

# Tuusulan liikennemallin päivitys sekä Tuusulan yleiskaavan liikenteelliset tarkastelut

10.3.2015

## Liikenne-ennusteet

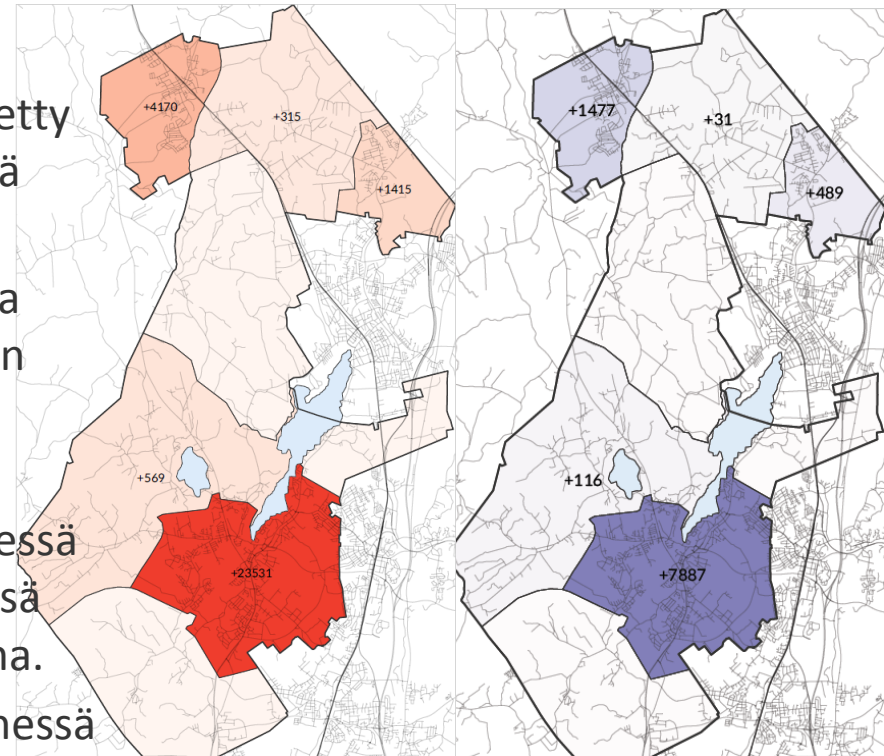
## Yleistä

- Tuusulan liikennemalli on seudulliseen liikennemalliin perustuva malli, joka on laadittu vuonna 2012 ja mallia on päivitetty vuonna 2014.
  - Tuusulan liikennemallilla on laadittu HLJ 2015-luonnoksen mukaiset perusennusteet nykytilanteelle sekä ennustevuosille 2025 ja 2040
    - Ennusteissa Helsingin seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän kehitys on HLJ-luonnoksen mukaista Tuusulan kunnan aluetta lukuun ottamatta
    - Tuusulan maankäyttö on yleiskaavaluonnoksen mukainen
    - Tuusulan liikennejärjestelmä pohjautuu perusennusteissa nykyiseen liikennejärjestelmään, minkä lisäksi on toteutettu ainoastaan maankäytön kehityksen kannalta välttämättömät hankkeet (esim. Kehä IV Tuusulanväylä – Myllykyläntie)
    - HLJ-luonnoksessa ennustevuosien 2025 ja 2040 ennusteissa liikenteen hinnoittelu on Helsingin seudulla oletettu toteutuneeksi
      - Hinnoittelu on kuvattu liikennemalliin kilometripohjaisena maksuna, joka on voimassa jatkuvasti (14 kunnan alueella maksu on ruuhka-aikoina korkeampi)
    - HLJ-luonnoksen mukaisista ennusteista on laadittu lisäksi versiot, joissa liikenteen hinnoittelua ei ole huomioitu

# Tuusulan maankäyttö ennusteissa

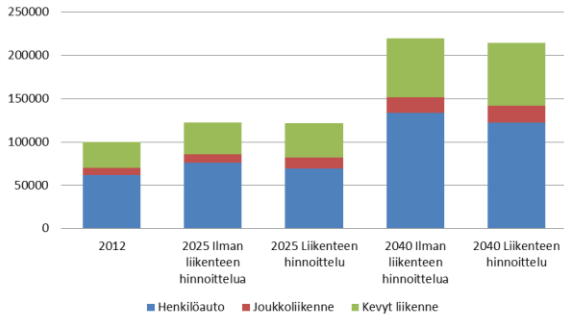
	Tuusulan liikennemalli			HLJ 2015		
	2012	2025	2040	2012	2025	2040
<b>Asukkaat</b>	37 444	45 746	66 408	37 935	45 310	56 079
<b>Työpaikat</b>	11 783	17 368	44 992	13 457	15 881	23 568
<b>Kaupan kerrosala</b>	117 577	202 977	646 292	117 385	168 616	225 453

- Tuusulan liikennemallissa käytettävät maankäyttöluvut perustuvat Tuusulan yleiskaavaan vuodelle 2040. Luvut on määritetty Tuusulan liikennemallin laadinnan yhteydessä vuonna 2013
- Tuusulan asukasmäärä kasvaa nykytilanteesta vuoteen 2025 mennessä noin 22 % ja vuoteen 2040 mennessä noin 77 % (HLJ 2015:ssa vastaavat kasvut ovat 19 % ja 48 %)
- Työpaikkamäärä kasvaa vuoteen 2025 mennessä noin 1,5-kertaiseksi ja vuoteen 2040 mennessä noin 4-kertaiseksi nykytilanteeseen verrattuna.
- Kaupan kerrosala kasvaa vuoteen 2025 mennessä noin 1,7-kertaiseksi ja vuoteen 2040 mennessä noin 5,5-kertaiseksi nykytilanteeseen verrattuna.

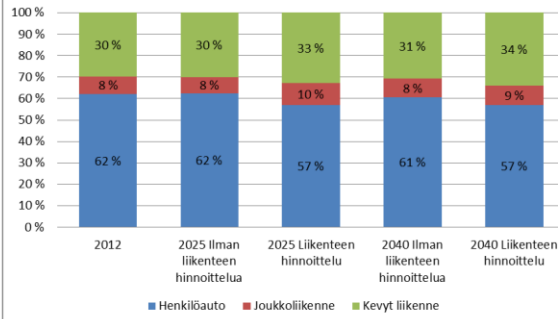


# Seudullisella mallilla tuotettujen ennusteiden matkamäärät ja kulkutapaosuudet

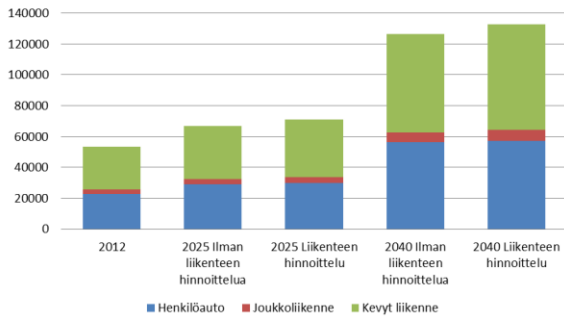
**Matkamäärät kulkutavoittain  
Kaikki Tuusulasta lähtevät matkat (VRK)**



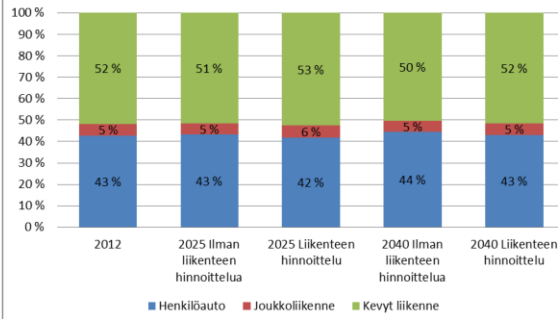
**Kulkutapaosuudet Tuusulasta lähtevillä matkoilla (VRK)**



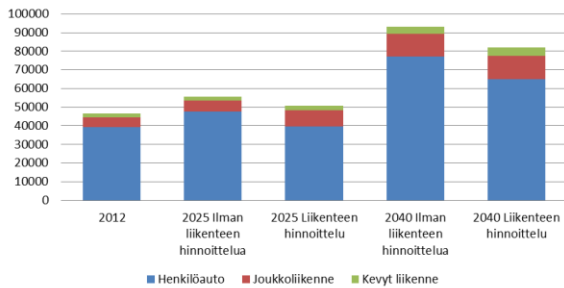
**Matkamäärät kulkutavoittain  
Tuusulan sisäiset matkat (VRK)**



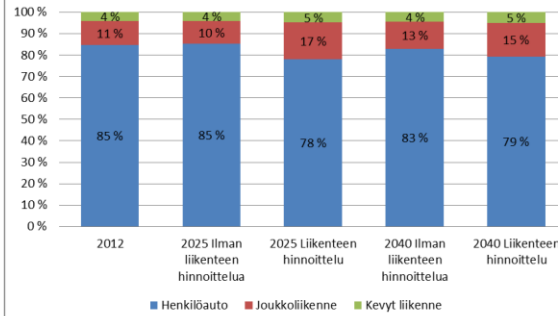
**Kulkutapaosuudet Tuusulan sisäisillä matkoilla (VRK)**



**Matkamäärät kulkutavoittain  
Tuusulasta kunnan ulkopuolelle suuntautuvat matkat (VRK)**



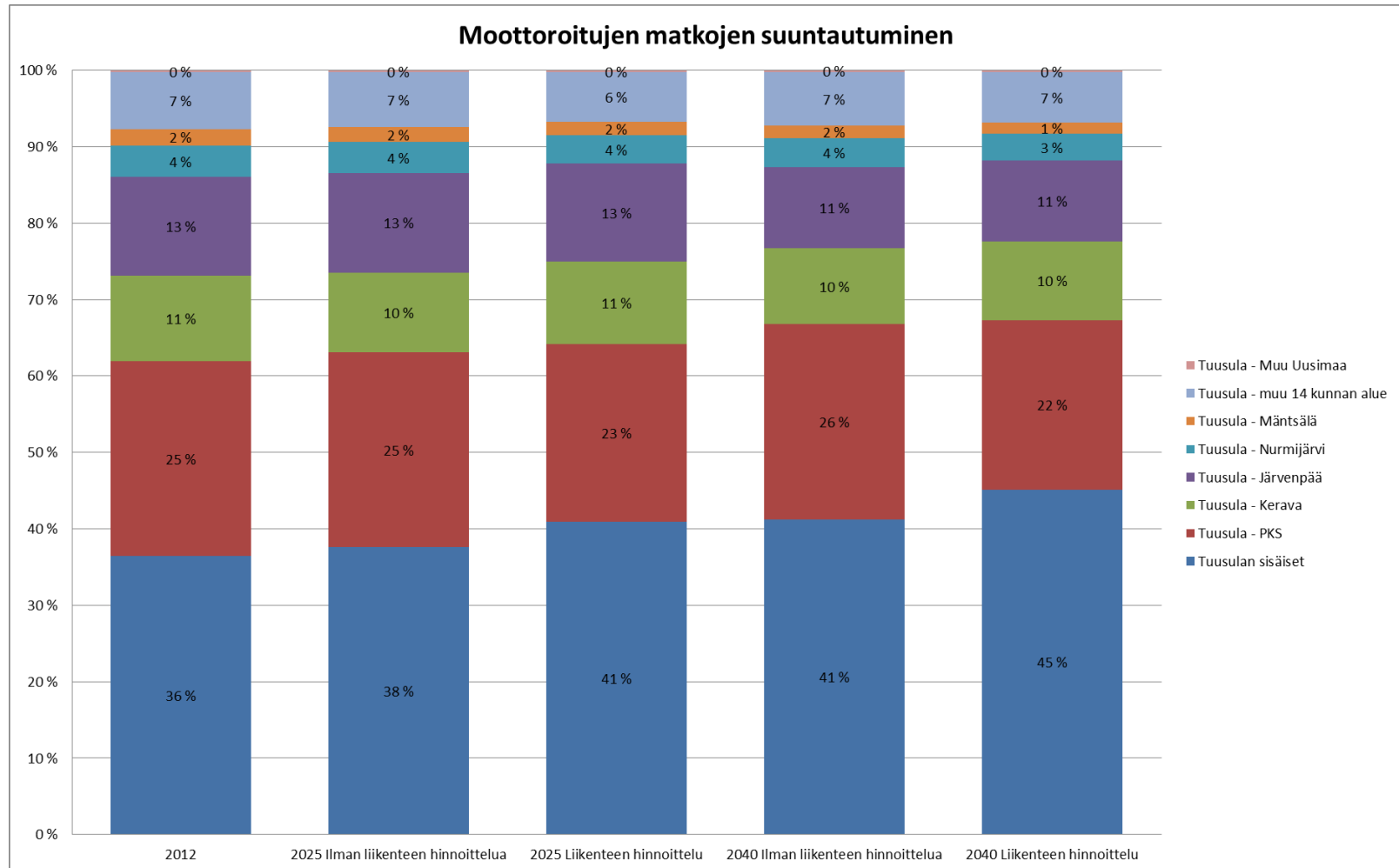
**Kulkutapaosuudet Tuusulasta kunnan ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla (VRK)**



- Tuusulasta alkavien matkojen määrä kasvaa voimakkaasti tulevaisuudessa. Vuoden 2025 tilanteessa matkojen määrä kasvaa yli 20 % nykyisestä ja vuoden 2040 tilanteessa matkojen määrä on yli kaksinkertainen nykyiseen verrattuna.
- Liikenteen hinnoittelun vaikutuksesta Tuusulasta alkavien matkojen määrä vähenee, mutta Tuusulan sisäisten matkojen määrä kasvaa verrattuna tilanteeseen, jossa hinnoittelua ei toteuteta.
- Autoliikenteen kulkutapaosuus säilyy nykyisellä tasolla, jos liikenteen hinnoittelua ei toteuteta. Liikenteen hinnoittelun toteutuessa autoliikenteen kulkutapaosuus pienenee erityisesti Tuusulan ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla.
- Kevyen liikenteen kulkutapaosuus kasvaa tulevaisuudessa erityisesti liikenteen hinnoittelun toteutuessa.
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuus säilyy nykyisellä tasolla myös tulevaisuudessa. Kulkutapaosuus kasvaa liikenteen hinnoittelun toteutuessa lähinnä Tuusulan ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla.

# Tuusulasta alkavien moottoroitujen matkojen suuntautuminen ennusteissa

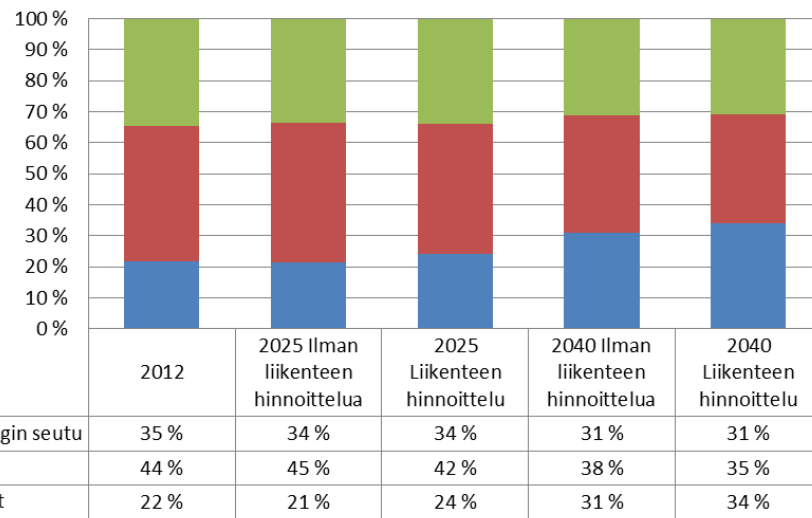
- Tuusulasta alkavien moottoroitujen matkojen suuntautuminen säilyy suurelta osin ennallaan myös tulevaisuudessa. Noin 40 % matkoista on Tuusulan sisäisiä ja noin neljännes moottoroiduista matkoista suuntautuu pääkaupunkiseudulle. Liikenteen hinnoittelun vaikutuksesta Tuusulan sisäisten matkojen osuus kasvaa liikenteen hinnoittelun myötä muutamalla prosenttiyksiköllä ja pääkaupunkiseudulle suuntautuvien matkojen osuus vähenee vastaavasti.
- Ennustetilanteen matkamäärät ovat kuitenkin huomattavasti nykytilannetta suurempia, vaikka suuntautuminen säilyykin pitkälti ennallaan.



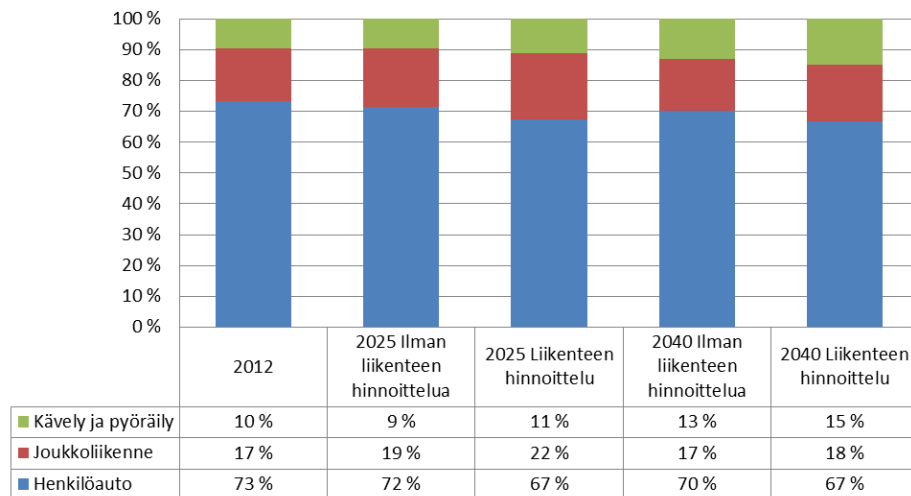
# Tuusulasta alkavien työmatkojen suuntautuminen ja kulkutapaosuudet

- Nykytilanteen ennusteessa hieman alle puolet Tuusulasta alkavista työmatkoista suuntautuu pääkaupunkiseudulle, noin viidennes on Tuusulan sisäisiä ja noin kolmannes suuntautuu muualle Helsingin seudulla.
- Vuoden 2025 tilanteessa työmatkaliikenteen suuntautuminen säilyy lähes nykyisellä tasolla. Liikenteen hinnoittelun toteutuessa Tuusulan sisäisten työmatkojen osuus kasvaa hieman.
- Vuoden 2040 tilanteessa pääkaupunkiseudulle suuntautuvien työmatkojen osuus pienenee nykyisestä tasosta liikenteen hinnoittelusta riippumatta ja Tuusulan sisäisten työmatkojen osuus kasvaa selvästi.
  - Työmatkaliikenteen suuntautumismuutos johtuu pääasiassa Tuusulan työpaikkaomavaraisuuden voimakkaasta kasvusta sekä osin liikenneverkon ruuhkaisuudesta/liikkumisen kustannusten kasvusta.
- Tuusulan sisäisen työmatkaliikenteen kasvaessa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus kasvaa nykytilanteesta autoliikenteen kulkutapaosuuden pienentyessä.
- Ostos- ja asiointiliikenteen osalta Tuusulan sisäisen liikenteen osuus kasvaa tulevaisuudessa naapurikuntiin suuntautuvan liikenteen osuuden pienentyessä.

