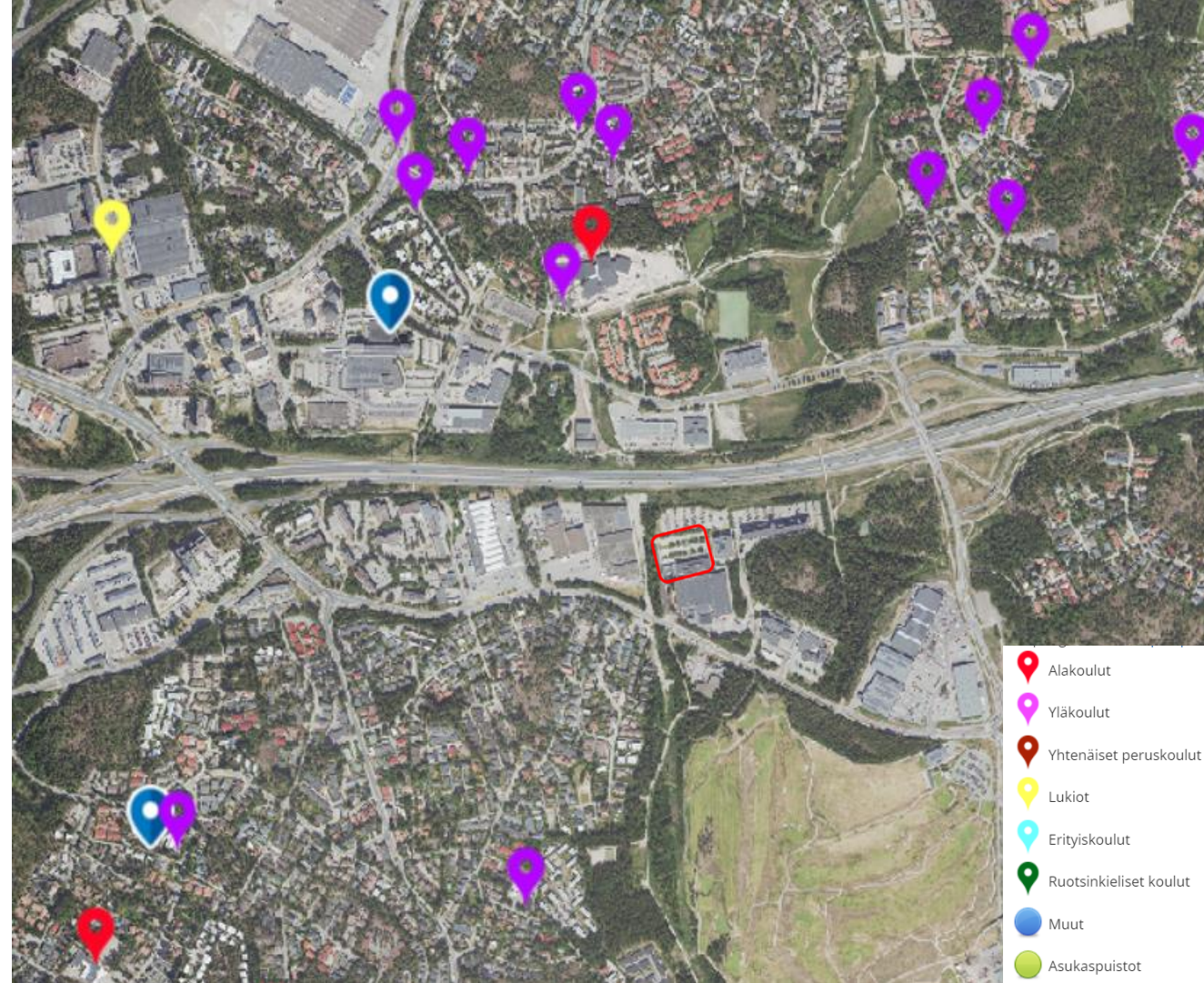
- Tontin läheisyydessä ei ole SEKV-erikoiskuljetusverkkoon kuuluvia tie- tai katuosuuksia. Turunväylä kuuluu täydentäviin reitteihin.
- Täydentävät reitit eivät täytä 7 x 7 x 40 metrin vaatimusta.
- Mahdolliset suuret erikoiskuljetukset datakeskukselle vaativat erikoiskuljetusluvan, jonka myöntää Pirkanmaan ELY-keskus.