## Työ- ja opiskelumatkojen suuntautuminen

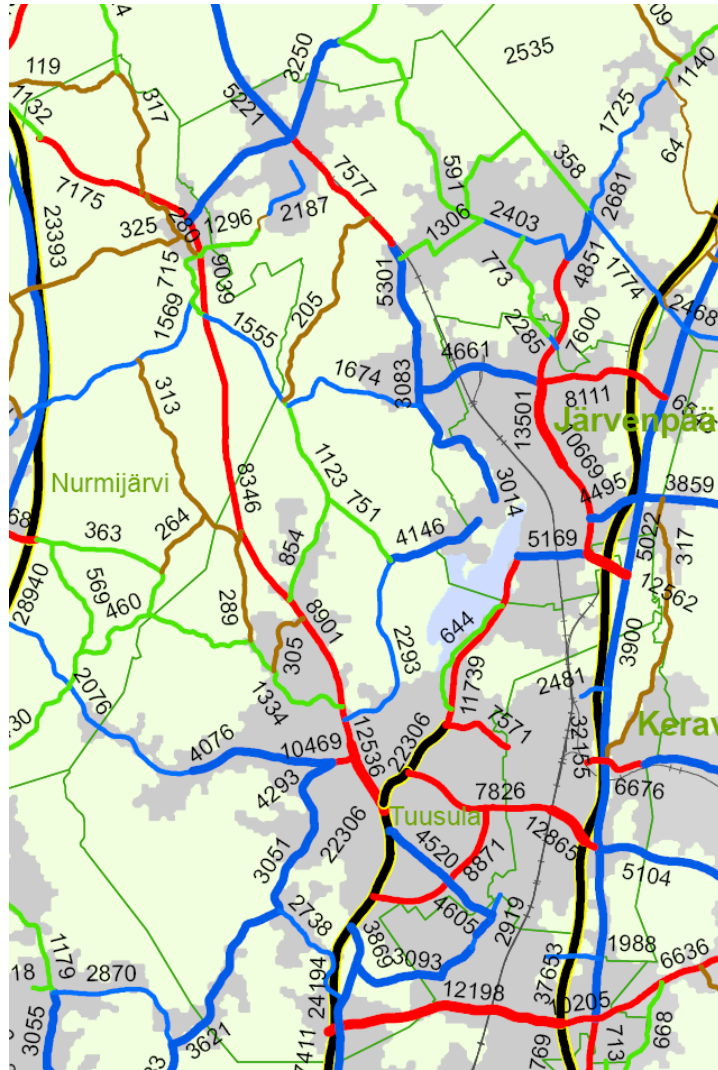


## Tuusulan työ- ja opiskelumatkojen kulkutapajakauma

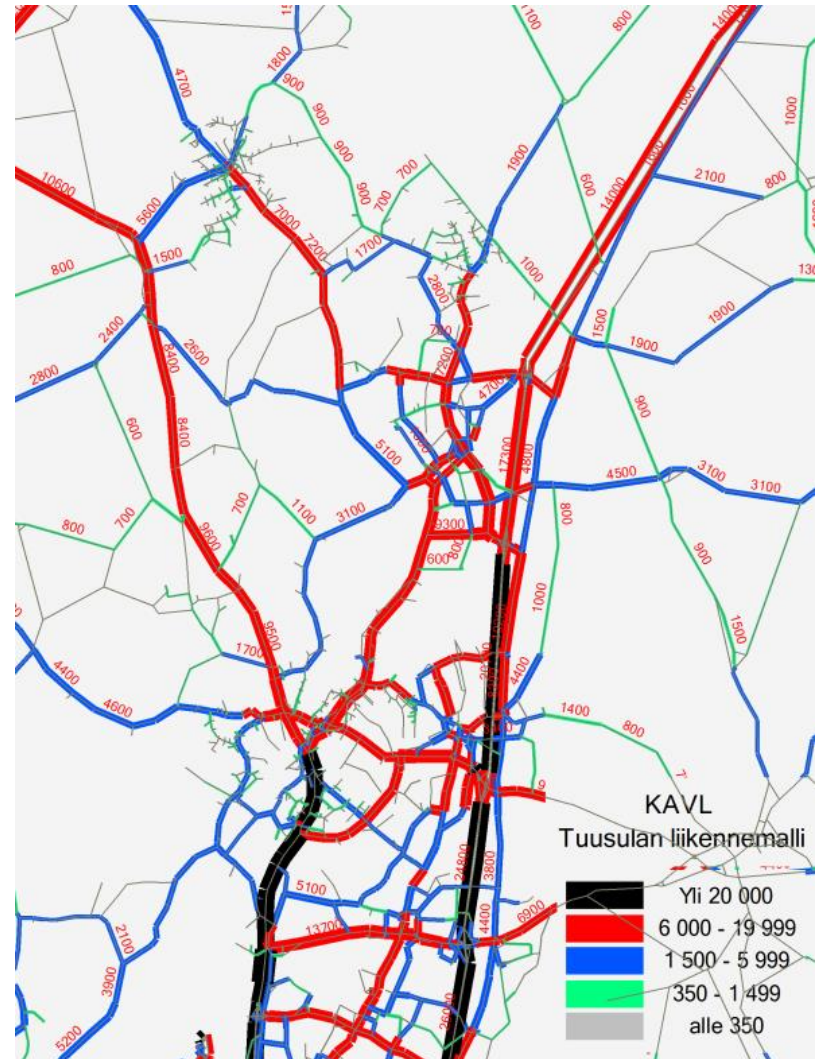


# Ajoneuvoliikenteen ennusteet

## Tierekisteri 2010

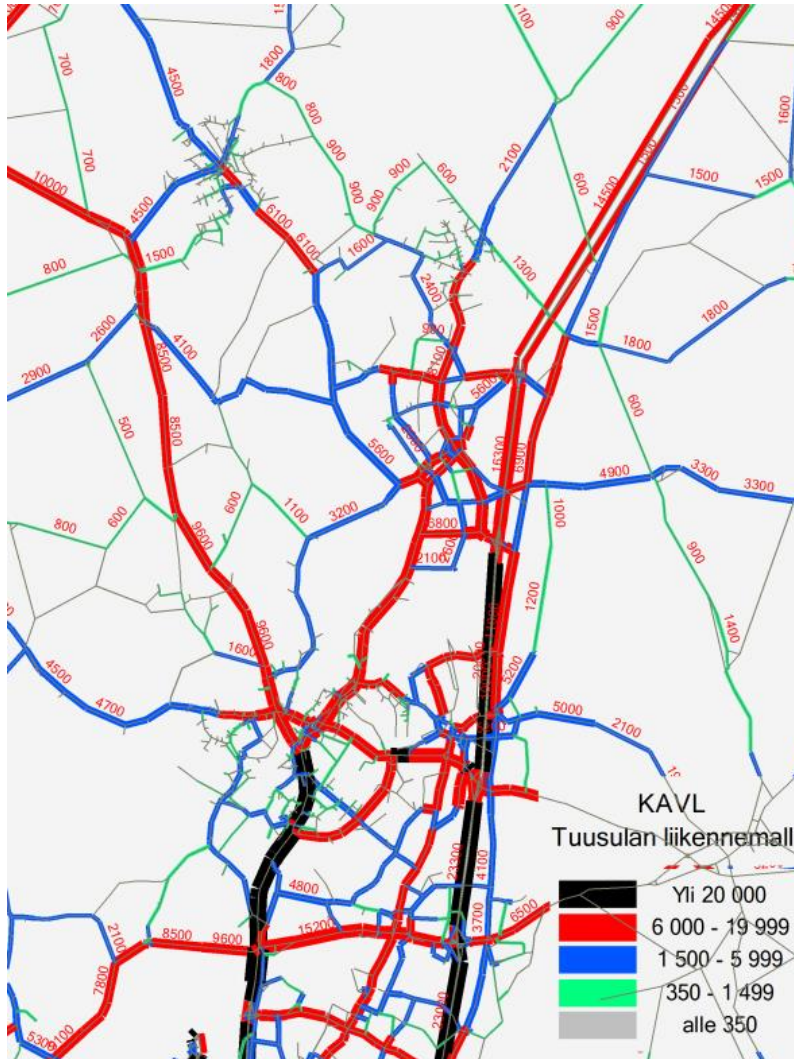


## KAVL 2012

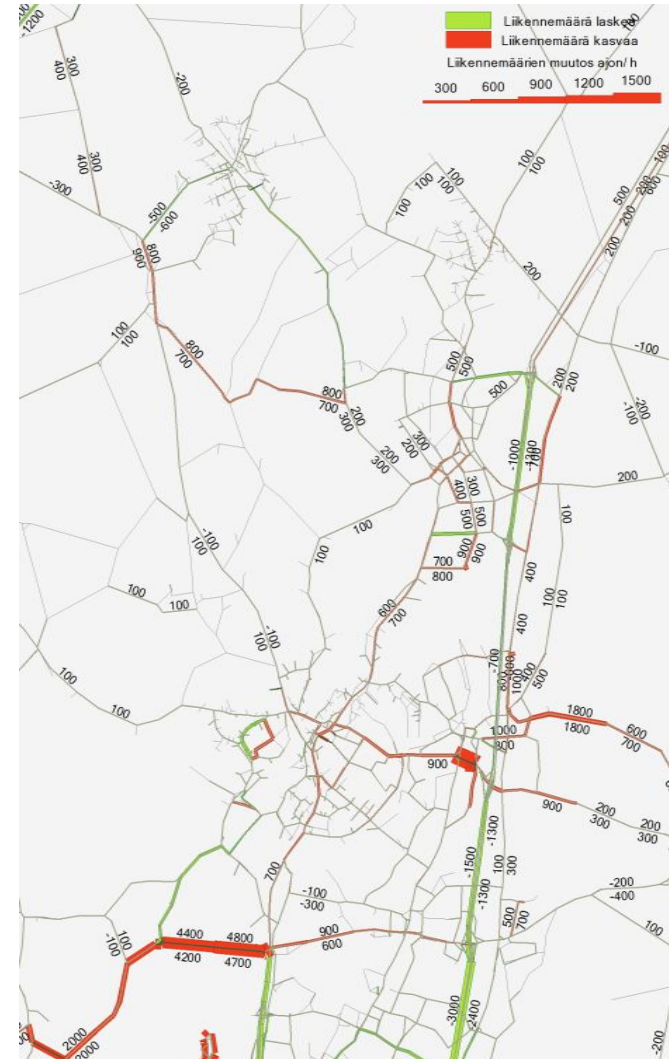




# Ajoneuvoliikenteen ennusteet KAVL 2025 v1R



# Muutos KAVL 2012-2025



# Vuoden 2025 liikenne-ennusteista

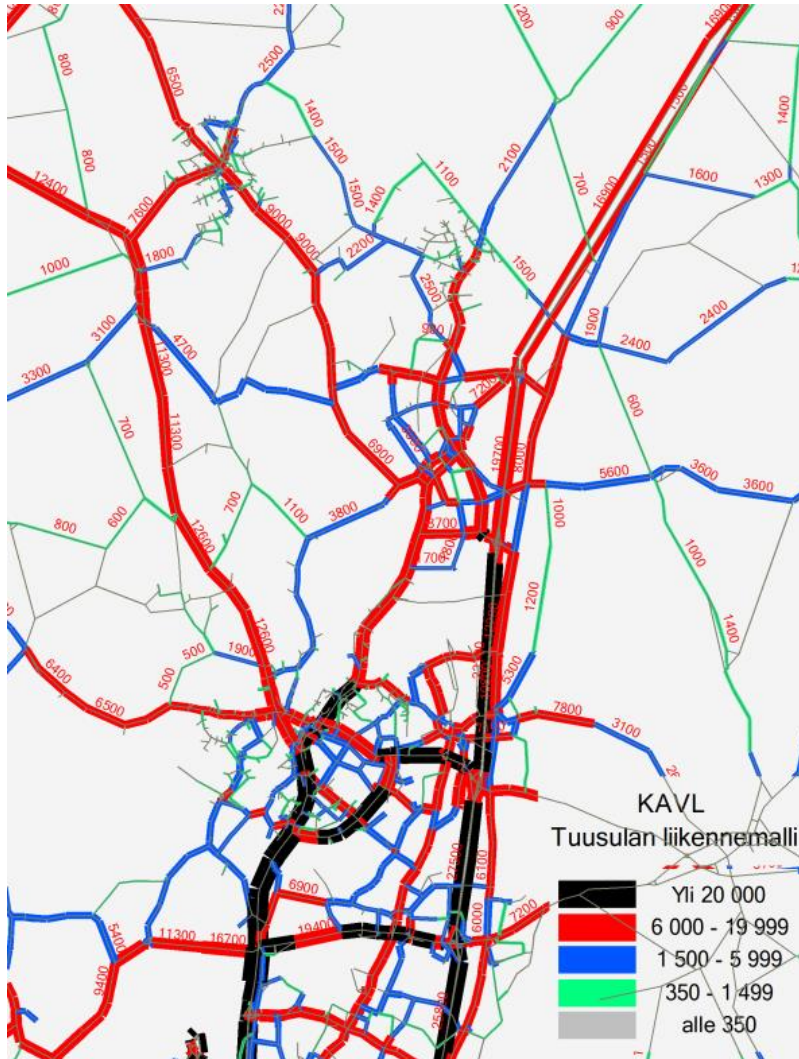
## Etelä-Tuusula

- Liikenne kasvaa nykytilanteesta erityisesti Focuksen ja Rykmentinpuiston alueiden kehittymisen myötä.
  - Voimakkainta kasvu on Focus-alueella, jonka liikenne suuntautuu kaikkiin ilmansuuntiin.
  - Hyrylän ympäristössä erityisesti Rykmentinpuiston kehittyminen lisää liikenneverkon kuormitusta nykyisestä vaikka liikenteen hinnoittelu leikkaakin liikenteen kasvua selvästi.
- Liikenne kasvaa vuoteen 2025 mennessä erityisesti Kulomäentiellä, Tuusulanväylällä/Hämeentiellä, Järvenpääntiellä, Kulloontiellä, Itäväylällä sekä Hyrylä-Sula –alueen katuverkolla
  - Liikenteen kasvun myötä erityisesti Kulloontiellä voi olla tarpeen toteuttaa parannustoimia jo vuoteen 2025 mennessä.

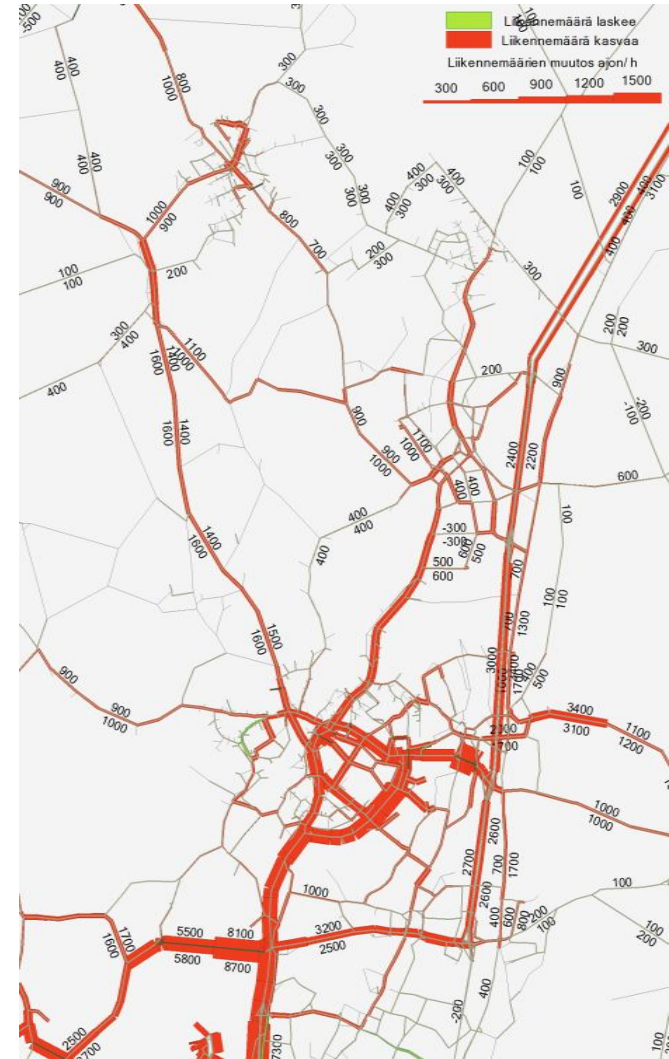
## **Jokela ja Kellokoski**

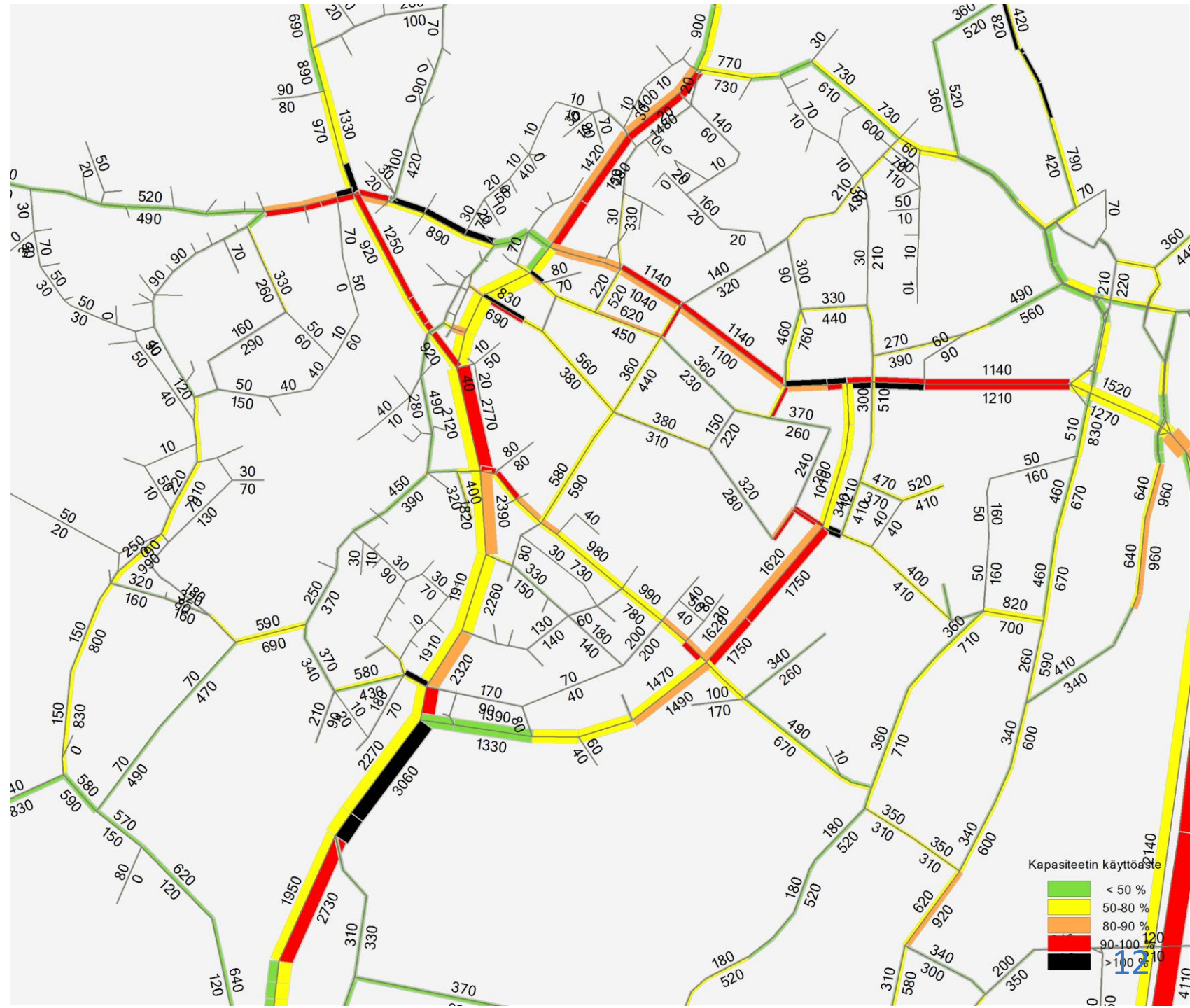
- Diagonaalinen liikenne Järvenpään ja valtatie 3 pohjoissuunnan välillä kasvaa vuoteen 2025 mennessä. Liikenteen kuormitus lisääntyy lähinnä Vanhankylän koulutiellä.
- Jokelassa ja Kellokoskella liikenteen hinnoittelun vaikutus on paikoin maankäytön kehittymisen aikaansaamaa liikenteen kasvua suurempi
  - Liikenne vähenee mm. Ridasjärventiellä ja Jokelantiellä nykyisestä noin 1 000 ajoneuvolla vuorokaudessa.

# Ajoneuvoliikenteen ennusteet KAVL 2040 v1R



# Muutos KAVL 2012-2040





# Vuoden 2040 liikenne-ennusteista

## Etelä-Tuusula

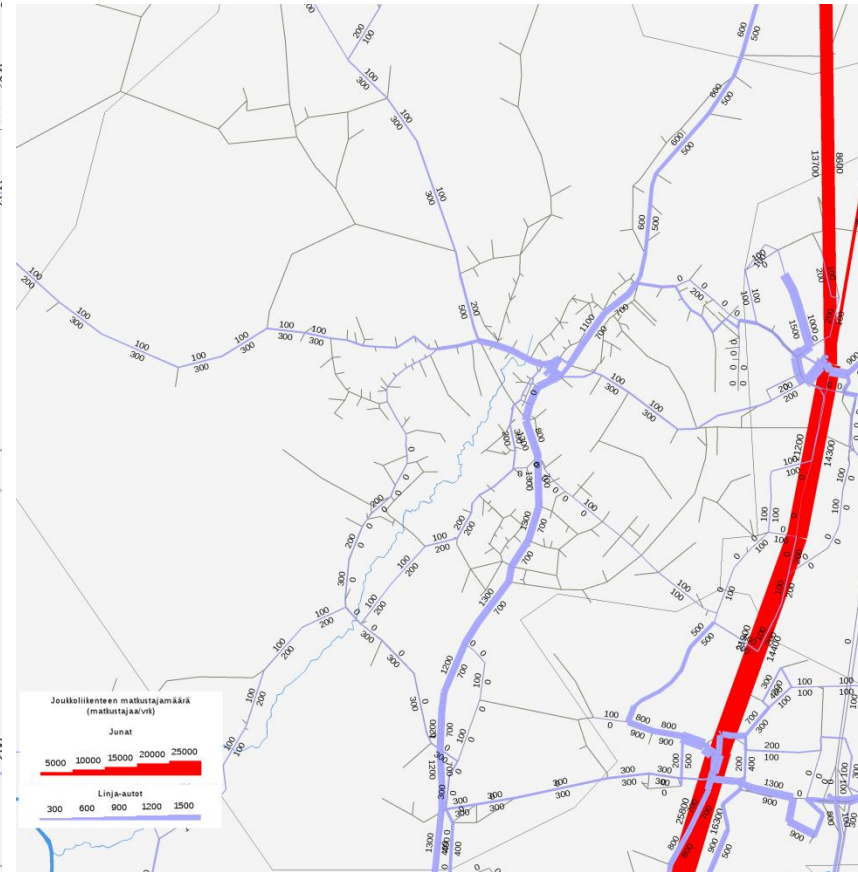
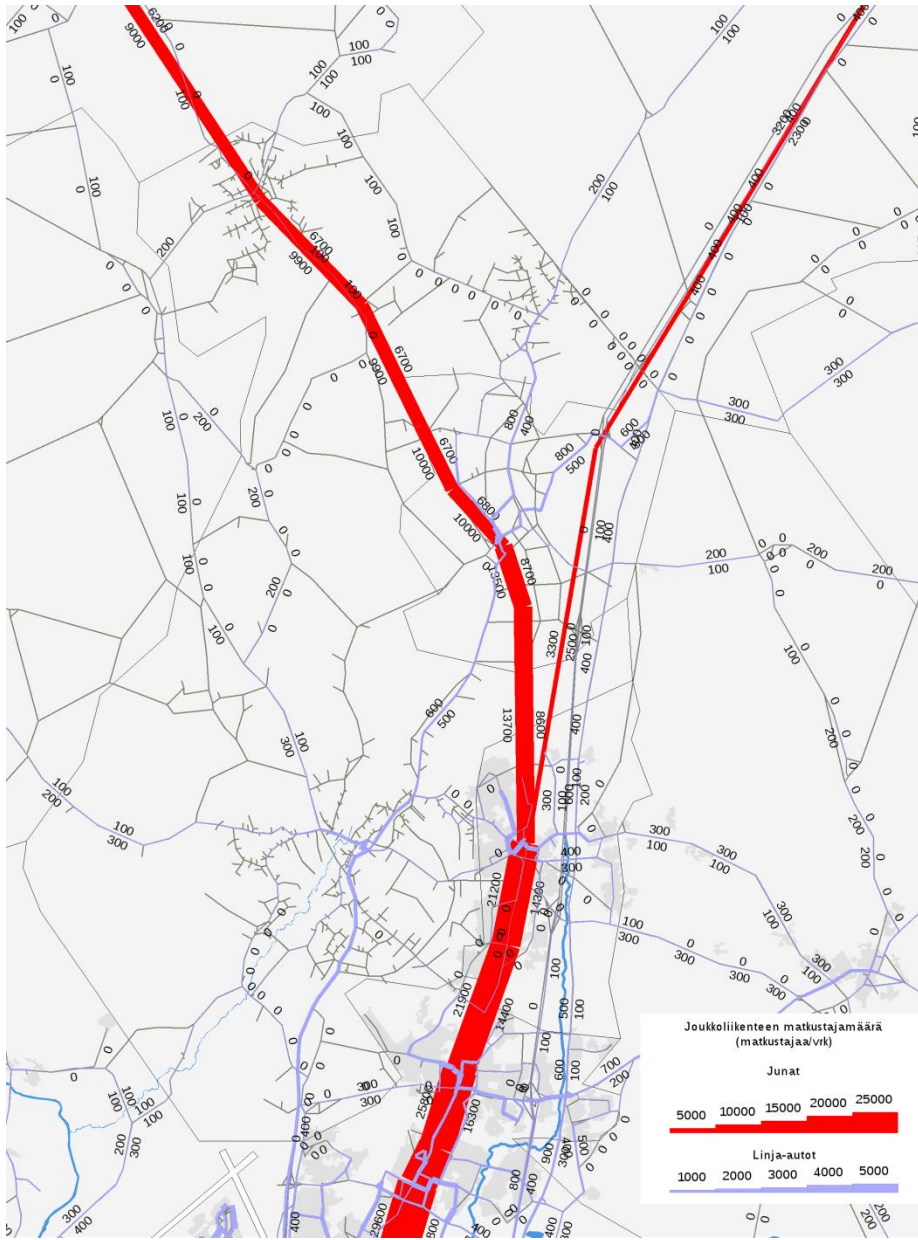
- Liikenne kasvaa Etelä-Tuusulassa liikenteen hinnoittelusta huolimatta kauttaaltaan voimakkaasti.
  - Focuksen ja Rykmentinpuiston alueiden kokonaismitoituksen lisäksi alueella on oletettu toteutuneiksi mm. Lahelan sekä Sulan ja Fallbackan kaavahankkeet.
- Liikenteen kasvun myötä Hyrylän alueen liikenneverkko ruuhkautuu erityisesti iltahuipputunnin aikana voimakkaasti ilman liikenneverkon kehitystoimenpiteitä.
  - ➔ Hyrylän läpikulkevaa liikennettä pyritään ohjaamaan tarkoituksenmukaisemmille reiteille mm. Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksiä kehittämällä. Paikallisen liikenteen ongelmia voidaan ratkaista Hyrylän ympäristön liikenneverkkoa kehittämällä, minkä lisäksi autoliikenteen määrään voidaan pyrkiä vaikuttamaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita kehittämällä.

## **Jokela ja Kellokoski**

- Diagonaalinen liikenne Järvenpään ja valtatie 3 pohjoissuunnan välillä kasvaa edelleen vuoteen 2040 mennessä. Liikenteen kuormitus lisääntyy erityisesti Vanhankylän koulutiellä.
- Jokelassa liikenteen määrä lisääntyy selvästi nykytilanteesta, kun mm. Palojoenpuiston ja Kartanon alueen kaavahankkeet on oletettu toteutuneiksi.
- Kellokoskella liikennemäärät säilyvät vuoden 2040 tilanteessa lähes nykyisellä tasolla. Liikenne lisääntyy lähinnä Vanhalla Valtatiellä.

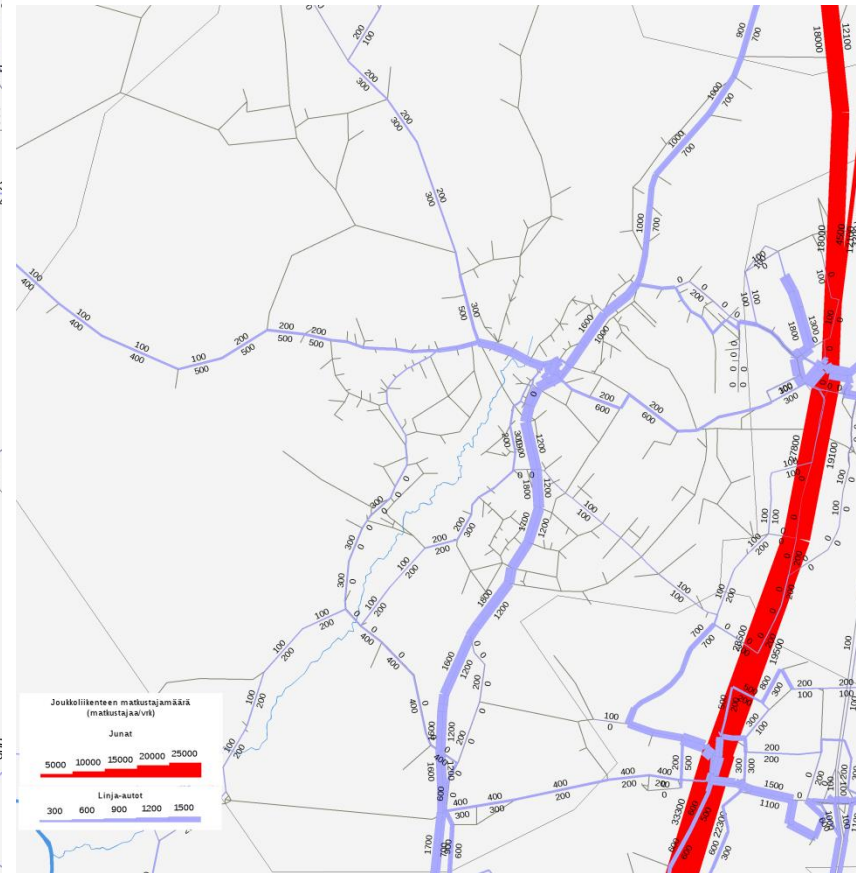
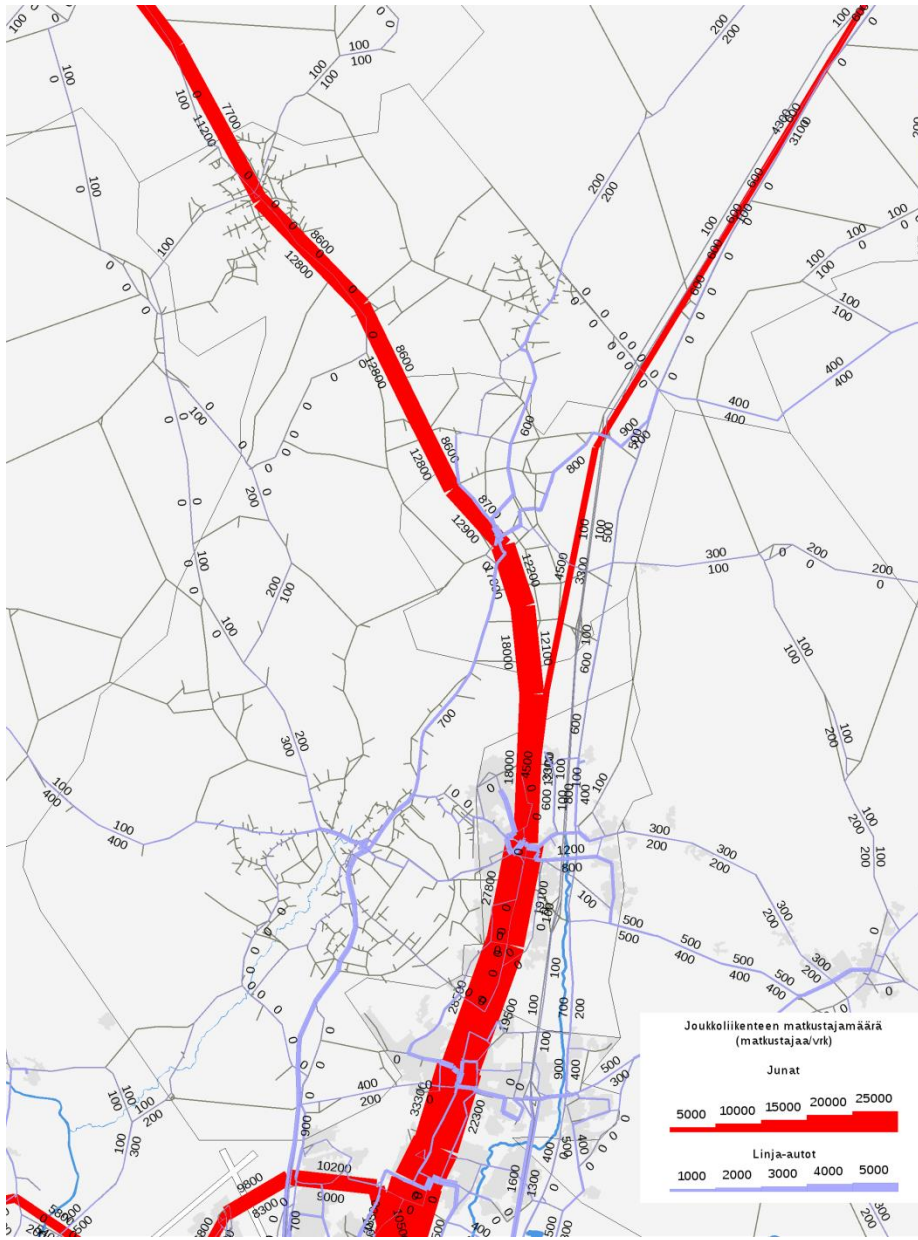
# Joukkoliikenteen ennusteet 2012

## VRK 2012



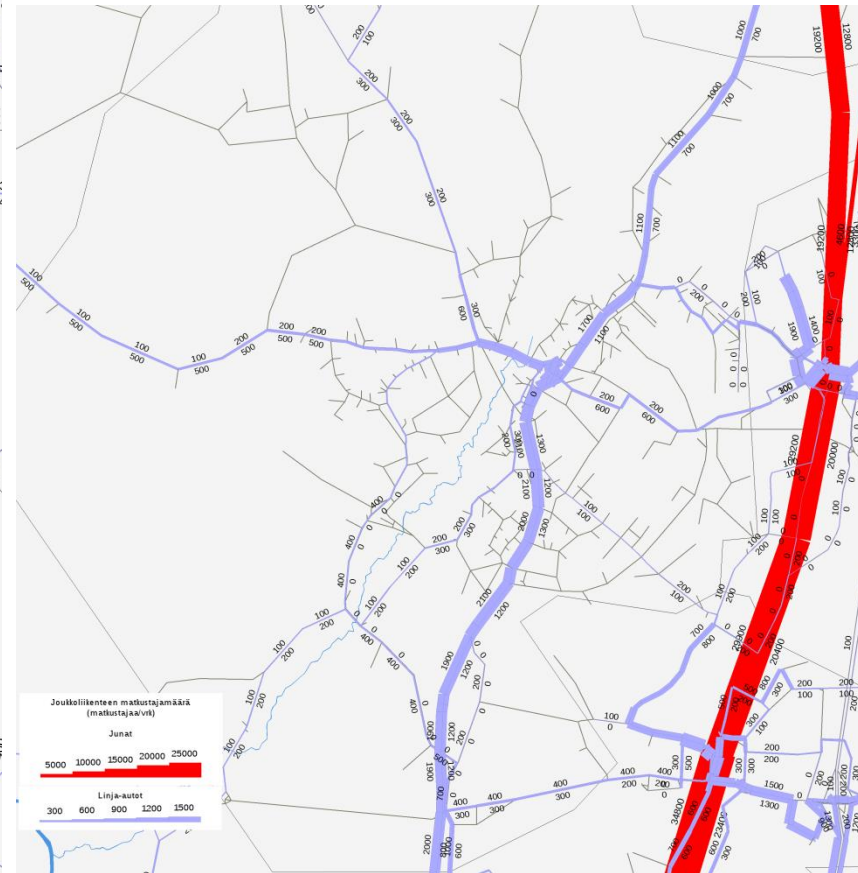
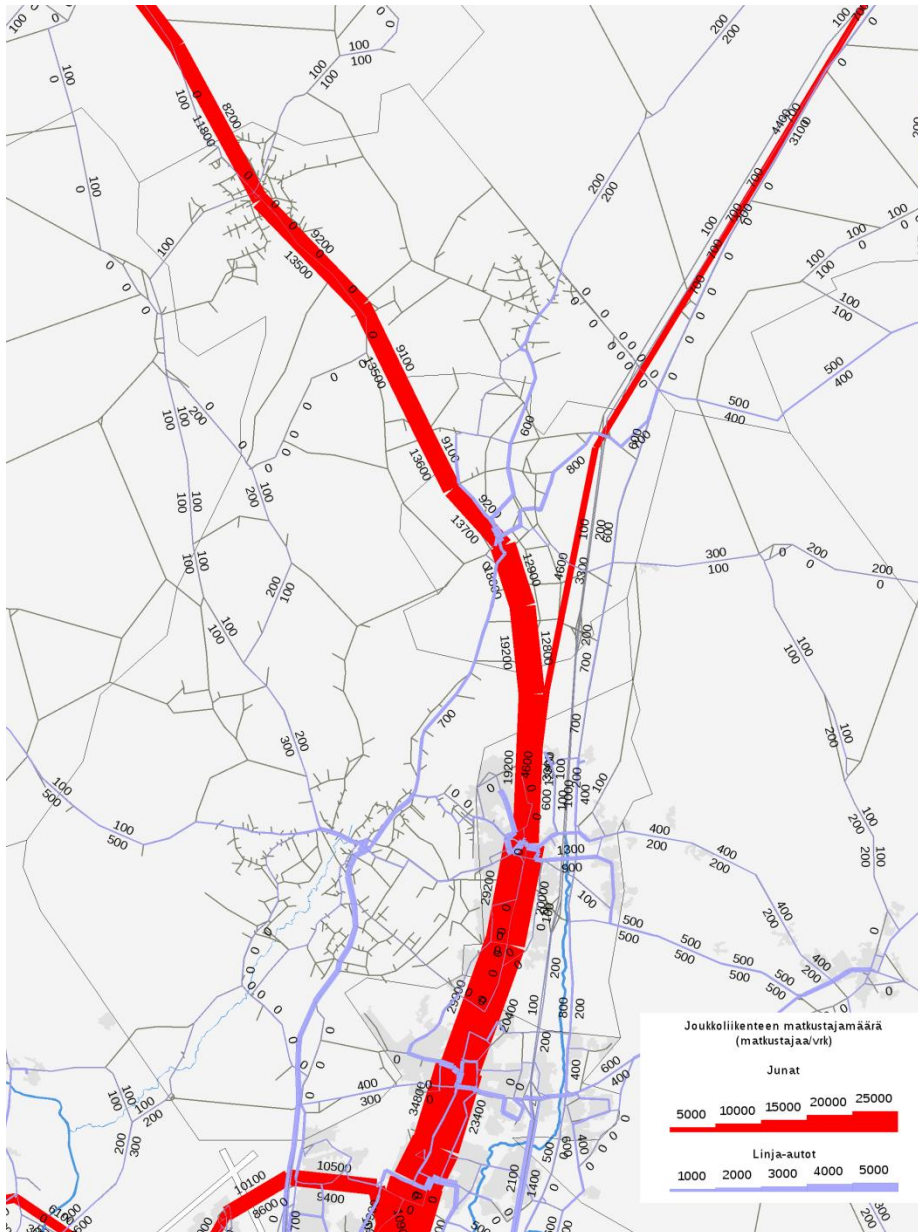
# Joukkoliikenteen ennusteet 2025

## VRK 2025 Ilman liikenteen hinnoittelua



# Joukkoliikenteen ennusteet 2025

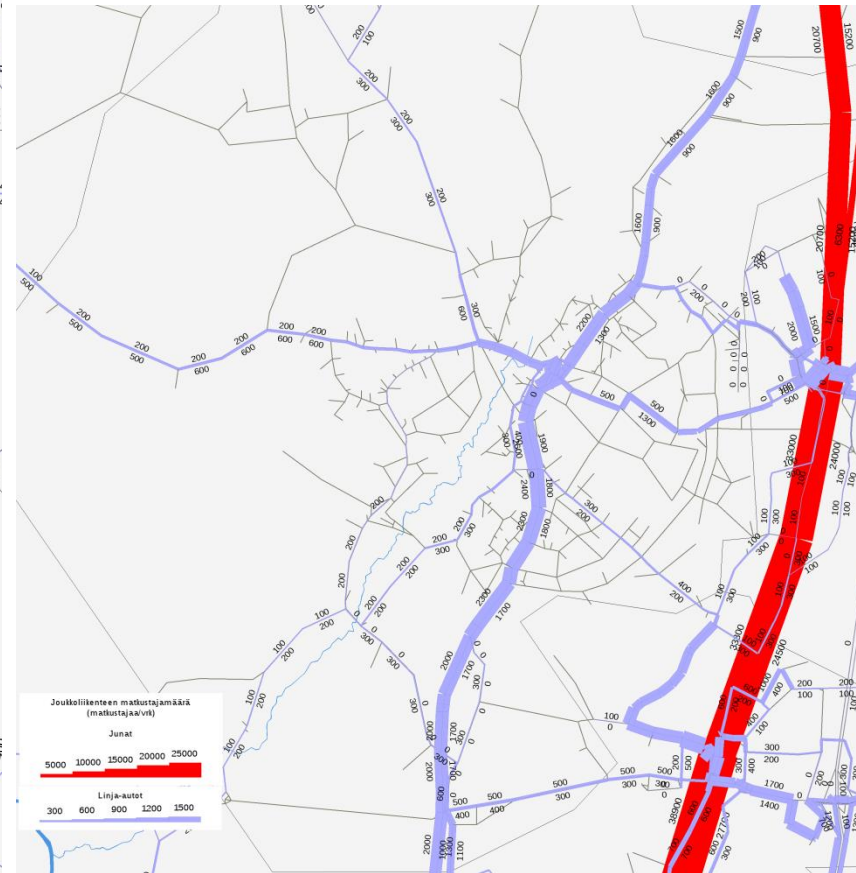
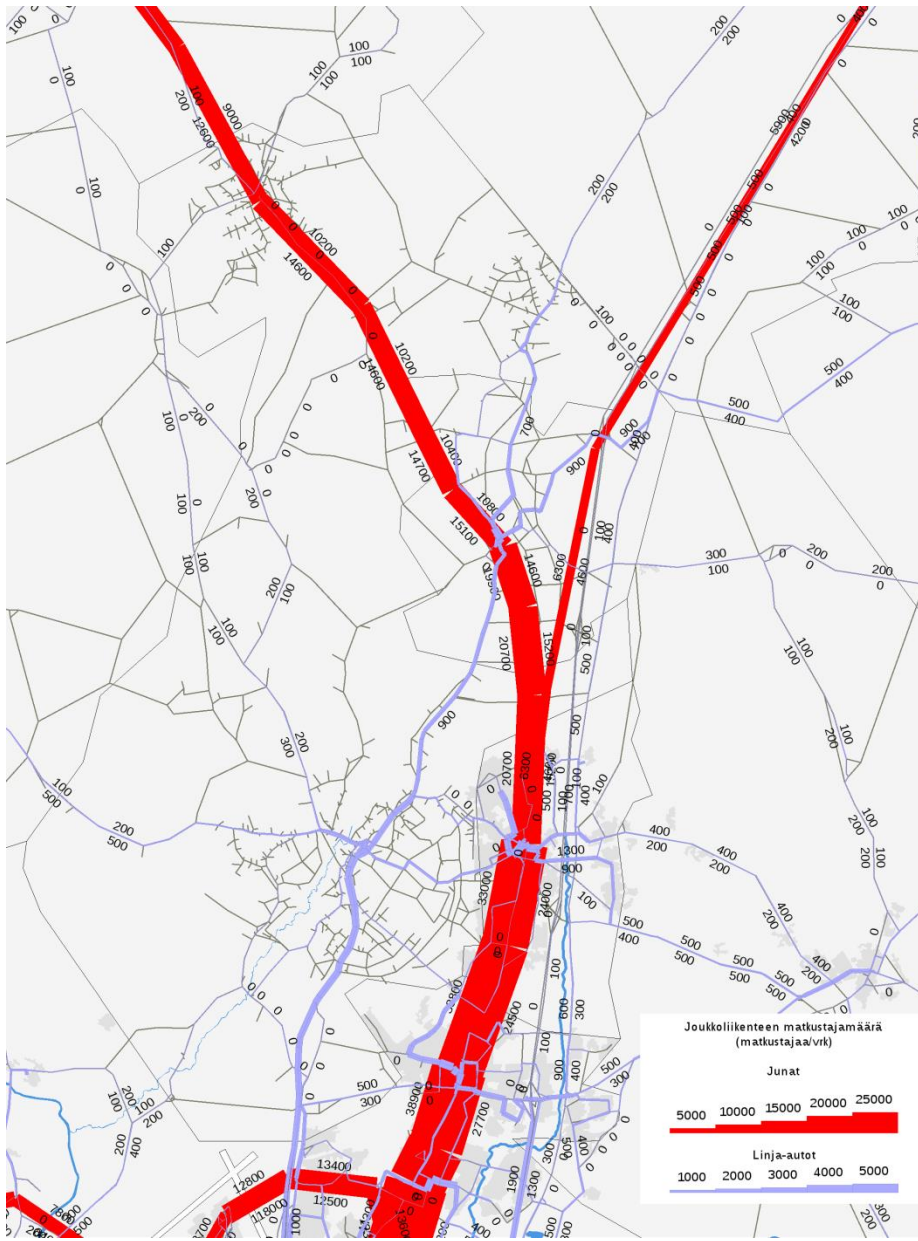
## VRK 2025 Liikenteen hinnoittelu





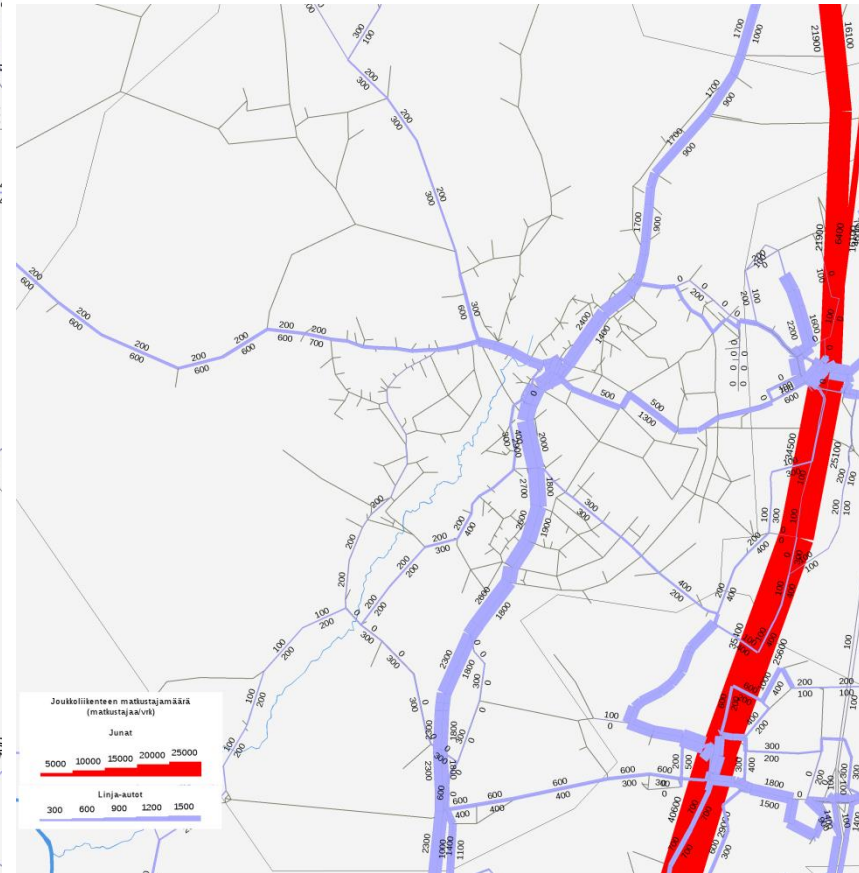
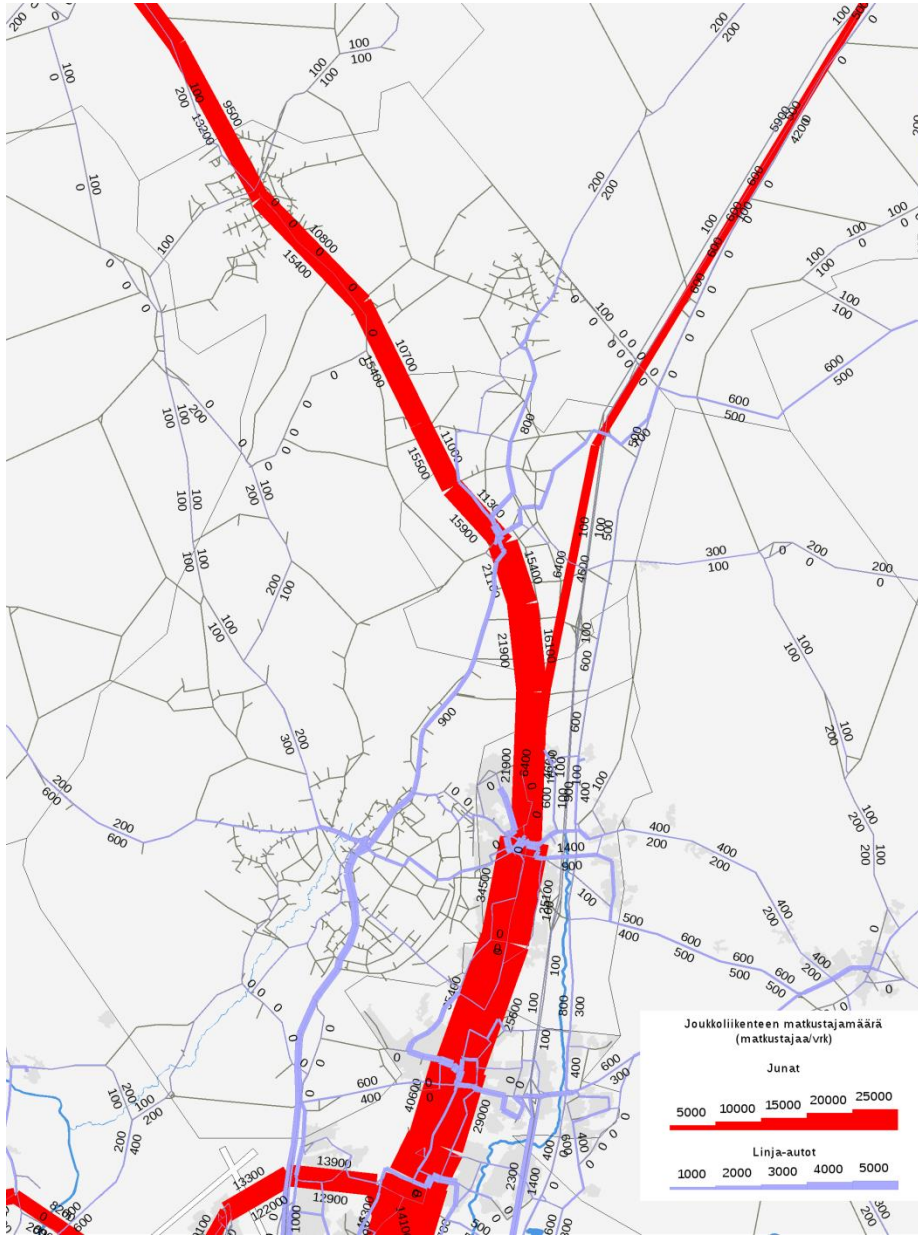
# Joukkoliikenteen ennusteet 2040