Kuva 10. Erikoiskuljetusreitit alueella. Sinisellä SEKV-verkkoa täydentävät reitit (väylävirasto). Asemakaava-alue rajattuna punaisella.

6.6 Kohteen erityispiirteet

- Asemakaava-alueen välittömässä läheisyydessä ei ole kouluja, päiväkoteja, vanhushpalveluita tai muita herkkiä kohteita.
- Asemakaava-alueen eteläpuolella noin 800-1000 metrin etäisyydellä on kaksi päiväkotia ja koulu. Asemakaava-alueen pohjoispuolella on yksi koulu ja runsaasti päiväkoteja.
- Hankealueen eteläpuolella sijaitsee golfkenttä.



Kuva 11. Koulujen, päiväkotien ja vanhushpalvelujen sijainti alueella. Vanhushpalvelut sinisellä. Asemakaava-alue rajattuna punaisella.

6.7 Saavutettavuus

- Asemakaava-alueelle voi saapua autolla, joukkoliikenteellä, pyörällä ja jalan.
- Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet alueelle ovat hyvät. Sinimäentien suuntaisesti kulkee yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä. Turunväylän pohjoispuolelta pääsee kahta eri reittiä Turunväylän eteläpuolelle. Turunväylä aiheuttaa estevaikutuksen etelä-pohjoissuuntaisessa pyöräilyssä ja kävelyssä.
- Joukkoliikenteen yhteydet asemakaava-alueelle ovat kohtalaiset. Asemakaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee bussipysäkit, mutta niitä palvelevien bussilinjojen vuorotiheys on harva. Lähin juna-asema sijaitsee Kerassa, jonne on kävelen matkaa noin 2,5 km. Kävelymatka Turunväylän bussipysäkeiltä asemakaava-alueelle on noin 1,3 km.
- Asemakaava-alueen saavutettavuus autolla on hyvä. Alue sijaitsee lähellä Turunväylää ja Kehä I:tä, jotka ovat seudullisia pääväyliä.

6.8 Kulkutapajakauma ja työmatkaliikenteen jakaantuminen

- Suurin osa työmatkaliikenteestä tapahtuu päivällä.
- HE6, HE7 ja HE8 tonteilla työskentelee yhteensä noin 50 työntekijää. Yövuorossa käy arvion mukaan 5 työntekijää ja päivävuorossa 45 työntekijää.
- Edestakainen liikennetuotos päivällä on noin 90 matkaa vuorokaudessa ja yöllä noin 10 matkaa vuorokaudessa.
- Vuoden 2021 Helsingin seudun henkilöliikennetutkimuksen mukaan 36% liikkuu kävellen tai pyörällä Espoossa. Tässä jakaumassa on kuitenkin otettu huomioon kaikki liikkuminen, ei ainoastaan työmatkoja.
- Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa –ohjeen mukaan työmatkojen kulkutapaosuus pääkaupunkiseudulla on kävelyn ja pyöräilyn osalta yhteensä 15%.
- Työmatkojen jakauman mukaan 100 matkasta vuorokaudessa arvion mukaan 15 tapahtuisi kävellen tai pyöräillen, 63 henkilöautolla ja 23 joukkoliikenteellä.

Helsingin seutu vaikutusalueineen		Kulkutapa (osuus tehdyistä matkoista, %)			
		jalan	polkupyörällä	henkilöautolla	joukkoliikenteellä
Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen	jalankulkuvyöhyke	21 %	6 %	32 %	41 %
	joukkoliikennevyöhyke	9 %	6 %	63 %	23 %
	autovyöhyke	6 %	2 %	76 %	16 %
asemanseutu, alle 1 km:n etäisyys		11 %	2 %	80 %	7 %
asemanseutu, alle 2,5 km:n etäisyys		7 %	12 %	80 %	1 %
lähitaajamat		17 %	4 %	70 %	9 %
taajamien lievealueet		6 %	9 %	83 %	2 %
ulkopuoliset taajamat, alle 5000 asukasta		8 %	3 %	87 %	3 %
keskimäärin koko seudulla		11 %	5 %	56 %	28 %

Kuva 12. Työmatkojen kulkutapajakauma alueittain toimipaikan sijaintialueen mukaan (Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, 2008).