## VRK 2040 Ilman liikenteen hinnoittelua



# Joukkoliikenteen ennusteet 2040

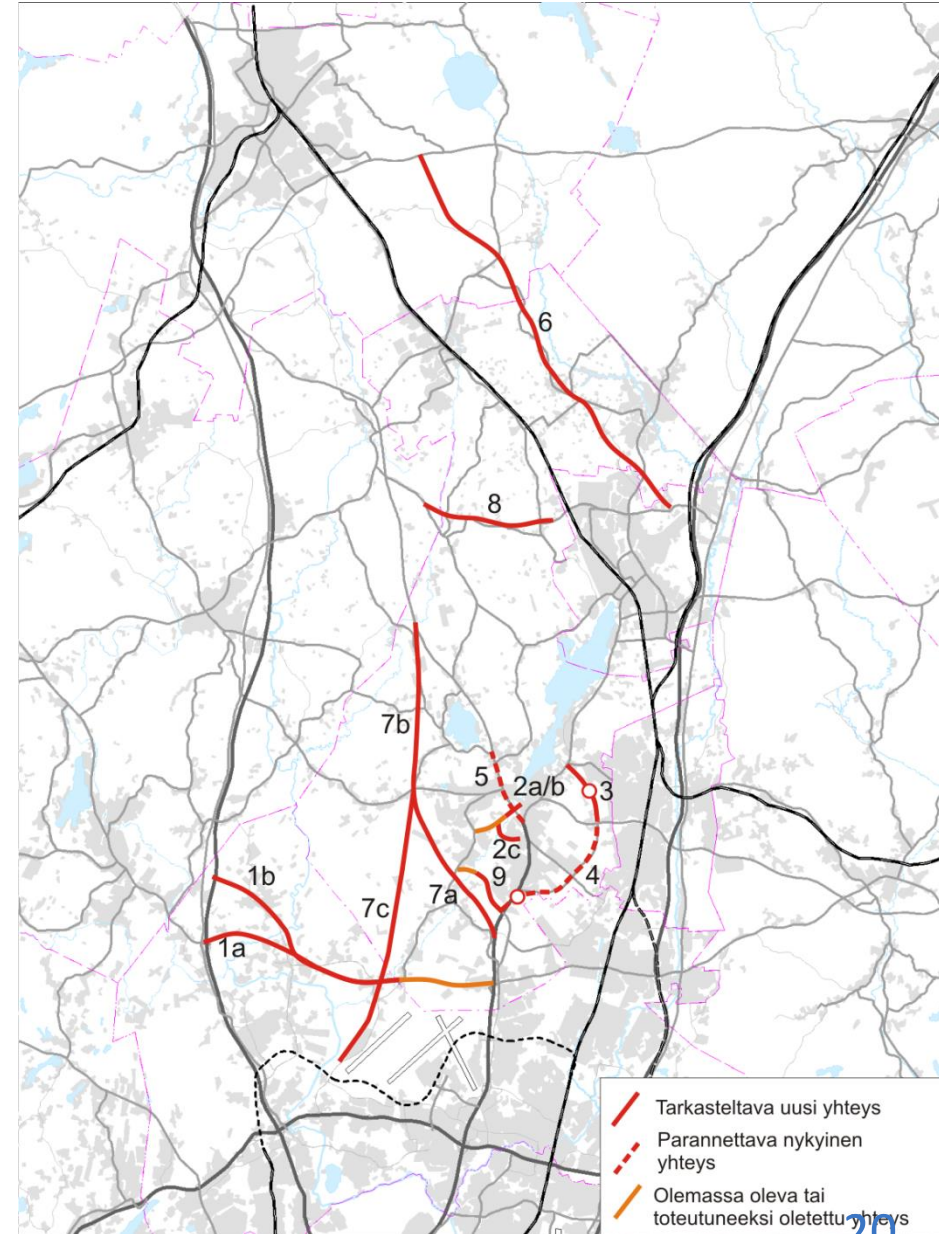
## VRK 2040 Liikenteen hinnoittelu



## Tuusulan yleiskaavan liikenteelliset tarkastelut

# Tuusulan yleiskaavan hanketarkastelut

- Hanketarkastelut laadittiin vuoden 2040 tilanteessa
- Tarkastelut laadittiin seuraavien hankkeiden/vaihtoehtojen osalta:
  1. Kehä IV
    - a) KEHÄ IV Klaukkalantien eritasoliittymään
    - b) KEHÄ IV Ohikulkutien eritasoliittymään
  2. Lahelanorsi
    - a) Hyryläntielle, liittymä Hämeentielle
    - b) Hyryläntielle, ei liittymää Hämeentielle
    - c) Hyryläntielle, ei liittymää Hämeentielle. Yhteys myös Sahatien ja Pähkinämäentien liittymään.
  3. Itäväylän jatke (Kulloontie-Järvenpääntie)
  4. Itäväylän parantaminen
    - a) Itäväylä 80 km/h
    - b) Itäväylä 60 km/h
  5. Hämeentien parantaminen
  6. Itäinen radanvarsitie
  7. Hyrylän läntinen ohikulkutie
    - a) Tuusulanväylä-Nahkelantie
    - b) Tuusulanväylä-Nahkelantie-Kantatie 45
    - c) Asukkaalta saatu ehdotus (Katriinantie-Nahkelantie-Kantatie 45)
  8. Järvenpää-Nurmijärvi yhteys ("pohjoiskehä")
  9. Tuusulanjoentien jatke
    - a) Suuntaisliittymä Tuusulanväylälle etelään
    - b) Ei liittymää Tuusulanväylälle



# 1a. Kehä IV, eteläinen linjaus

## Hankkeen kuvaus

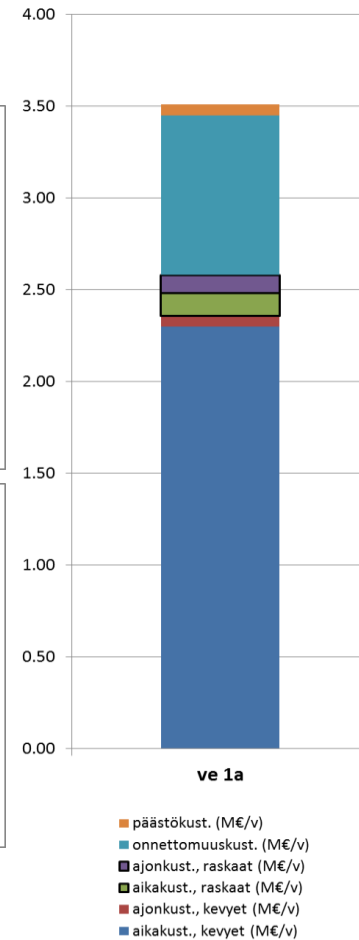
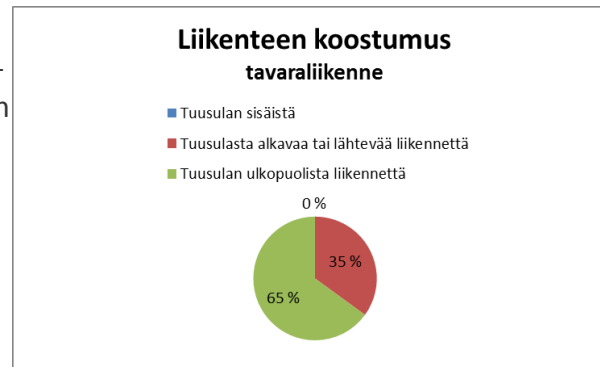
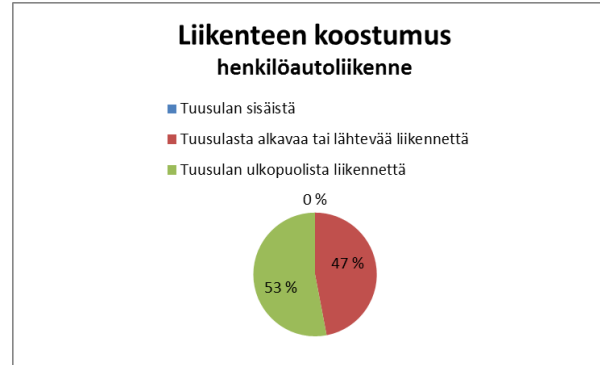
- v. 1995 laaditun yleissuunnitelman mukainen linjaus
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Focus-alueen maankäyttö

## Hankkeen vaikutukset

- Valtaosa Kehä IV:ää käyttävästä liikenteestä on Tuusulan ulkopuolista läpikulkuliikennettä.
- Henkilöautoliikenteestä hieman alle puolet ja tavaraliikenteestä noin kolmannes on Tuusulan liikennettä.
- Hanketta käyttävä Tuusulan liikenne on pääosin Focus-alueen liikennettä, mutta Kehä IV luo sujuvan yhteyden mm. Sulan alueen liikenteelle
- Kehä IV vähentää liikennettä rinnakkaisilta yhteyksiltä (Katriinantieltä ja Nahkelantieltä) sekä Hyrylän keskustasta Koskenmäentieltä ja Kantatieltä 45.
  - Liikenteen siirtymät ovat riippuvaisia Hyrylän liikenneolosuhteista
- Kehä IV:n toteuttaminen ei olennaisesti lisää Kulomäentien kuormitusta

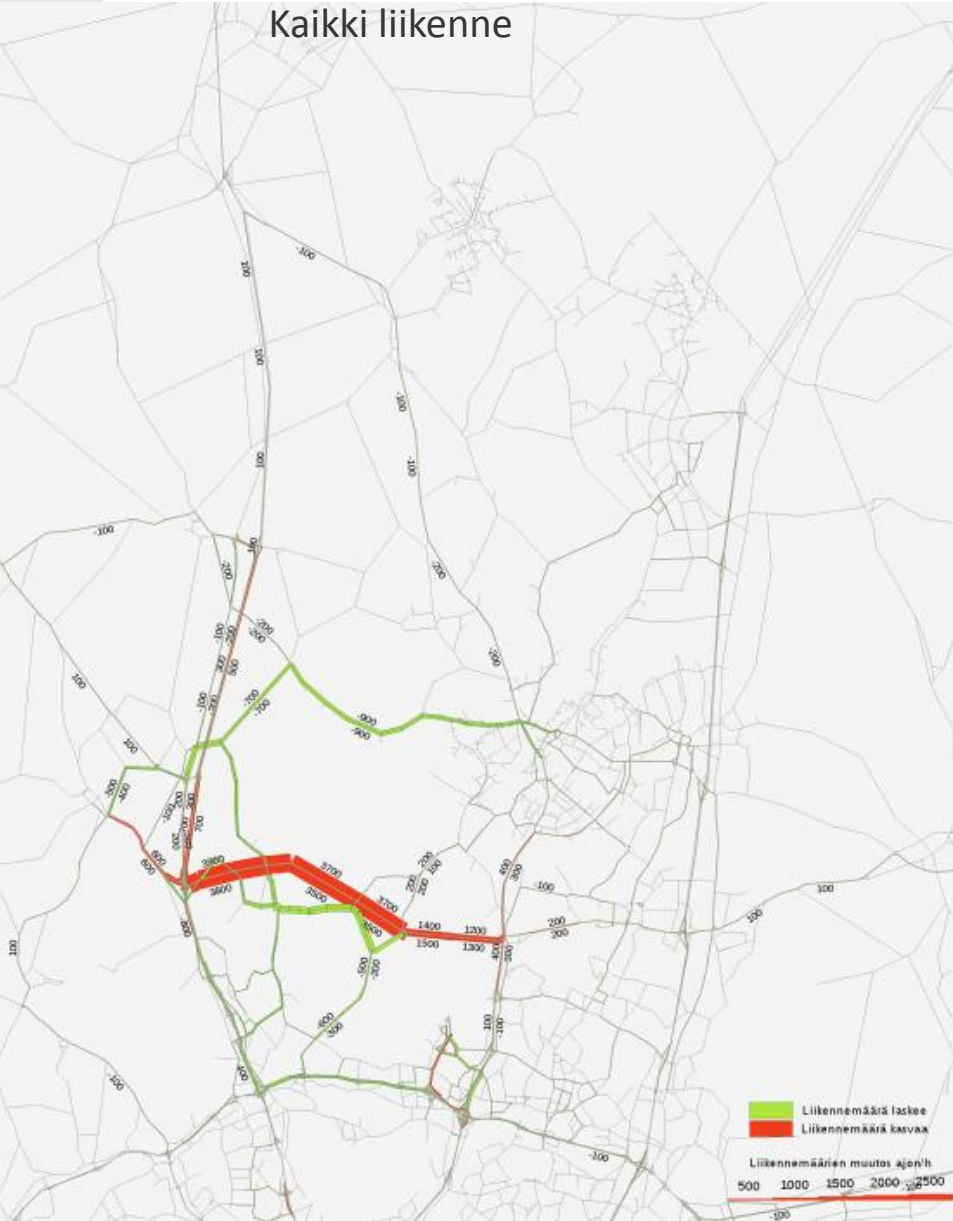


	Kehä IV, eteläinen
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	3.51
Hankkeen pituus [km]	8.1
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	8 421
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	285
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	433
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	1.3

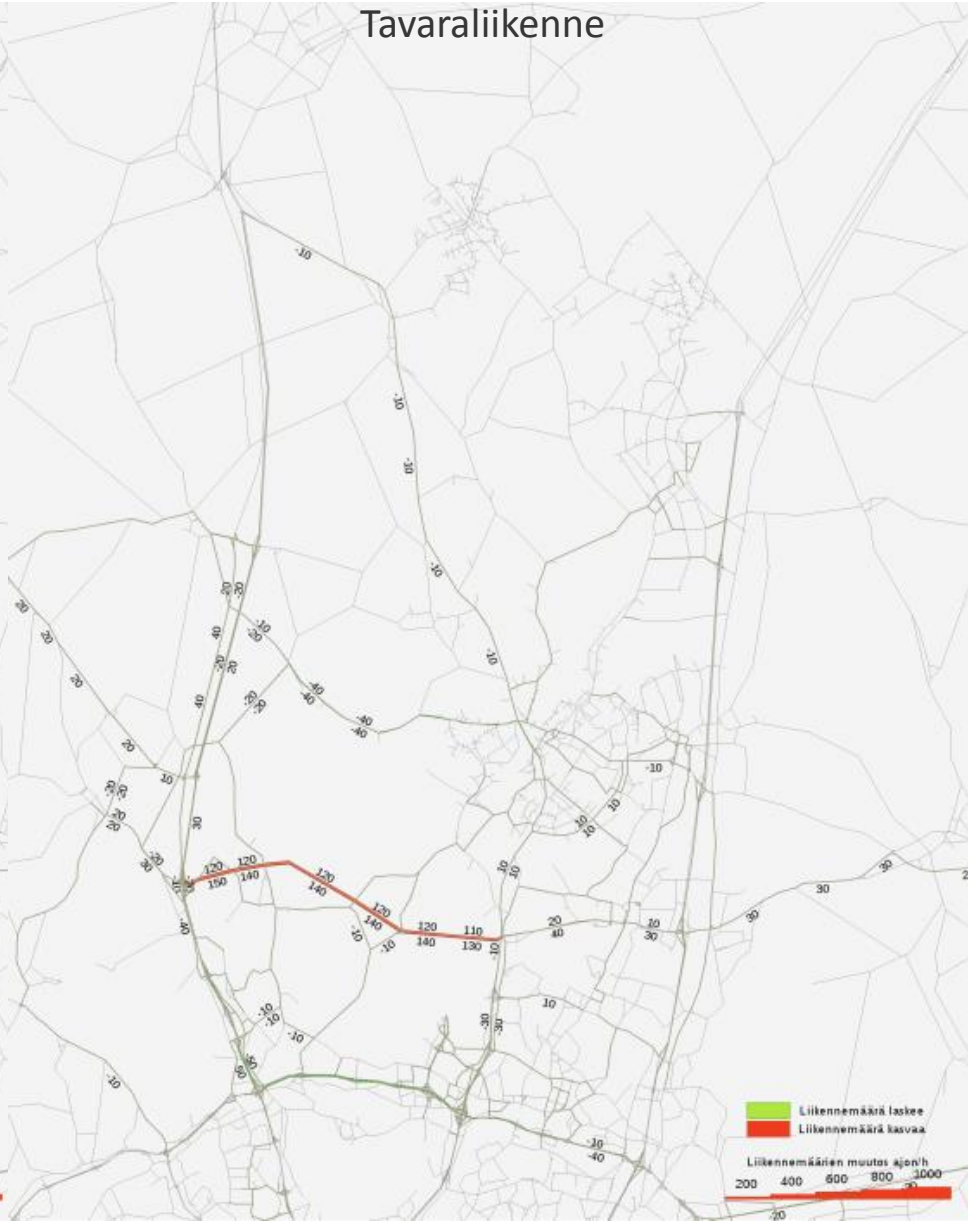
# Verkolliset vaikutukset

## 1a. Kehä IV, eteläinen linjaus

Kaikki liikenne



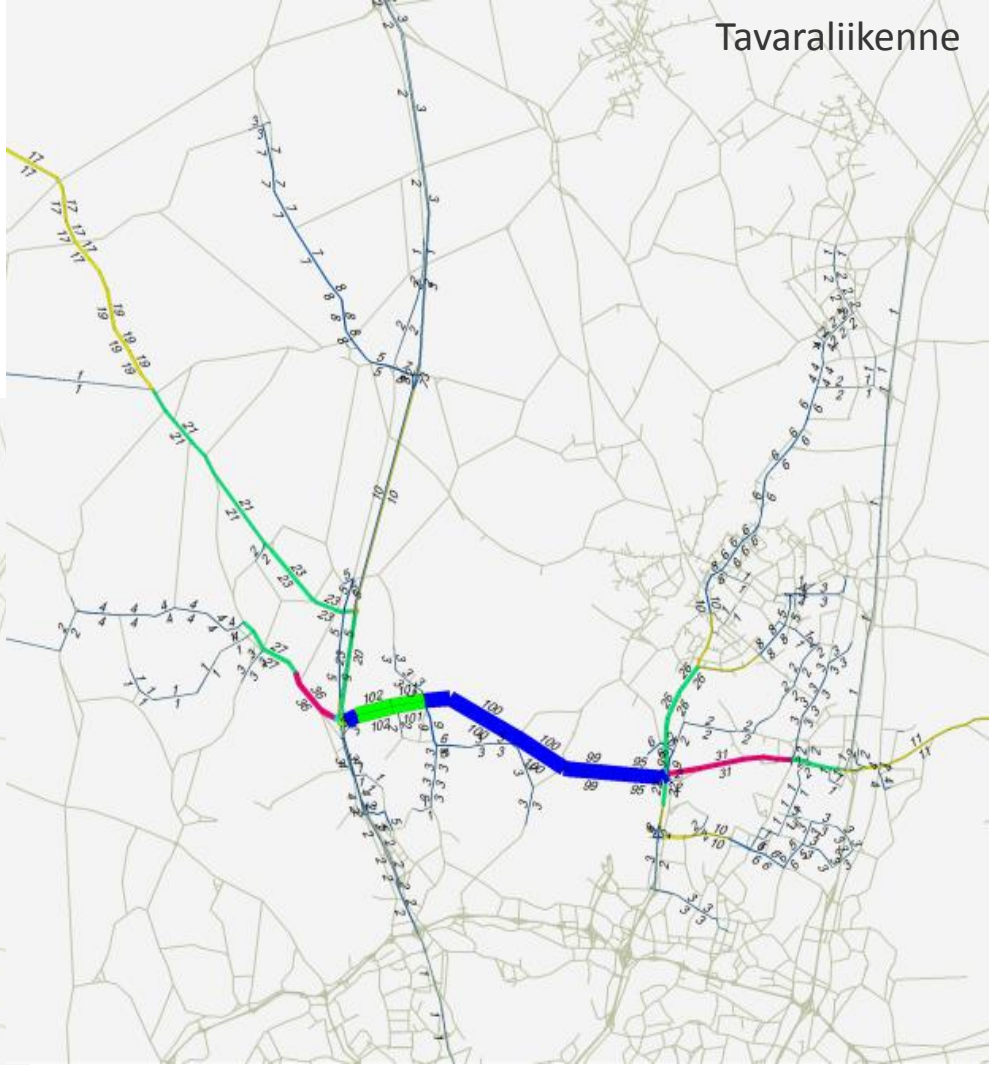
Tavaraliikenne



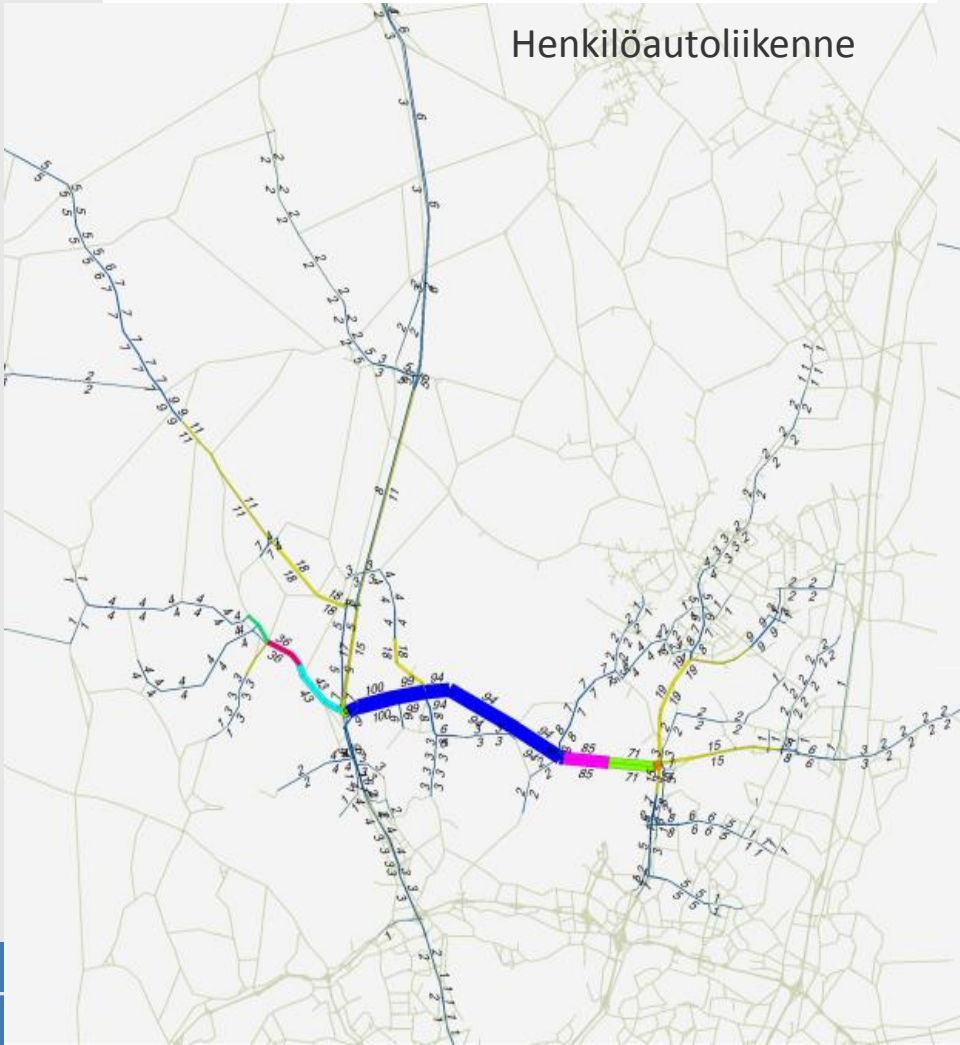
# Liikenteen suuntautuminen

## 1a. Kehä IV, eteläinen linjaus

Tavaraliikenne



Henkilöautoliikenne



# 1b. Kehä IV, pohjoinen linjaus

## Hankkeen kuvaus

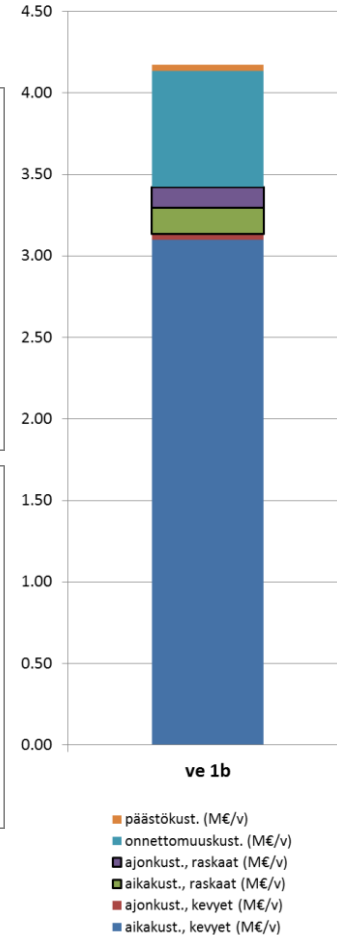
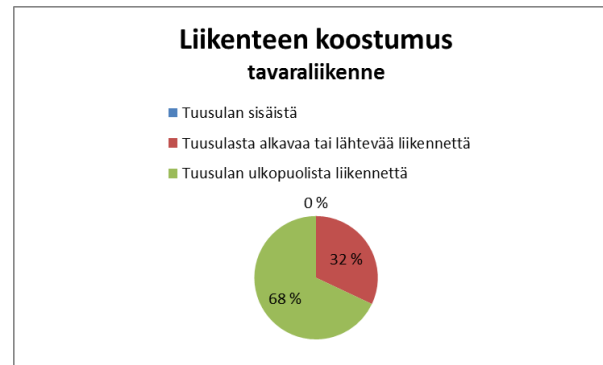
- Vantaan esittämän ehdotuksen mukainen uusi linjaus
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Focus-alueen maankäyttö
- Mahdollistaa esimerkiksi teollisuus- ja logistiikkapainotteisen maankäytön kehittämisen Kehä IV:n varressa eteläistä linjausta paremmin

## Hankkeen vaikutukset

- Valtaosa Kehä IV:ää käyttävästä liikenteestä on Tuusulan ulkopuolista läpikululiikennettä.
  - Pohjoinen linjausvaihtoehto houkuttelee hieman eteläistä enemmän Tuusulan läpi kulkevaa liikennettä.
- Henkilöautoliikenteestä hieman alle puolet ja tavaraliikenteestä noin kolmannes on Tuusulan liikennettä.
- Hanketta käyttävä Tuusulan liikenne on pääosin Focus-alueen liikennettä, mutta Kehä IV luo sujuvan yhteyden mm. Sulan alueen liikenteelle
- Kehä IV vähentää liikennettä rinnakkaisilta yhteyksiltä (Katriinantieltä ja Nahkelantieltä) sekä Hyrylän keskustasta Koskenmäentieltä ja Kantatieltä 45.
  - Liikenteen siirtymät ovat riippuvaisia Hyrylän liikenneolosuhteista
- Kehä IV:n toteuttaminen ei olennaisesti lisää Kulomäentien kuormitusta
- Parantaa myös Klaukkalan ja Hyrylän välisiä yhteyksiä Seutulantien kautta

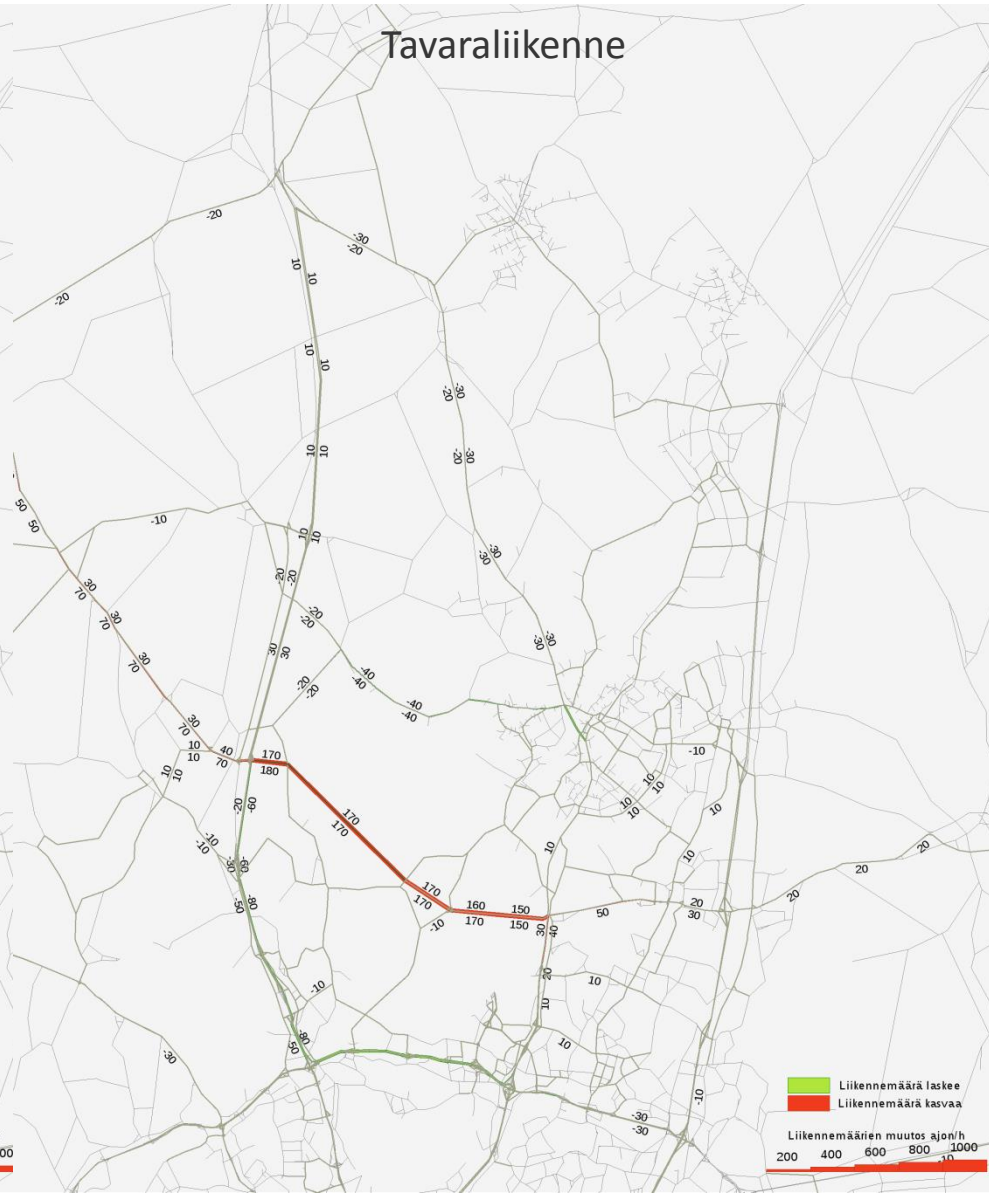
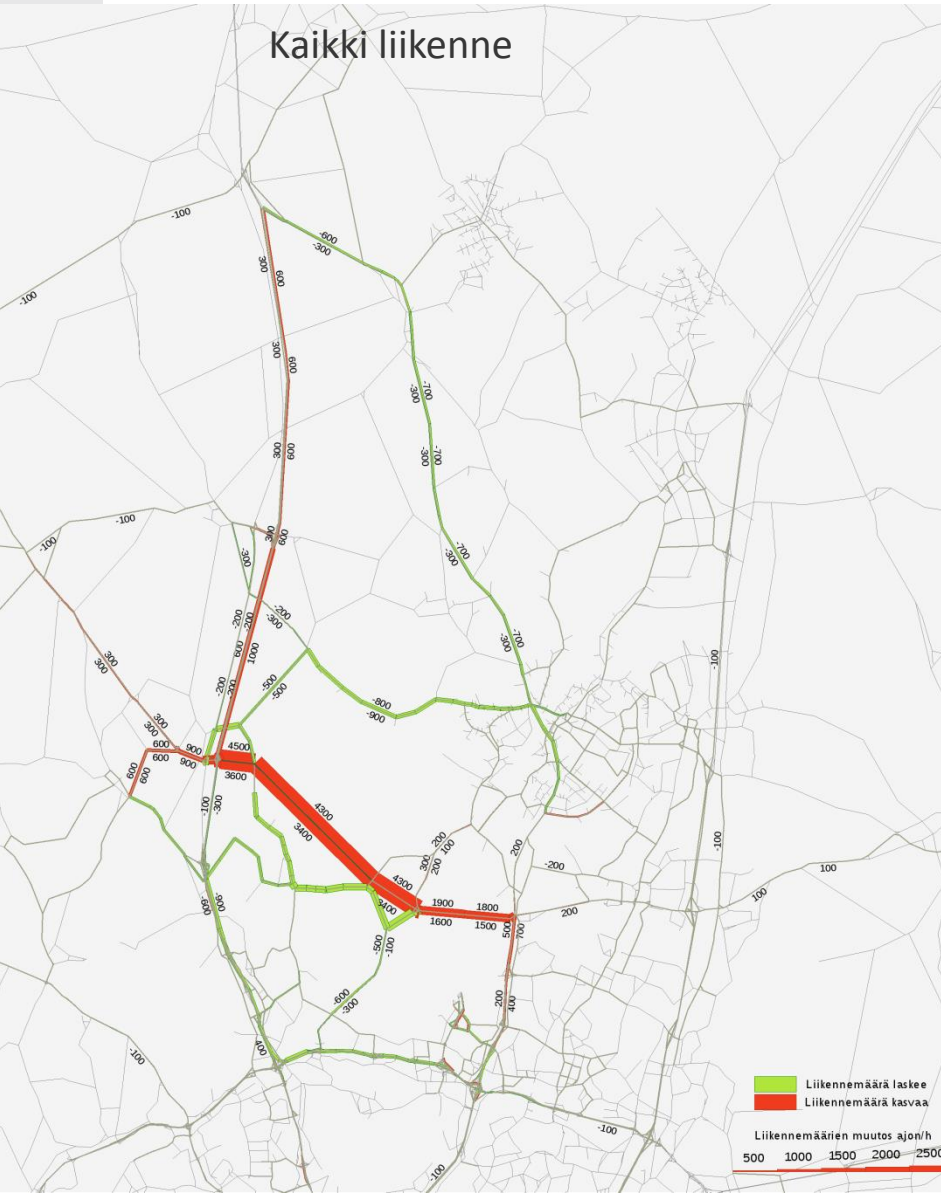


	Kehä IV, pohjoinen
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	4.17
Hankkeen pituus [km]	9.2
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	8 438
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	348
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	453
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	1.5



# Verkolliset vaikutukset

## 1b. Kehä IV, pohjoinen linjaus

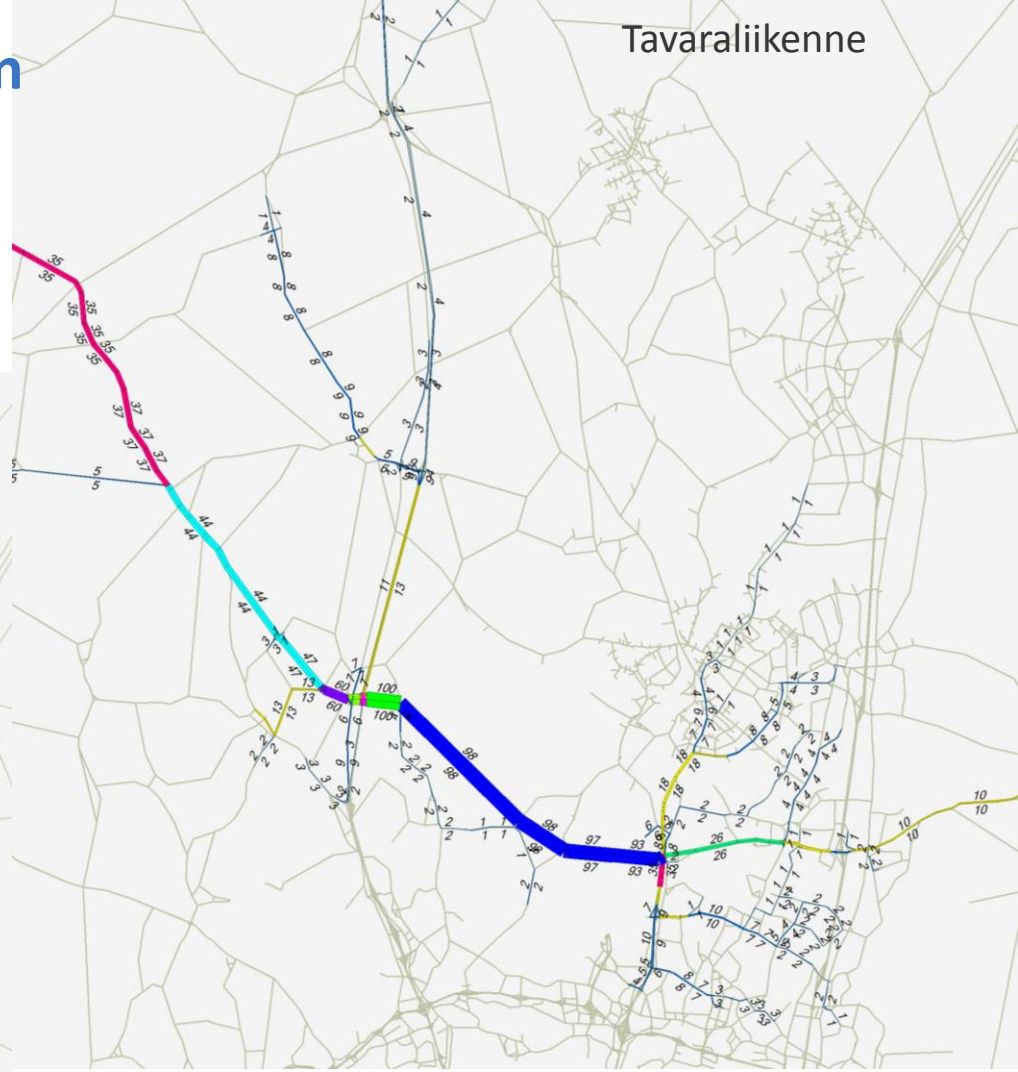
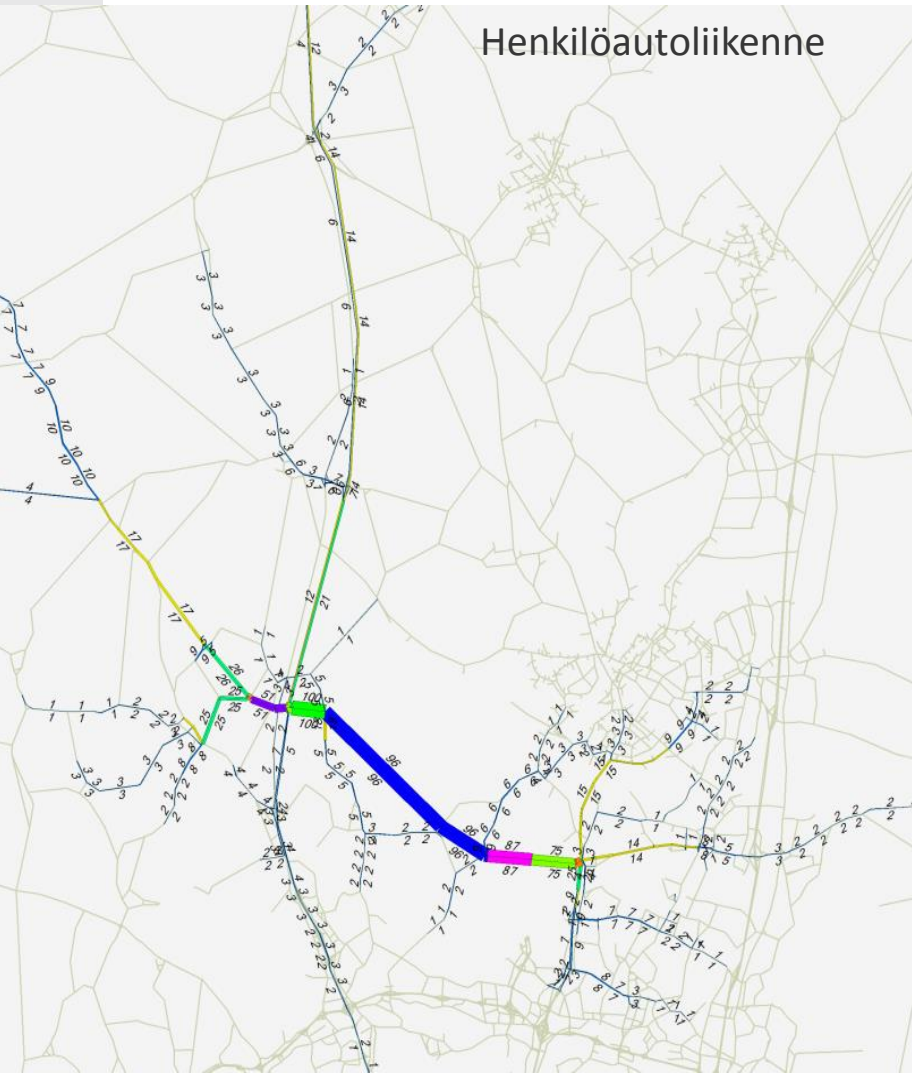


# Liikenteen suuntautuminen

## 1b. Kehä IV, pohjoinen linjaus

Tavaraliikenne

Henkilöautoliikenne



# 2a. Lahelanorsi Hyrylään, liittymä kantatielle 45

## Hankkeen kuvaus

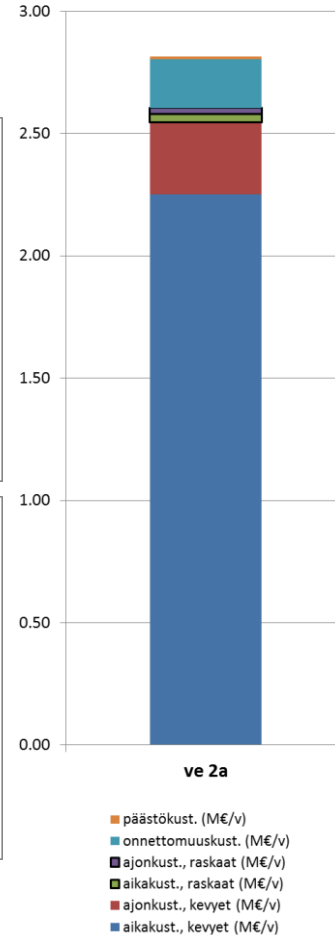
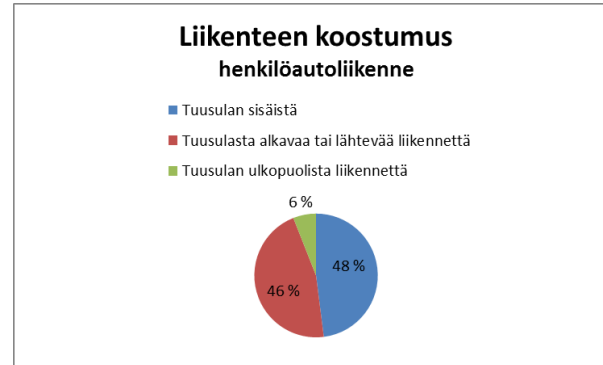
- Yhteys Lahelanorrelta kantatien 45 yli Hyrylään
- Liittymä kantatielle 45
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 40 km/h

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Lahelanpellon asuinalueet

## Hankkeen vaikutukset

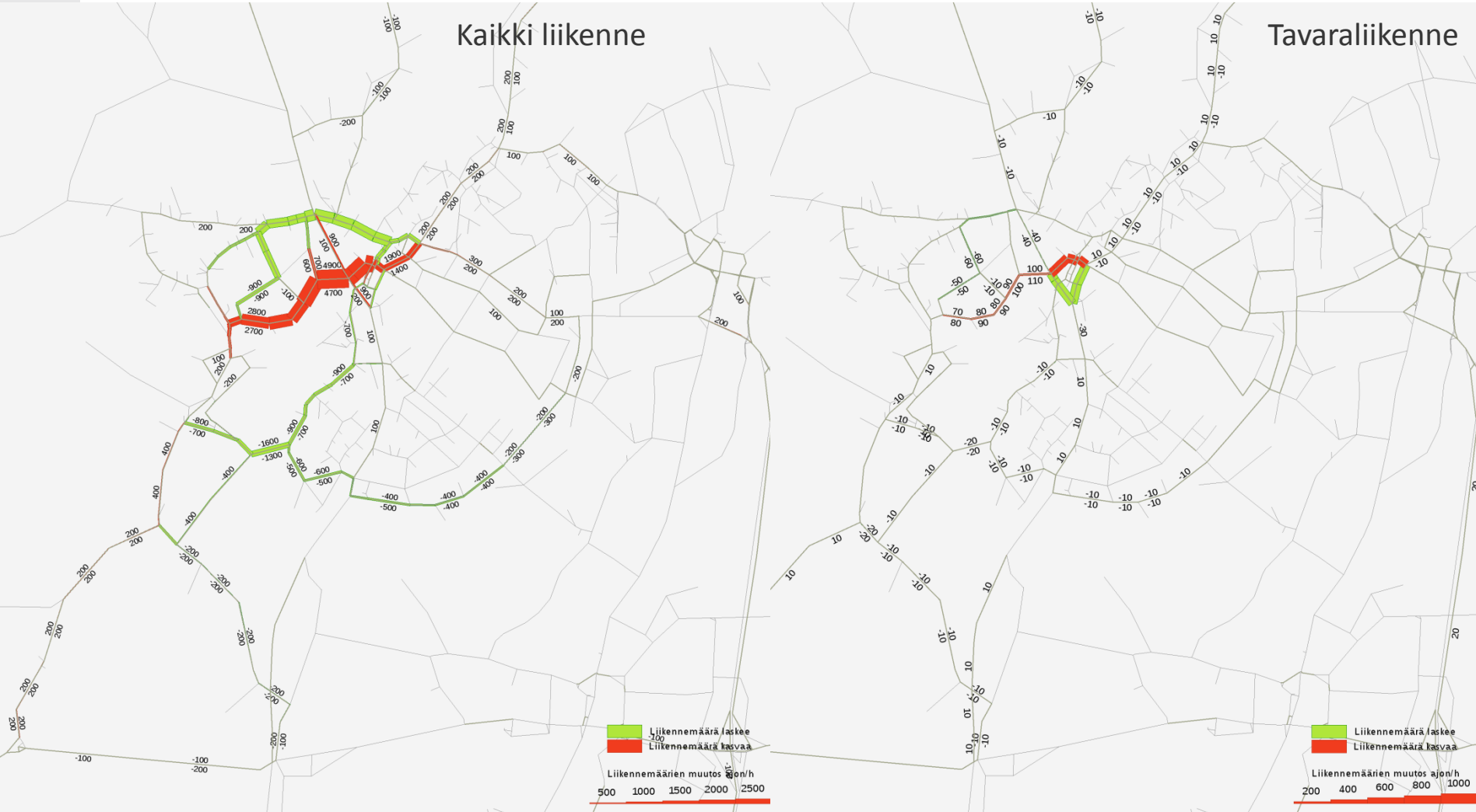
- Luo hyvän yhteyden Lahelan alueelta sekä Myllykyläntien varresta Hyrylän keskustan tai Järvenpään/Keravan suunnan väliselle liikenteelle.
- Liittymä Lahelanorrelta kantatielle 45 luo mahdollisuuden välttää eteläisen kiertoliittymän käyttöä.
- Hanketta käyttävä ha-liikenne lähes täysin Tuusulan liikennettä. (noin puolet Tuusulan sisäistä liikennettä)
- Hanke siirtää liikennettä Nahkelantieltä ja Koskenmäentieltä sekä osin myös Pähkinämäentieltä.
  - Erityisesti Koskenmäentien kiertoliittymän kuormitus kevenee voimakkaasti hankkeen vaikutuksesta.
- Liittymä kantatielle 45 ohjaa liikennemallissa Hyrylän läpikulkevaa tavaraliikennettä Hyrylän keskustan läpi. Vaikutusta ei kuitenkaan voida pitää realistisena.