7 Liikenne-ennuste

- Liikenne-ennuste on saatu Espoon kaupungilta. Ennuste koskee vuotta 2050 ja se on korjattu nykytilanteen ennusteen ja liikennelaskentojen vertailun pohjalta. Lisäksi Espoon kaupungilta saatiin vuoden 2060 ennuste.
- Ennusteiden mukaan liikennemäärä kasvaa asemakaava-aluetta ympäröivällä katuverkolla 38%-94% välillä 2023-2050 ja 103%-138% välillä 2023-2060.

Taulukko 1, liikennemäärän kasvu asemakaava-aluetta ympäröivällä katuverkolla.

Tieosuus	Nykyinen liikennemäärä (2023)	Raskas liikenne %	Liikenne ennustevuonna 2050	Liikennemäärän kasvu 2023-2050	Liikenne ennustevuonna 2060	Liikennemäärän kasvu 2023-2060
Sinimäentie itäosa	6 000	6 %	8 341	39 %	12 200	103 %
Sinimäentie länsiosa	8 400	5 %	11 958	42 %	19 200	129 %
Nihtisilta	16 200	6 %	31 343	94 %	Ei tiedossa	-
Turveradantie (VT1 ylittävä osuus)	8 200	2 %	11 348	38 %	19 500	138 %

8. Vaikutusten arviointi

- Merkittävimmät liikenteelliset vaikutukset syntyvät purkamisen ja rakentamisen aikana. Nykyisen rakennuksen purkamisesta ja datakeskuksen rakentamisesta aiheutuu raskasta liikennettä alueelle sekä melua ja tärinää.
- Purkamisen ja rakentamisen aikana liikenteen sujuvuus sekä liikenneturvallisuus voivat heikentyä.
- Toiminnan aikainen liikenne tontille on vähäistä. Liikenne koostuu pääosin työmatkaliikenteestä ja huoltoliikenteestä.
- Tontin liikennetuotos pysyy uuden datakeskushankkeen myötä nykyisellään, sillä lähtötietojen mukaan alueelle ei tule uusia työntekijöitä eikä purettavaksi aiotussa rakennuksessa ole tällä hetkellä toimintaa.

9. Yhteenveto ja johtopäätökset

- Suurimmat liikenteelliset vaikutukset aiheutuvat datakeskuksen rakentamisesta ja nykyisen toimistorakennuksen purkamisesta.
- Datakeskuksen rakentamisen myötä tontille kohdistuva liikennetuotos pysyy samana kuin nykyisin.
- Liikennemäärät Sinimäentiellä ja ympäröivällä katuverkolla tulevat Espoon kaupungin ennusteen mukaan kasvamaan. Vuoteen 2050 mennessä liikennemäärissä on kasvua 38-94 %. Vuoteen 2060 mennessä kasvua on 103-138%.
- Tontin läheisyydessä ei ole erikoiskuljetusreittejä, joten datakeskukselle kohdistuvien suurten kuljetuksien tarpeet täytyy huomioida tapauskohtaisesti.
- Kestävän liikkumisen mahdollisuuksia voidaan edistää esimerkiksi panostamalla laadukkaaseen pyöräpysäköintiin, joka voi lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta. Myös laadukkaat henkilökunnan pukeutumistilat voivat kannustaa saapumaan töihin kävellen tai pyörällä.

Lähteet

Espoon karttapalvelu

Henkilöliikennetutkimus 2021: Helsingin seutu

Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, Suomen Ympäristö 2008

Paikkatietoikkuna

Onnettomuudet kartalla, Ramboll Finland.

Väylämappi, Väylävirasto