Lahelanorsi Hyrylään, liittymä Kt 45:lle	
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	2.82
Hankkeen pituus [km]	0.73
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	12 162
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	1 114
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	3 857
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	0.7

# Verkolliset vaikutukset

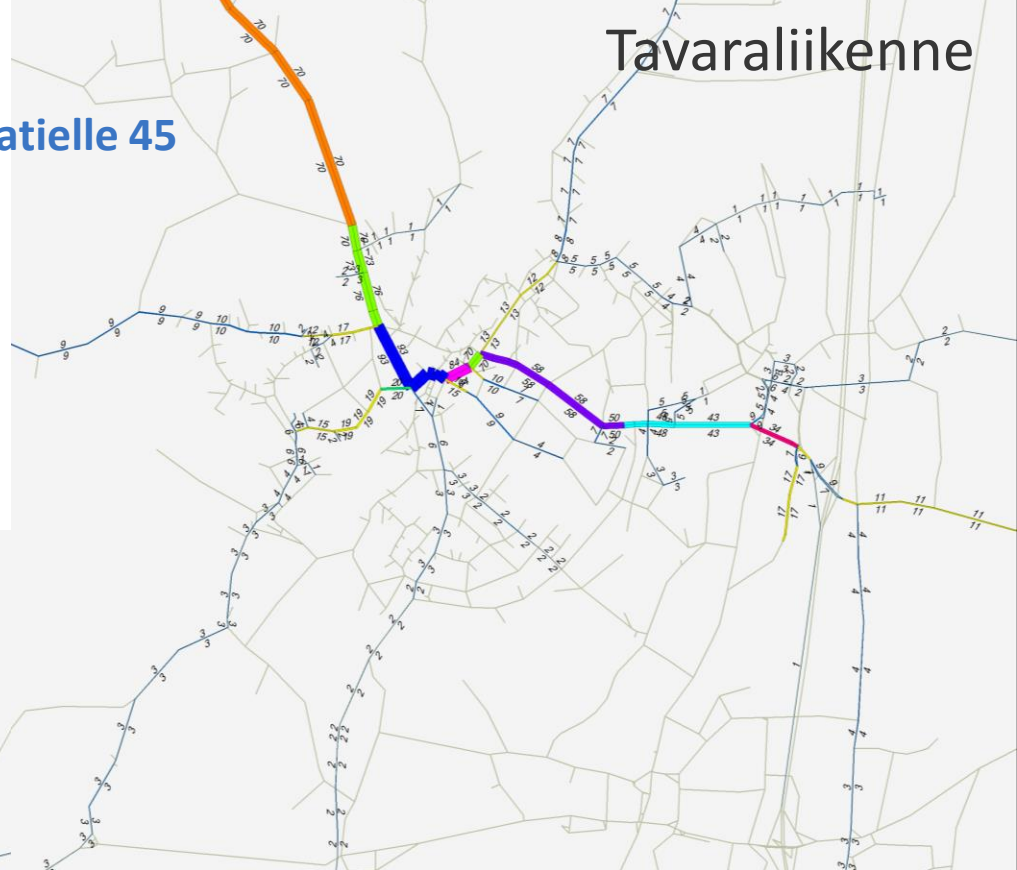
## 2a. Lahelanorsi Hyrylään, liittymä kantatielle 45



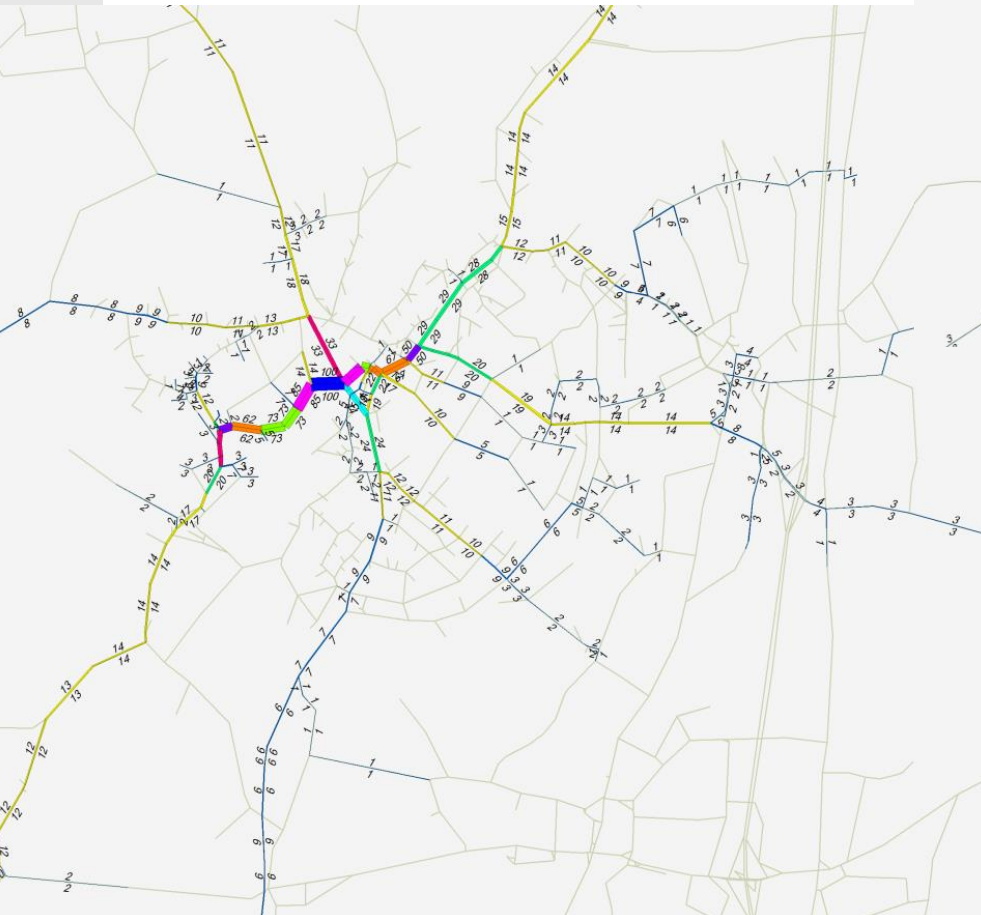
# Liikenteen suuntautuminen

## 2a. Lahelanorsi Hyrylään, liittymä kantatielle 45

Tavaraliikenne



Henkilöautoliikenne



## 2b. Lahelanorsi Hyrylään, ei liittymää kantatielle 45

### Hankkeen kuvaus

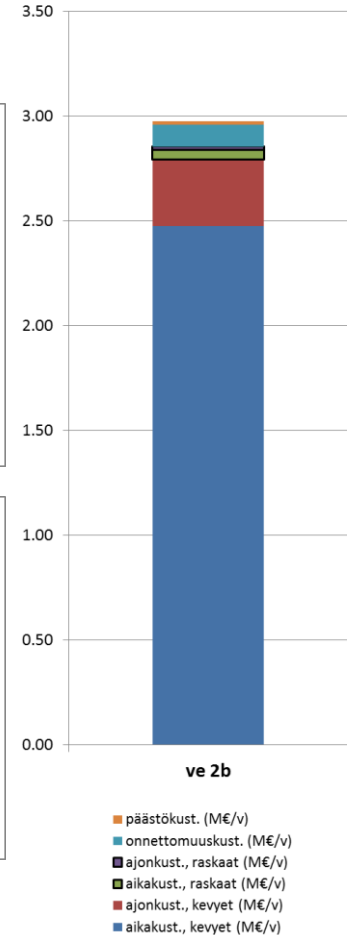
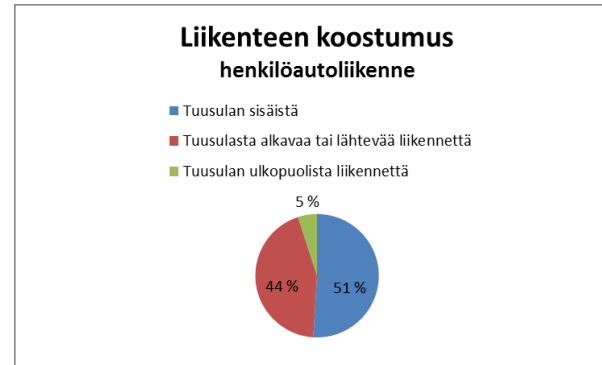
- Yhteys Lahelanorrelta kantatien 45 yli Hyrylään
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 40 km/h

### Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Lahelanpellon asuinalueet

### Hankkeen vaikutukset

- Luo hyvän yhteyden Lahelan alueelta sekä Myllykyläntien varresta Hyrylän keskustan tai Järvenpään/Keravan suunnan väliselle liikenteelle.
- Hanketta käyttävä liikenne lähes täysin Tuusulan liikennettä.
  - Suurin osa Tuusulan sisäistä liikennettä, mutta yli 2/3 liikenteestä Tuusulasta alkavaa tai Tuusulaan päättyvää Hyrylän läpi kulkevaa liikennettä.
- Hanke siirtää liikennettä Nahkelantieltä ja Koskenmäentieltä sekä osin myös Pähkinämäentieltä.
  - Erityisesti Koskenmäentien kiertoliittymän kuormitus kevenee hankkeen vaikutuksesta.



	Lahelanorsi Hyrylään, ei liittymää Kt 45:lle
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	2.97
Hankkeen pituus [km]	0.73
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	8 272
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	153
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	4 075
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	1.1

# Verkolliset vaikutukset

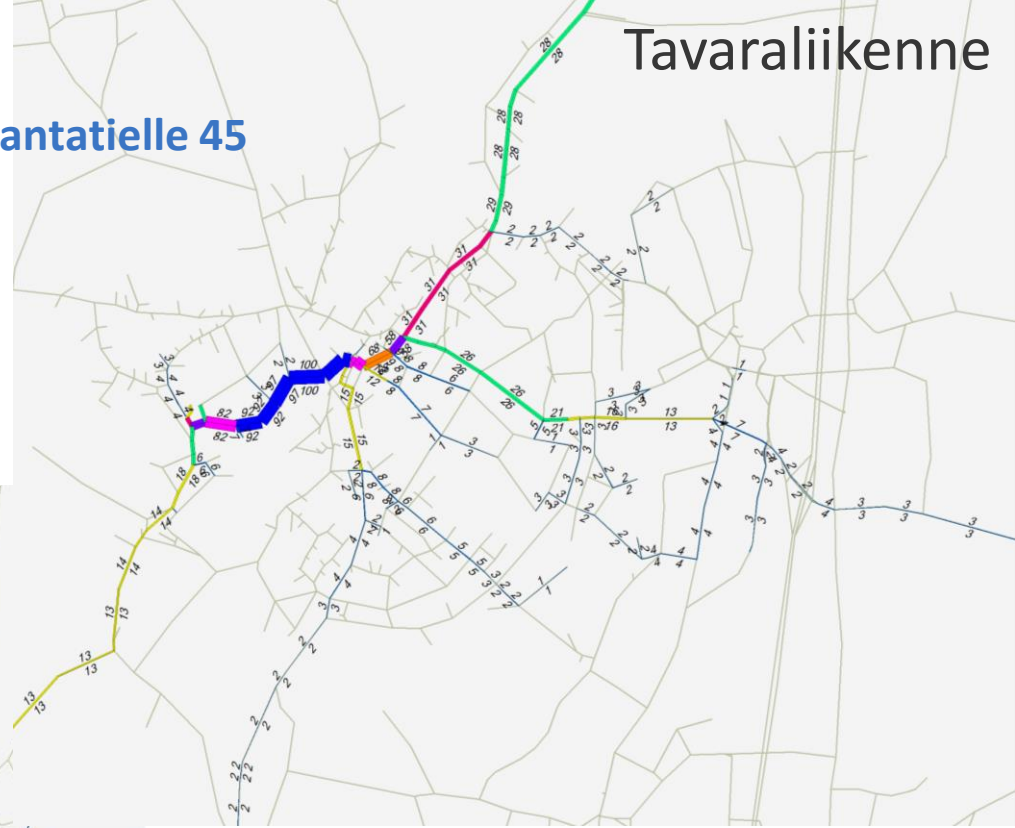
## 2b. Lahelanorsi Hyrylään, ei liittymää kantatielle 45



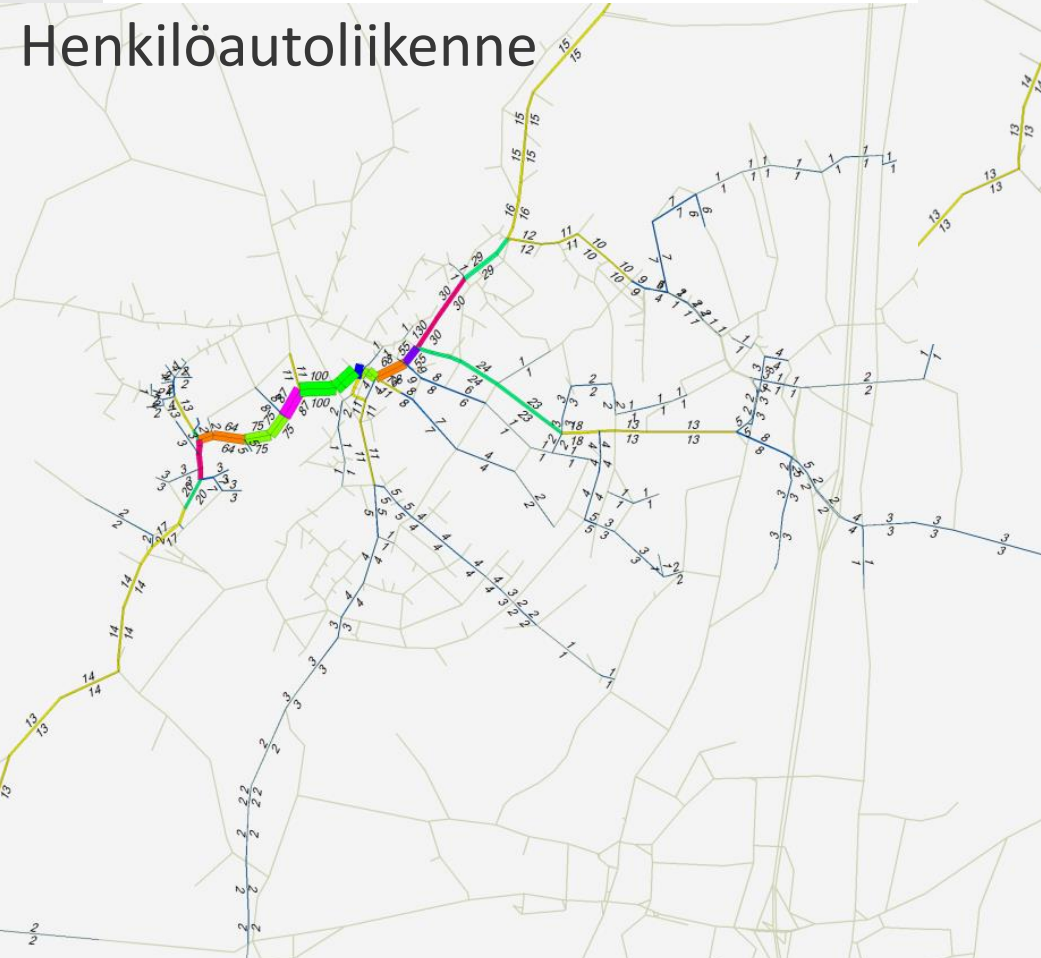
# Liikenteen suuntautuminen

## 2b. Lahelanorsi Hyrylään, ei liittymää kantatielle 45

Tavaraliikenne



Henkilöautoliikenne





## 2c. Lahelanorsi Hyrylään ja Sahakulmaan

### Hankkeen kuvaus

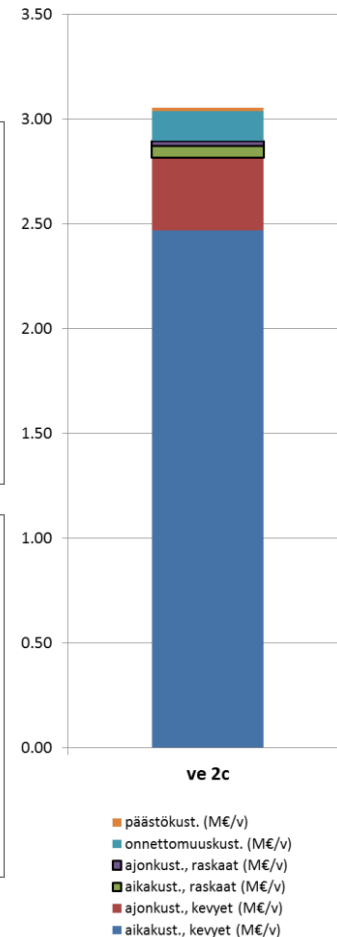
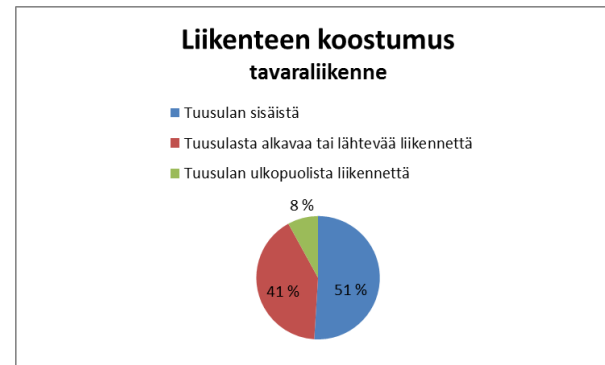
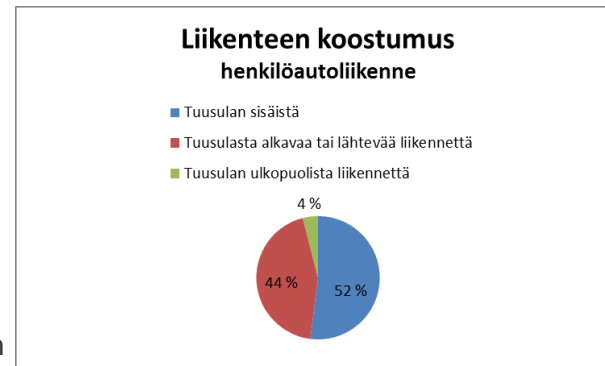
- Yhteydet Lahelanorrelta Hyrylään sekä Sahatien ja Pähkinämäentien risteykseen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 40 km/h

### Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Lahelanpellon asuinalueet

### Hankkeen vaikutukset

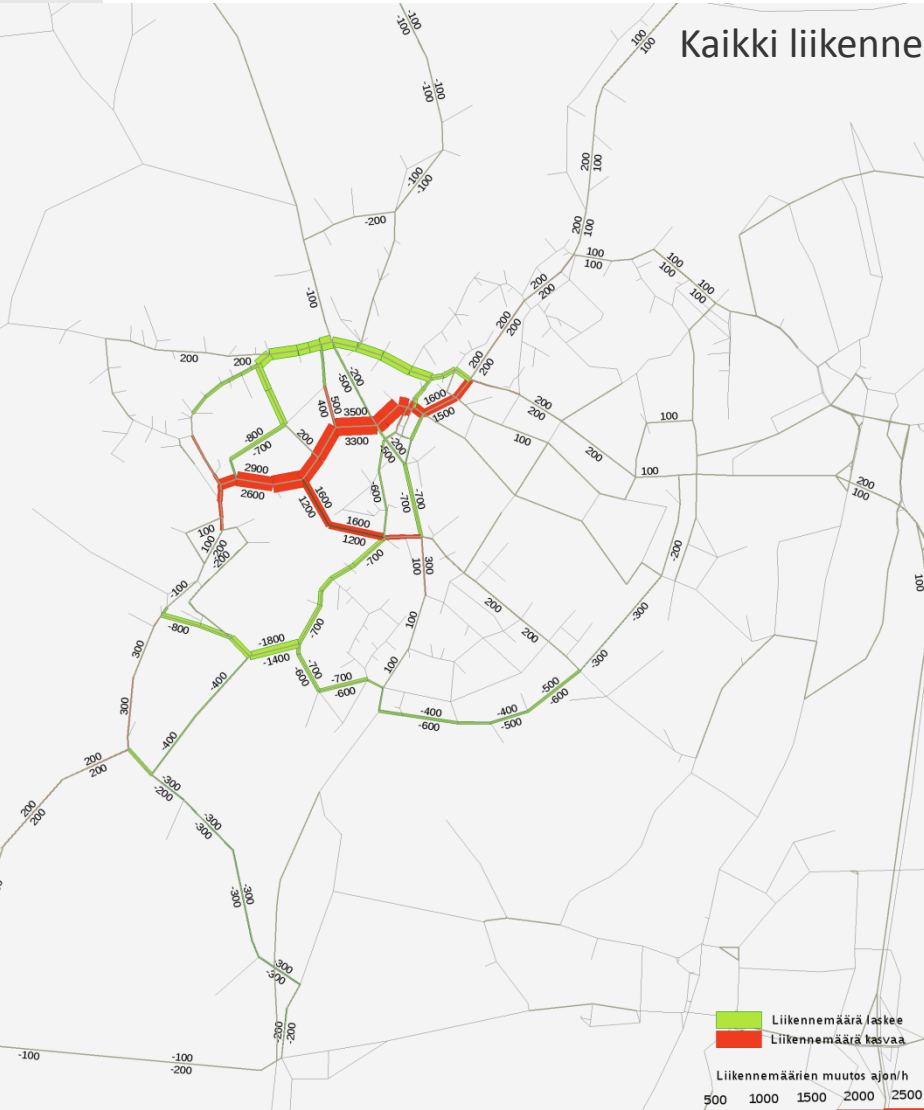
- Luo hyvät yhteydet Lahelan alueelta sekä Myllykyläntien varresta Hyrylän keskusta, Järvenpään ja Keravan suuntiin, Sulan alueelle sekä pääkaupunkiseudun suuntaan
- Hanketta käyttävä liikenne lähes täysin Tuusulan liikennettä.
  - Noin puolet Tuusulan sisäistä liikennettä, mutta noin 40 % liikenteestä Tuusulasta alkavaa tai Tuusulaan päättyvää Tuusulan ulkopuolelle hakeutuvaa liikennettä
- Hanke siirtää liikennettä Nahkelantieltä ja Koskenmäentieltä sekä osin myös Pähkinämäentieltä.
  - Erityisesti Koskenmäentien kiertoliittymän kuormitus kevenee hankkeen vaikutuksesta.
  - Yhteys sahakulmaan vähentää myös Tuusulanjoentien ja Tuusulan itäväylän eteläosan kuormitusta.



Lahelanorsi Hyrylään ja Sahakulmaan, ei liittymää Kt 45:lle	
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	3.05
Hankkeen pituus [km]	1.9
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	9 384
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	189
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	1 608
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	1.0

# Verkolliset vaikutukset

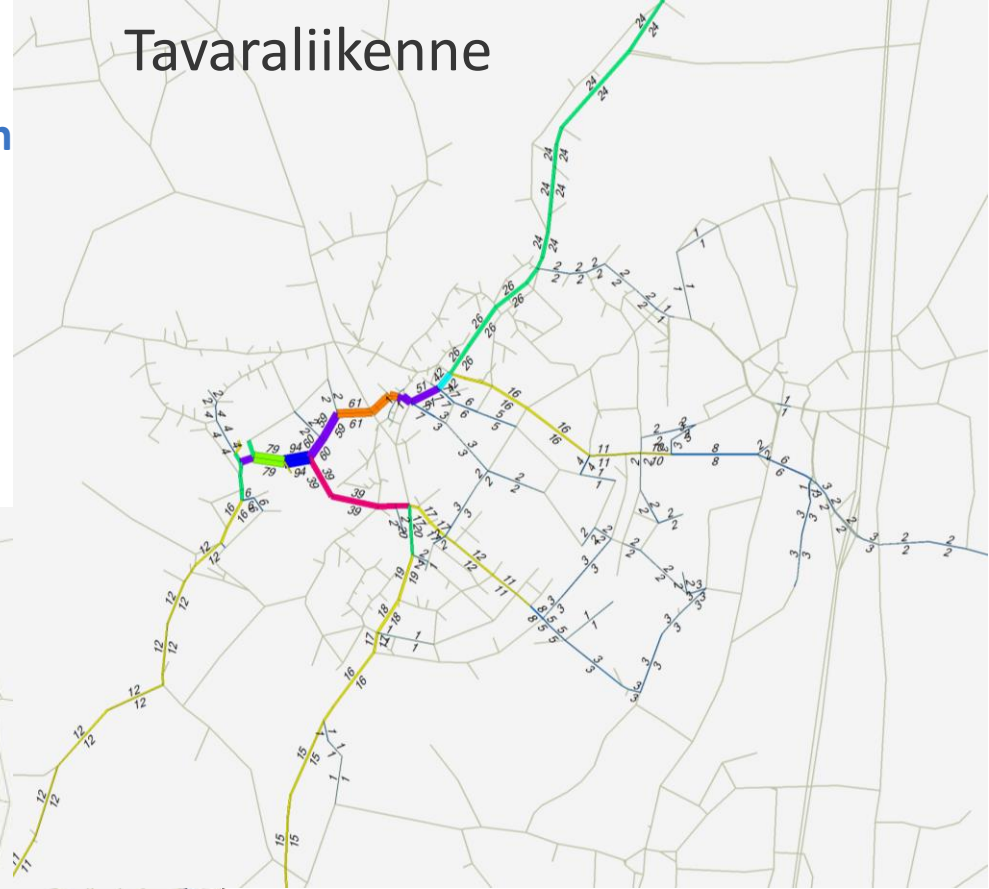
## 2c. Lahelanorsi Hyrylään ja Sahakulmaan



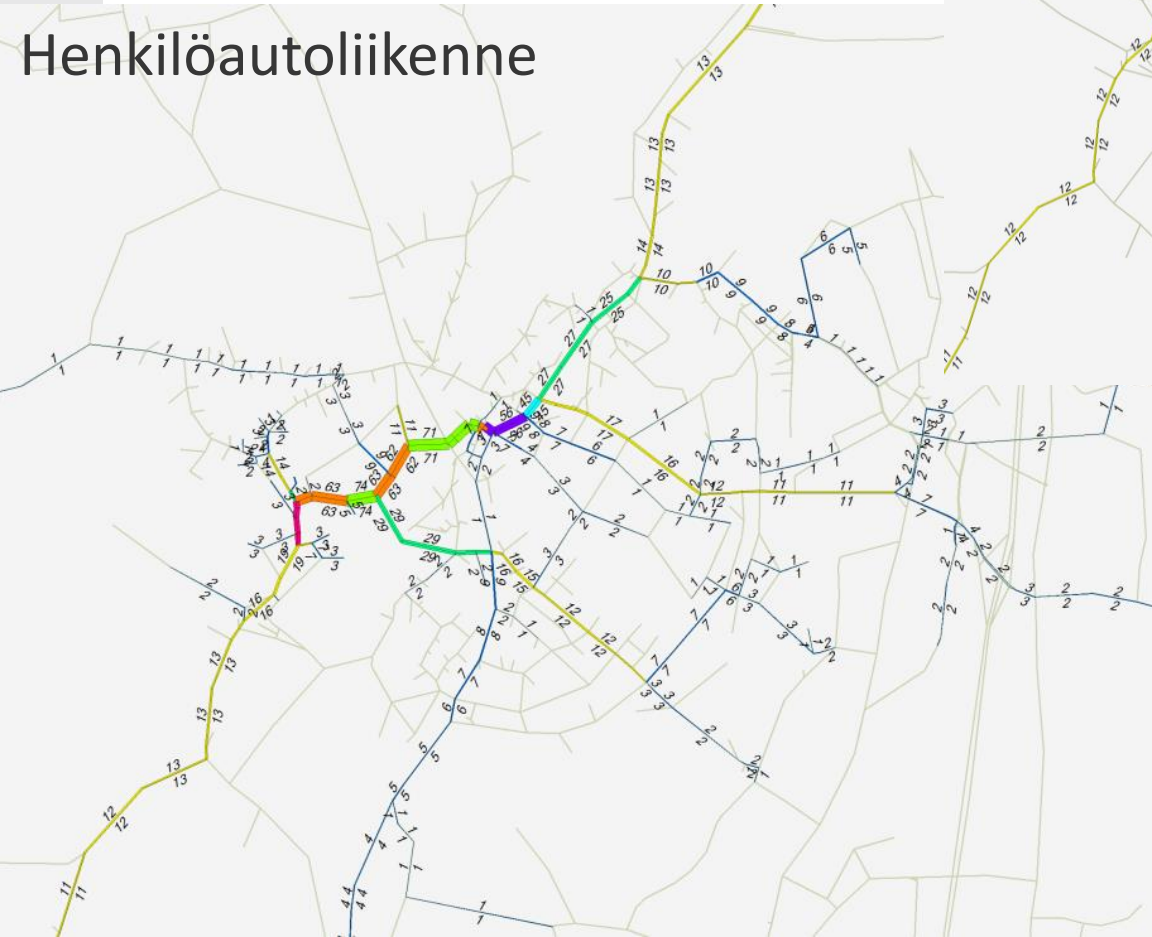
# Liikenteen suuntautuminen

## 2c. Lahelanorsi Hyrylään ja Sahakulmaan

### Tavaraliikenne



### Henkilöautoliikenne



# 3. Itäväylän jatke

## Hankkeen kuvaus

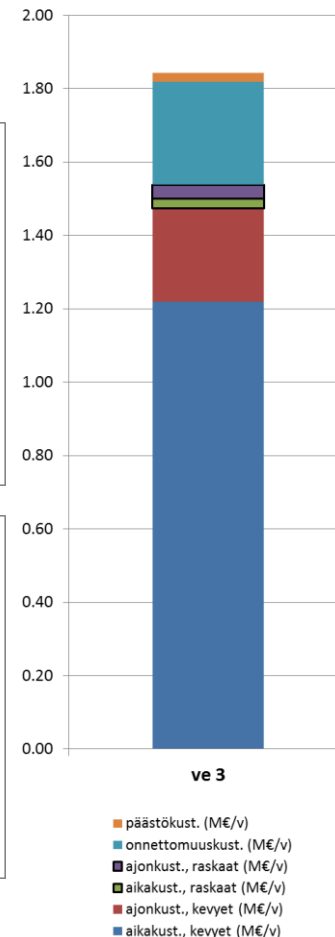
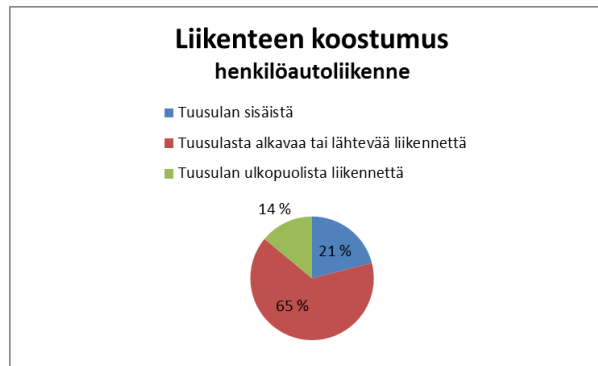
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 60 km/h
- Liittymät Kulloontielle, Suopurontielle ja Järvenpäantielle

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Nykyisissä maankäyttösuunnitelmissa hankkeeseen ei kytkeydy erityistä uutta maankäyttöä. Maankäytön kehittäminen uuden väylän varteen on oletettavasti myöhemmässä vaiheessa mahdollista.

## Hankkeen vaikutukset

- Luo hyvät yhteydet Järvenpäästä ja Keravan pohjoisosista Itäväylän varteen sekä Tuusulanväylälle pääkaupunkiseudun suuntaan.
- Keventää liikennekuormitusta erityisesti Järvenpäantiellä Tuusulantien eteläpuolella ja Kulloontiellä
- Siirtää hieman Järvenpään ja pääkaupunkiseudun välistä liikennettä poista valtatieltä 4.
- Palvelee pääasiassa Tuusulan liikennettä. Tuusulan sisäistä liikennettä noin 20 %. Tuusulan läpi kulkevaa ha-liikennettä noin 14 % ja tavaraliikennettä noin 5 %.

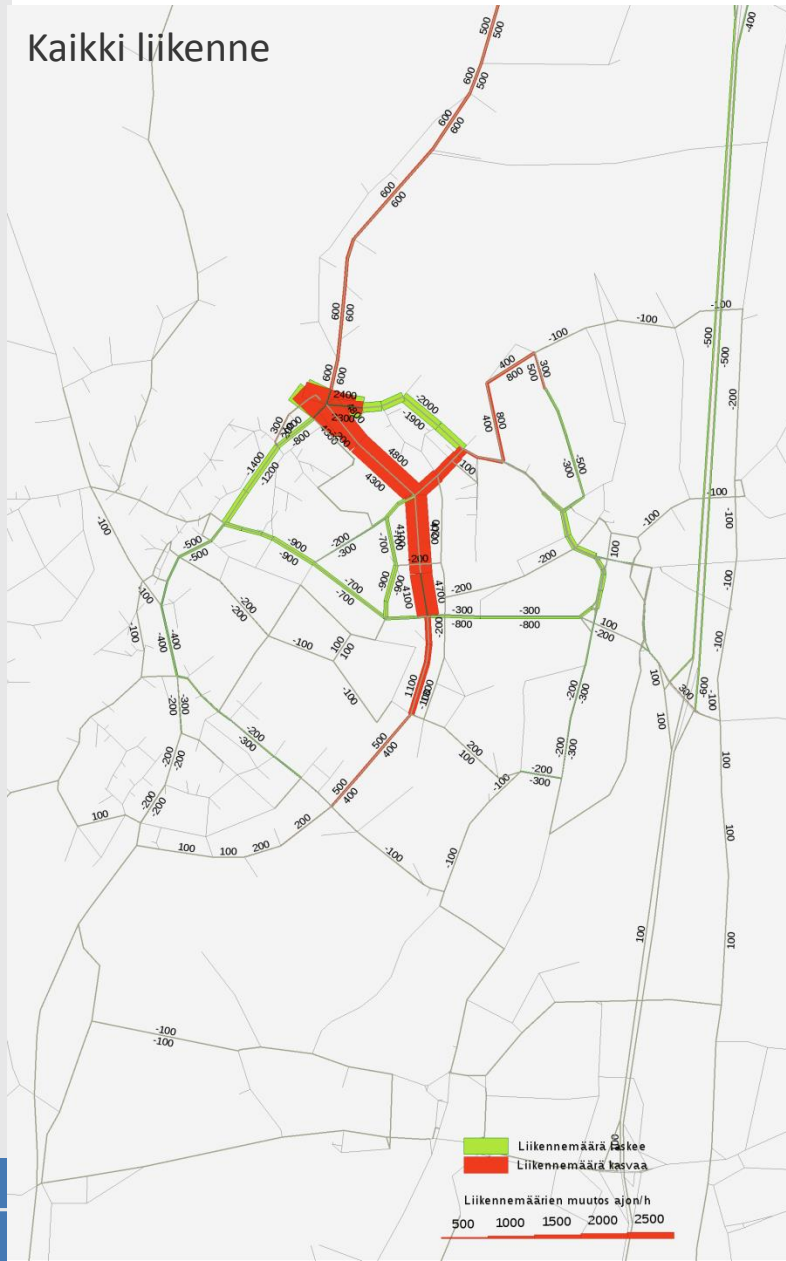


	Itäväylän jatke
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	1.84
Hankkeen pituus [km]	2.56
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	12 583
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	213
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	720
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	0.5

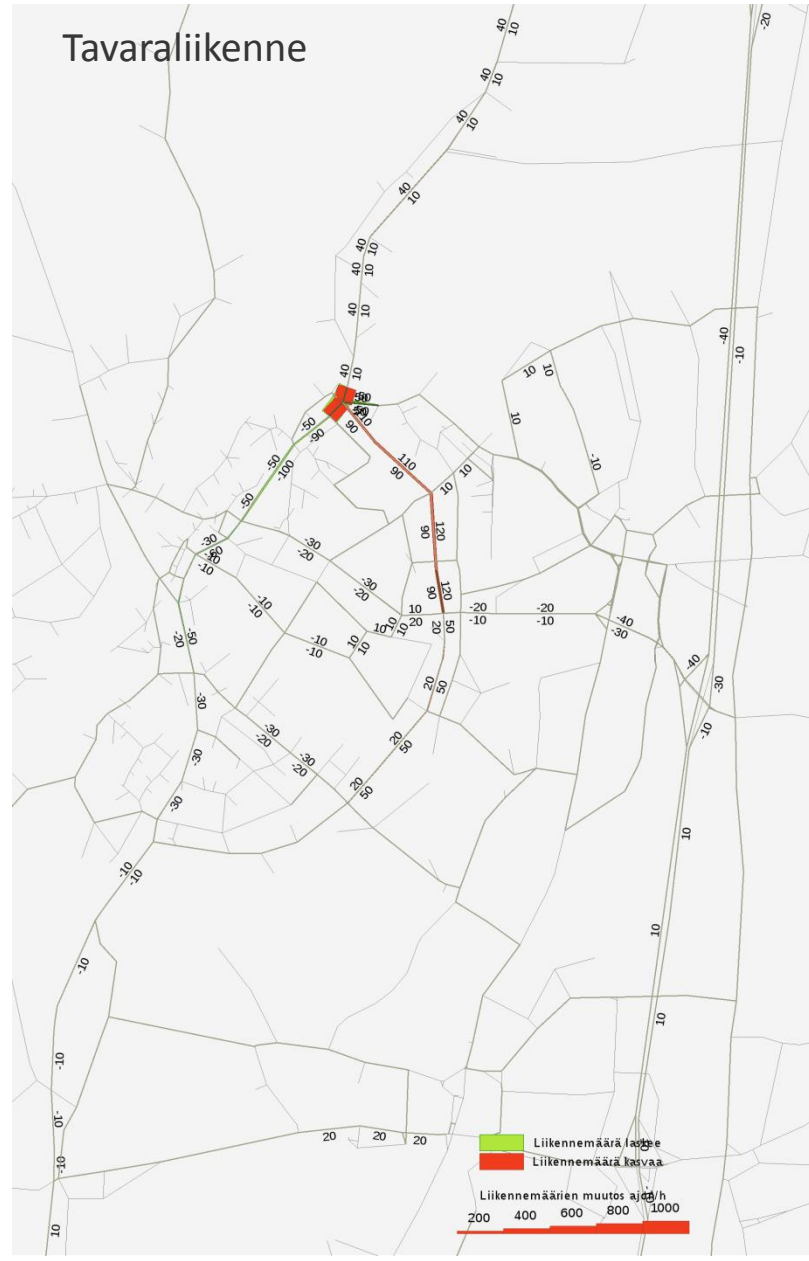
# Verkolliset vaikutukset

## 3. Itäväylän jatke

Kaikki liikenne



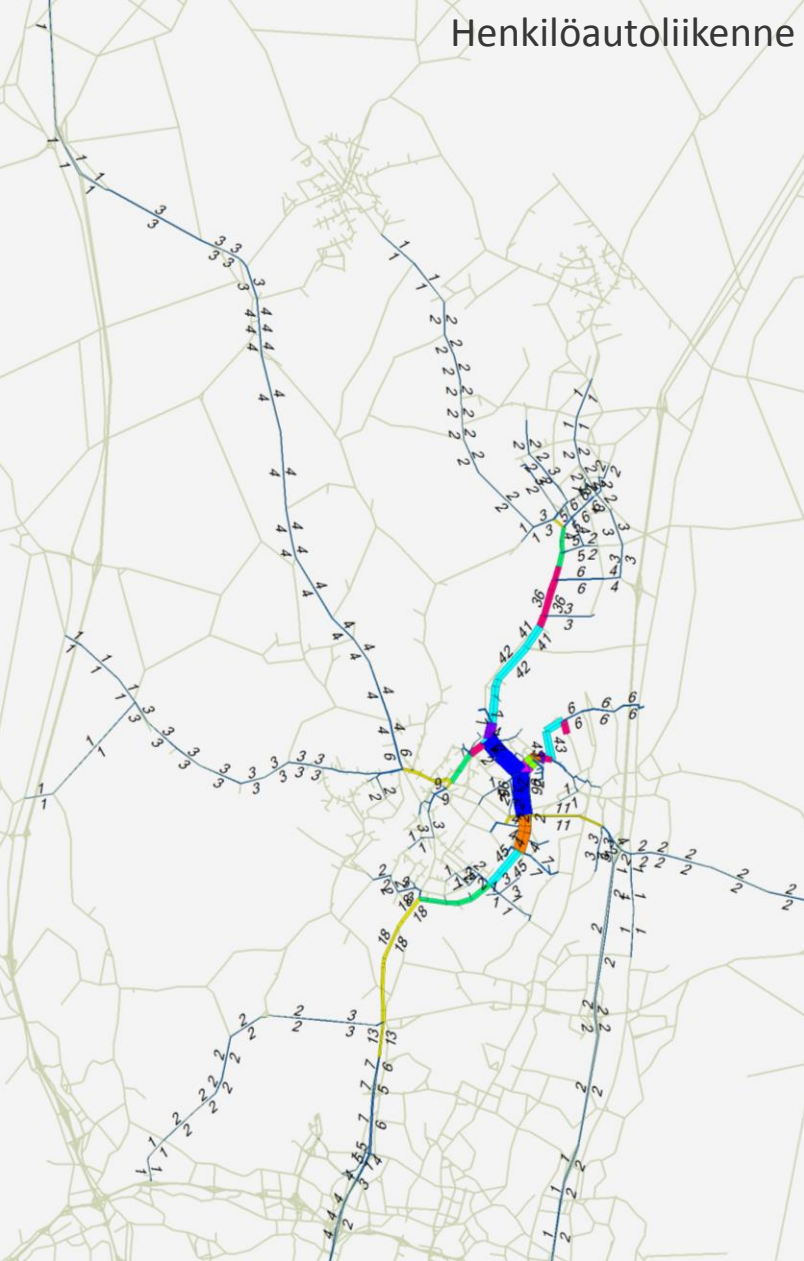
Tavaraliikenne



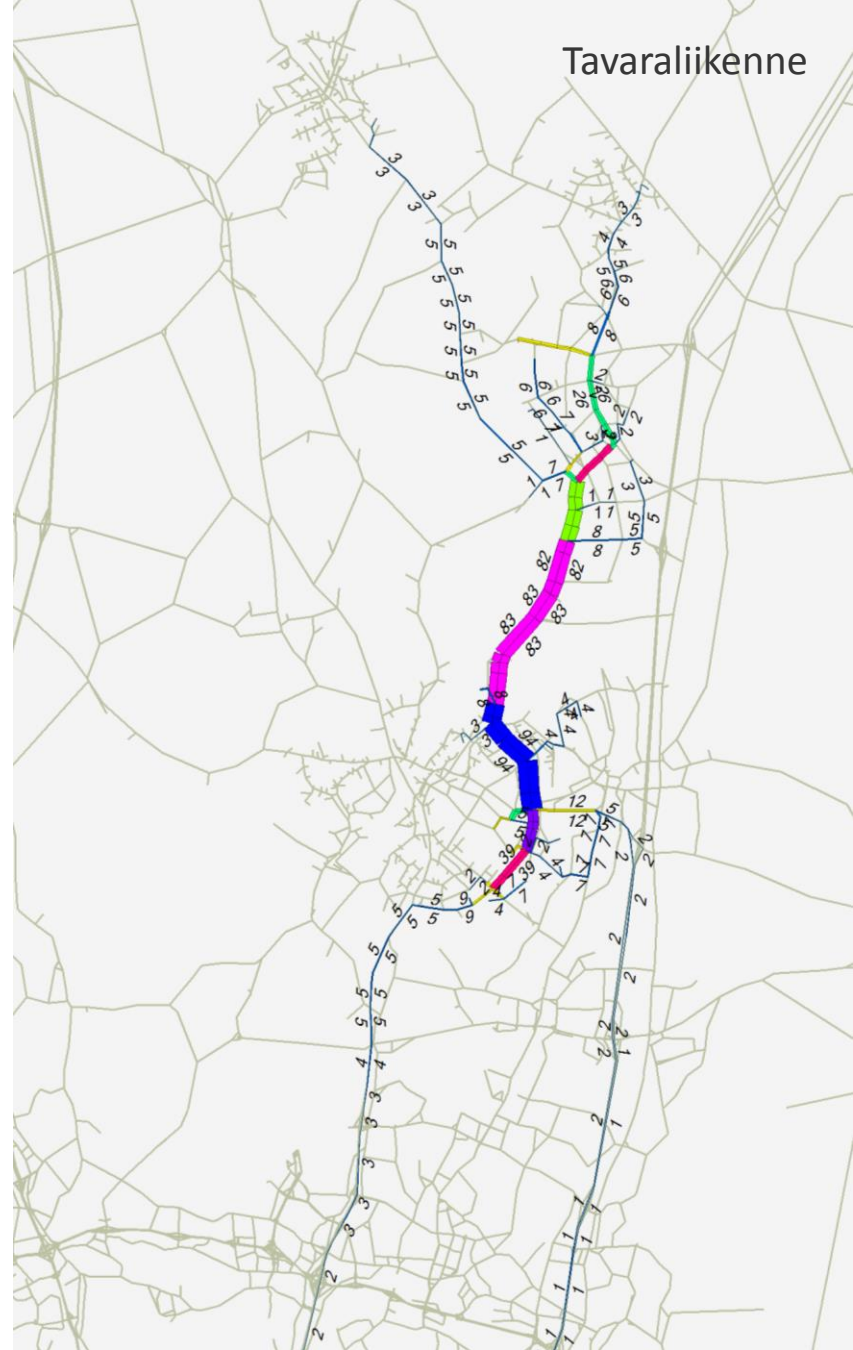
# Liikenteen suuntautuminen

## 3. Itäväylän jatke

Henkilöautoliikenne



Tavaraliikenne



# 4a. Itäväylän parantaminen (80 km/h)

## Hankkeen kuvaus

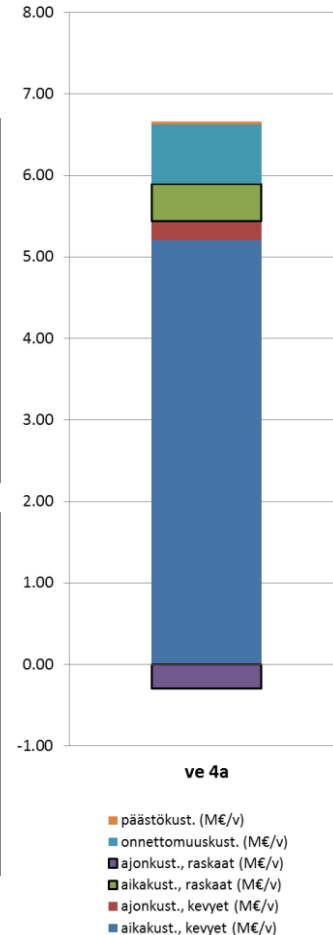
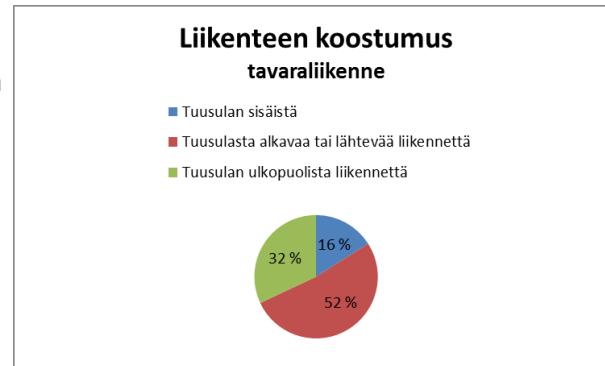
- Poikkileikkaus 2+2-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h
- Tuusulanväylän ja Itäväylän liittymä eritasossa

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Rykmentinpuiston maankäyttö
- Sulan alueen maankäytön kehittyminen

## Hankkeen vaikutukset

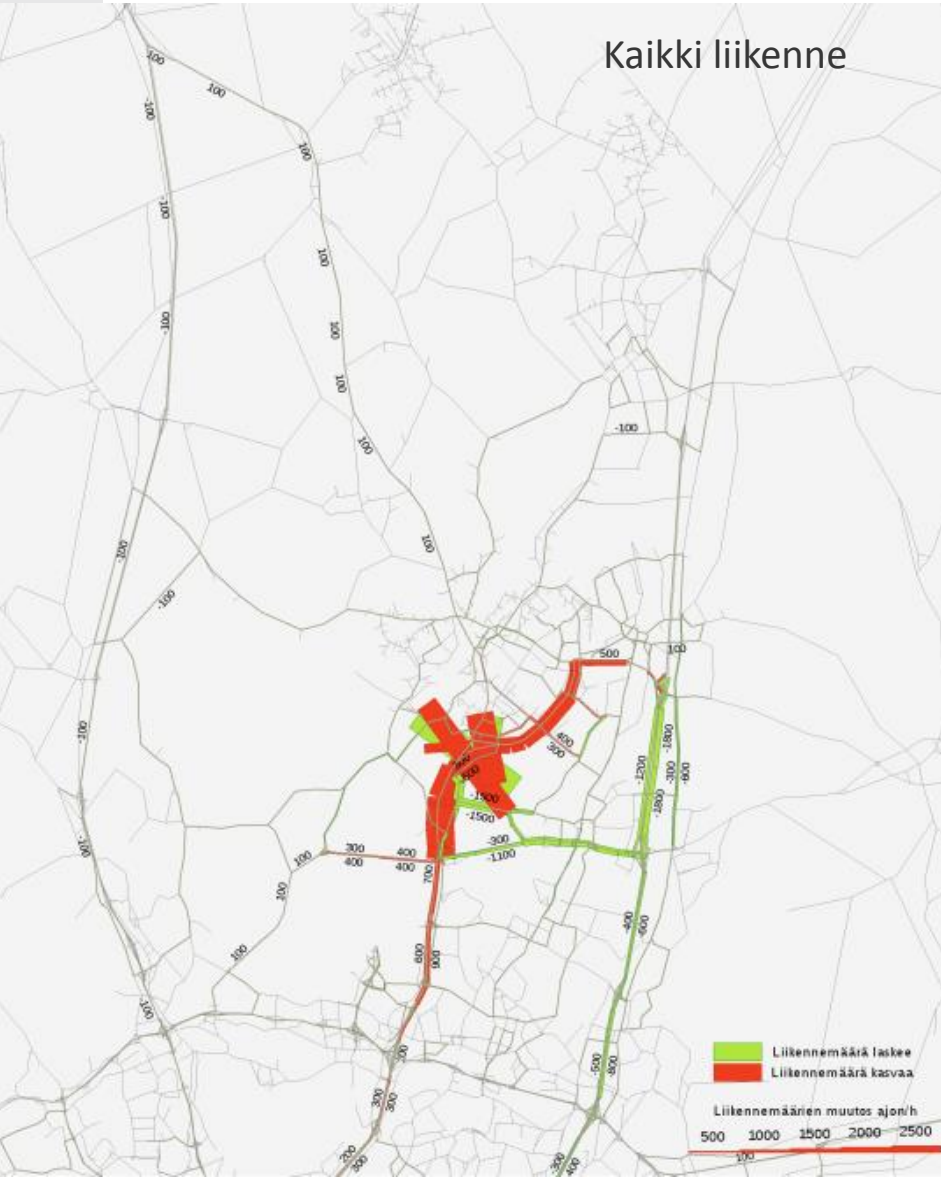
- Parantaa liikenteen sujuvuutta Itäväylällä. Vastaa Itäväylän varren maankäytön kehityksen luomaan paineeseen vähentäen väylän sujuvuusongelmia liikenteen kasvusta huolimatta.
- Vahvistaa Itäväylän roolia tärkeänä logistiikan ja jakelun yhteytenä.
  - Tuusulan Itäväylä on HLJ 2015:ssä esitetty tärkeänä logistiikan ja jakelun yhteytenä, jolloin tavoitteena on tyydyttävä kuljetusten ennakoitavuus ja liikennöitävyys.
- Palvelee Itäväylän varren maankäytön liikenteen lisäksi Tuusulanväylän varren Keravalle, Sipooseen ja valtatielle 4 pohjoiseen suuntautuvaa liikennettä aina pääkaupunkiseudulta asti
- Yhteyttä käyttävä liikenne pääasiassa Tuusulan liikennettä. Tuusulan läpi kulkevan liikenteen osalta yhteys houkuttelee erityisesti tavaraliikennettä.
- Vähentää sekä henkilöauto- että tavaraliikennettä Kulomäntiellä ja Korsontiellä.
- Siirtää hieman pääkaupunkiseudulta alkavaa liikennettä valtatieltä 4 Tuusulanväylälle. Siirtyvä liikenne on osin Itäväylän varteen hakeutuvaa liikennettä.



	Itäväylän parantaminen (80 km/h)
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	6.36
Hankkeen pituus [km]	4.5
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	41 126
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	3 291
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	1 414
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	0.4

# Verkolliset vaikutukset

## 4a. Itäväylän parantaminen (80 km/h)

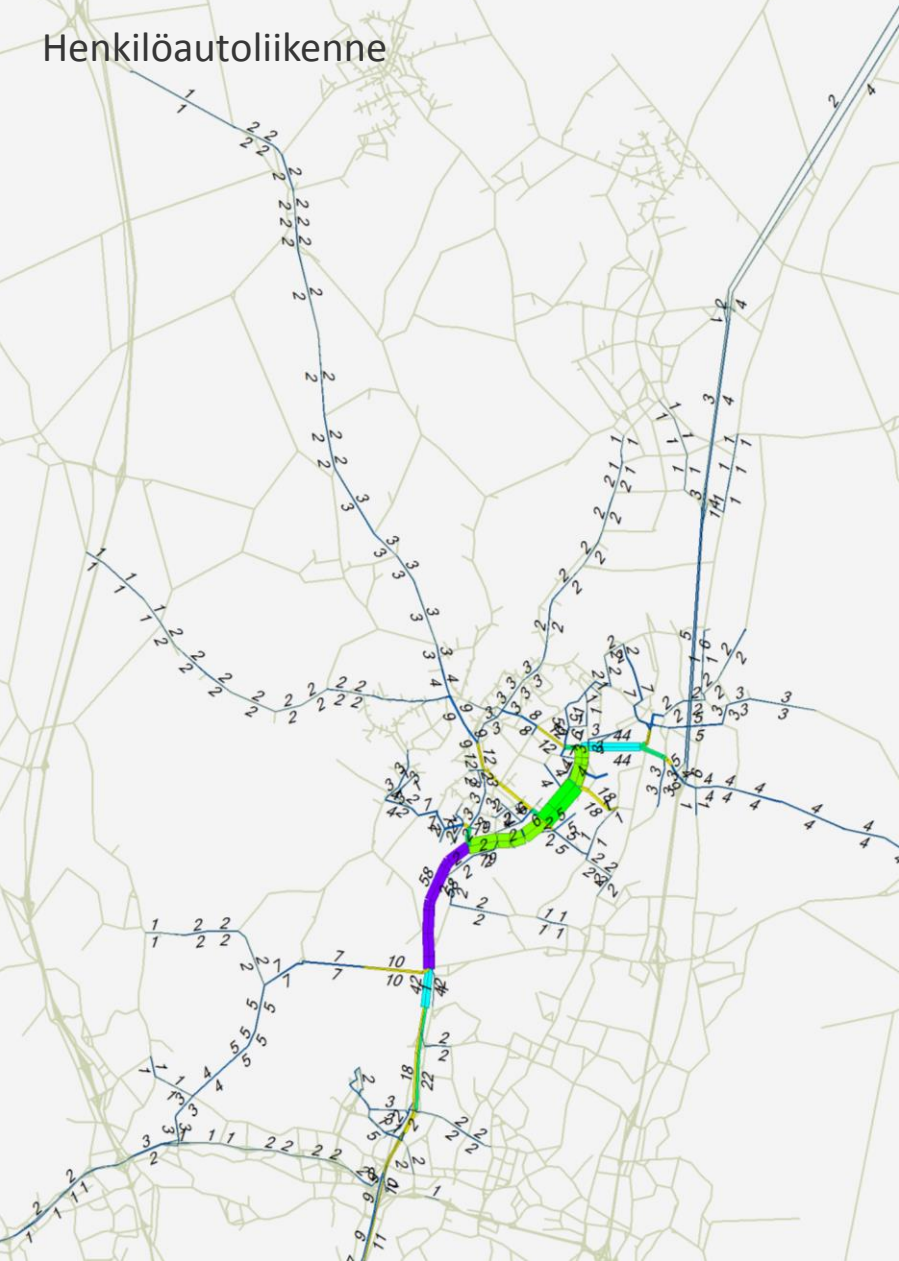




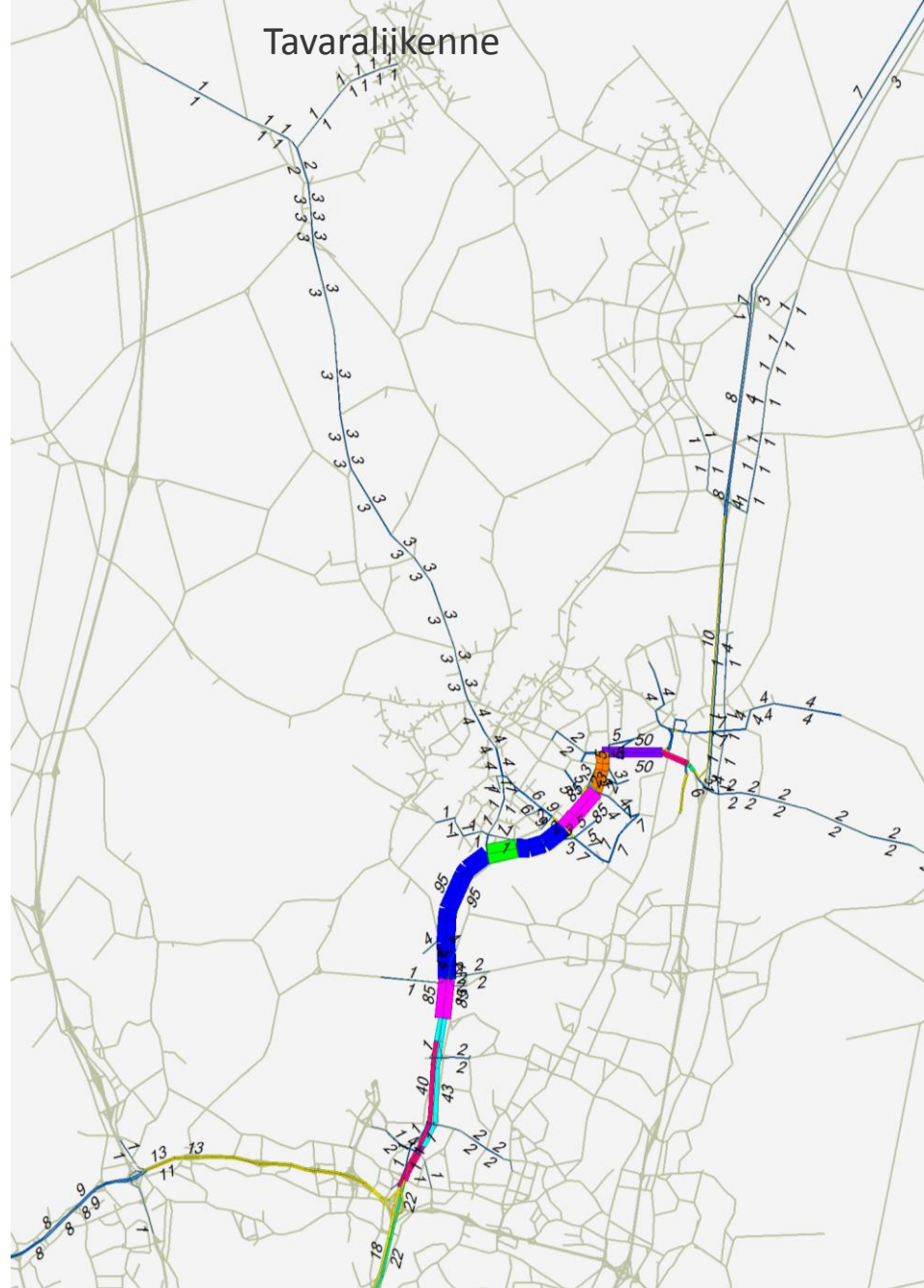
# Liikenteen suuntautuminen

## 4a. Itäväylän parantaminen (80 km/h)

Henkilöautoliikenne



Taveraliikenne



# 4b. Itäväylän parantaminen (60 km/h)

## Hankkeen kuvaus

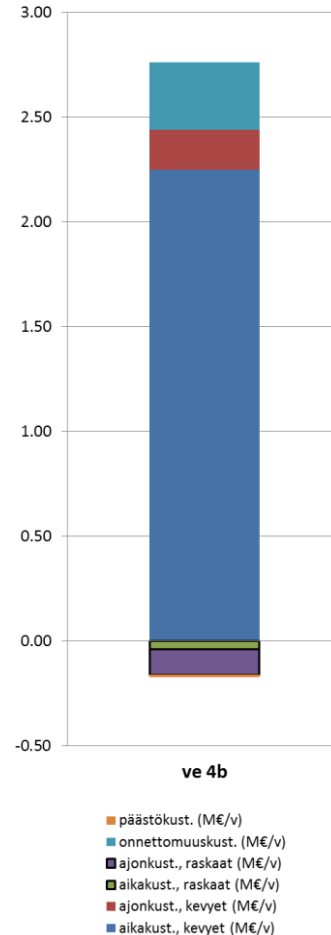
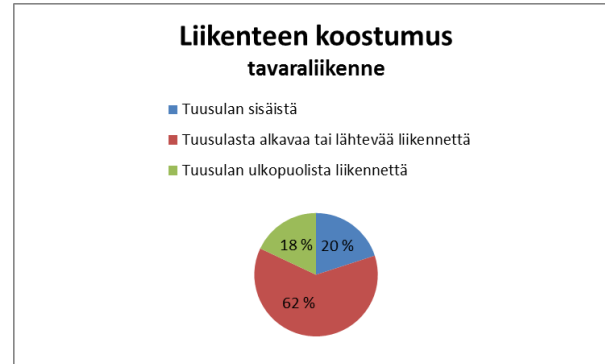
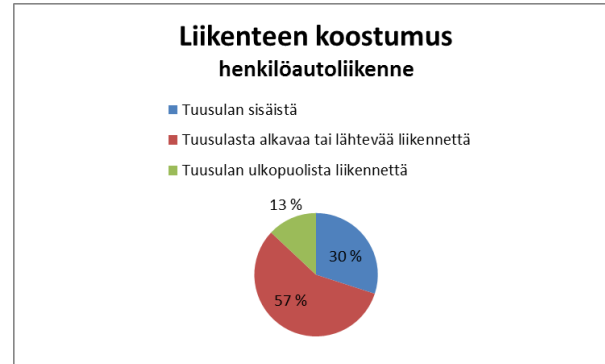
- Poikkileikkaus 2+2-kaistainen
- Nopeusrajoitus 60 km/h
- Tuusulanväylän ja Itäväylän liittymä eritasossa

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Rykmentinpuiston maankäyttö
- Sulan alueen maankäytön kehittyminen

## Hankkeen vaikutukset

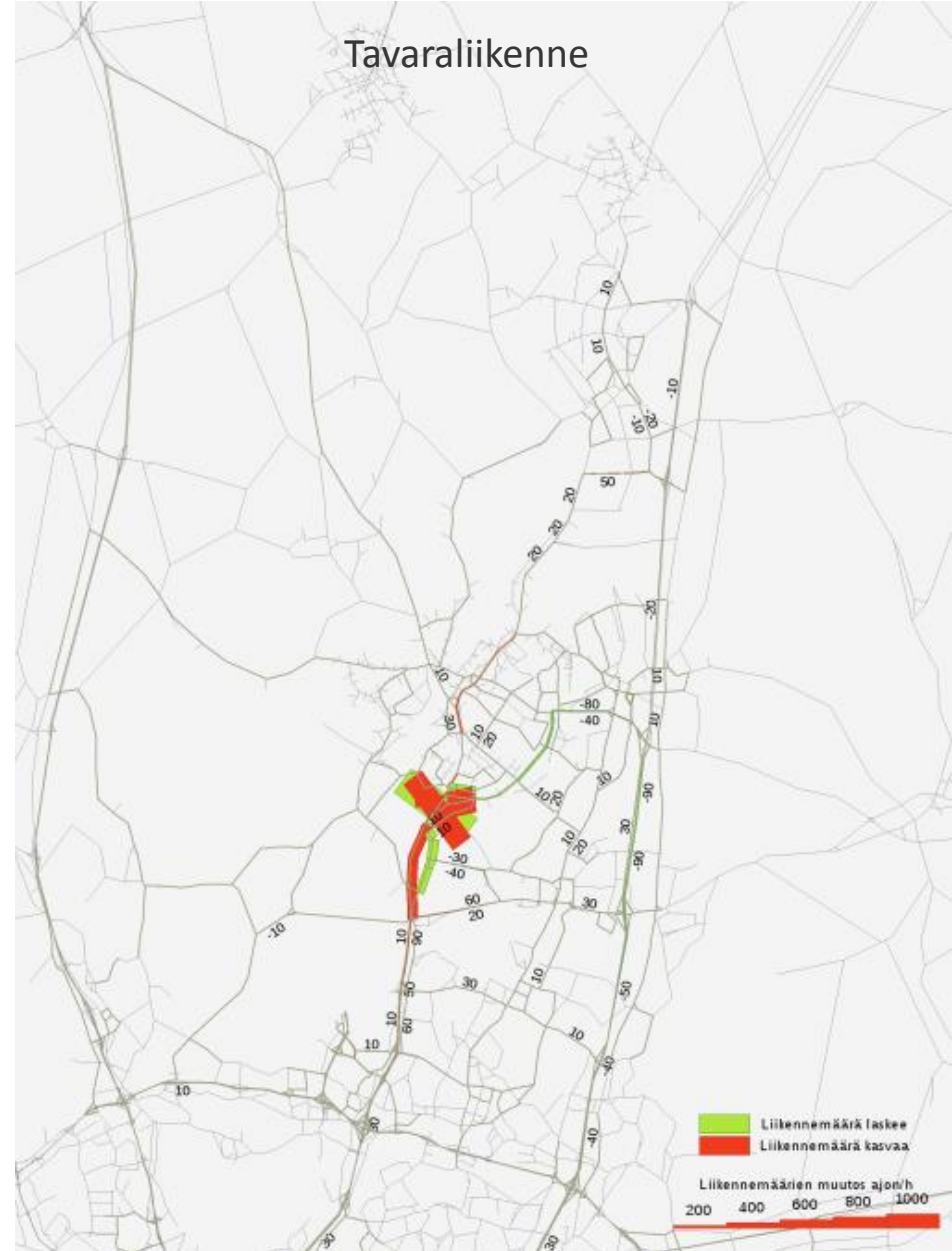
- Parantaa liikenteen sujuvuutta Itäväylällä. Vastaa Itäväylän varren maankäytön kasvun luomaan paineeseen.
- Nopeusrajoituksen alentamisen myötä Itäväylää käyttävä liikenne enemmän paikallista. Erityisesti Tuusulan läpi kulkevan raskaan liikenteen osuus huomattavasti pienempi kuin nopeusrajoituksen ollessa 80 km/h.
- Palvelee Itäväylän varren maankäytön liikenteen lisäksi Tuusulanväylän varren Keravalle ja Sipooseen suuntautuvaa liikennettä aina pääkaupunkiseudulta asti
- Siirtää hieman pääkaupunkiseudulta Itäväylän varteen hakeutuvaa liikennettä valtatieltä 4 Tuusulanväylälle.
- Hankkeella ei keventävää vaikutusta Kulomäentien kuormitukseen
- Tuusulan Itäväylä on HLJ 2015:ssa esitetty tärkeänä logistiikan ja jakelun yhteytenä, jolloin tavoitteena on tyydyttävä kuljetusten ennakoitavuus ja liikennöitävyys.



	Itäväylän parantaminen (60 km/h)
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	2.59
Hankkeen pituus [km]	4.5
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	35 768
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	2 306
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	576
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	0.2

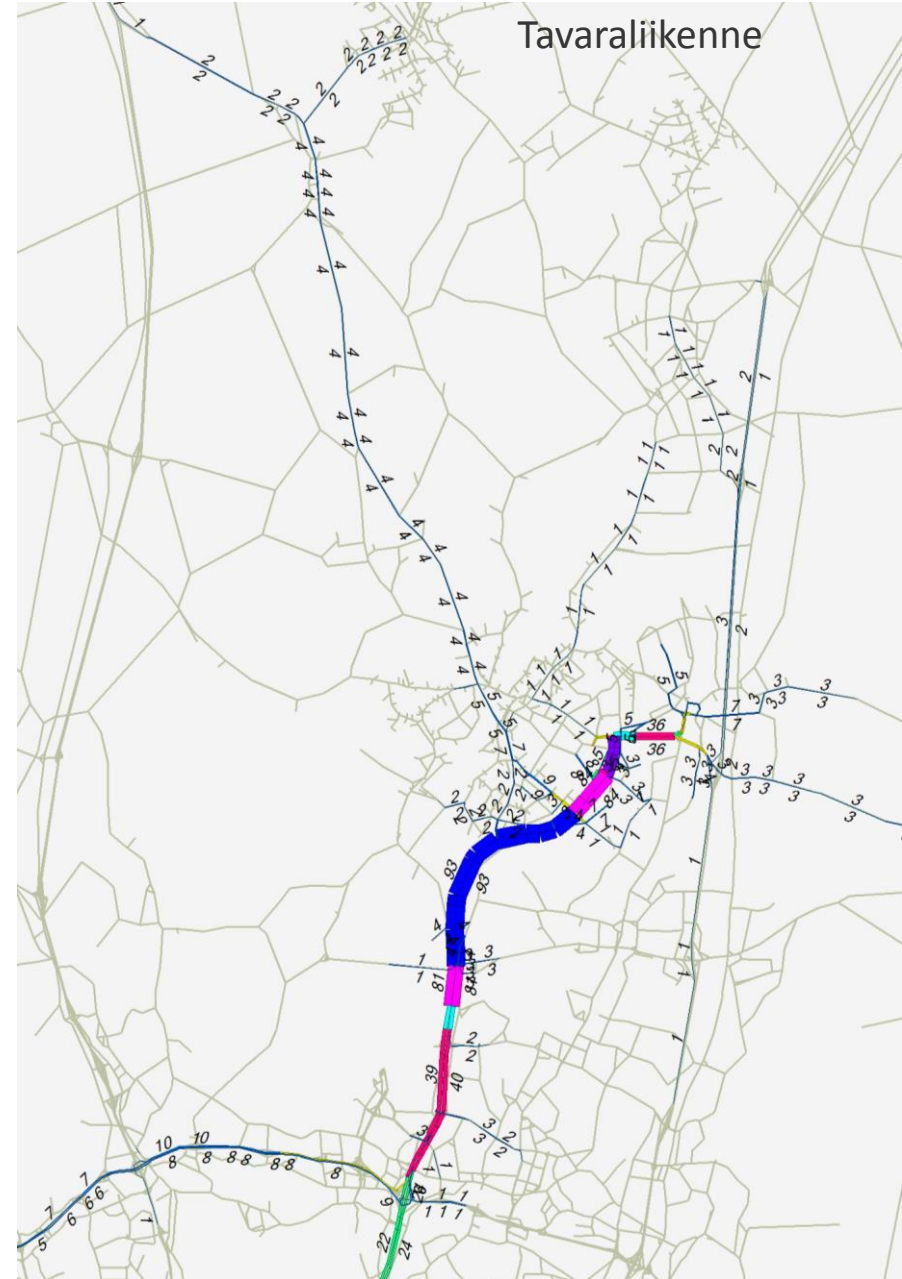
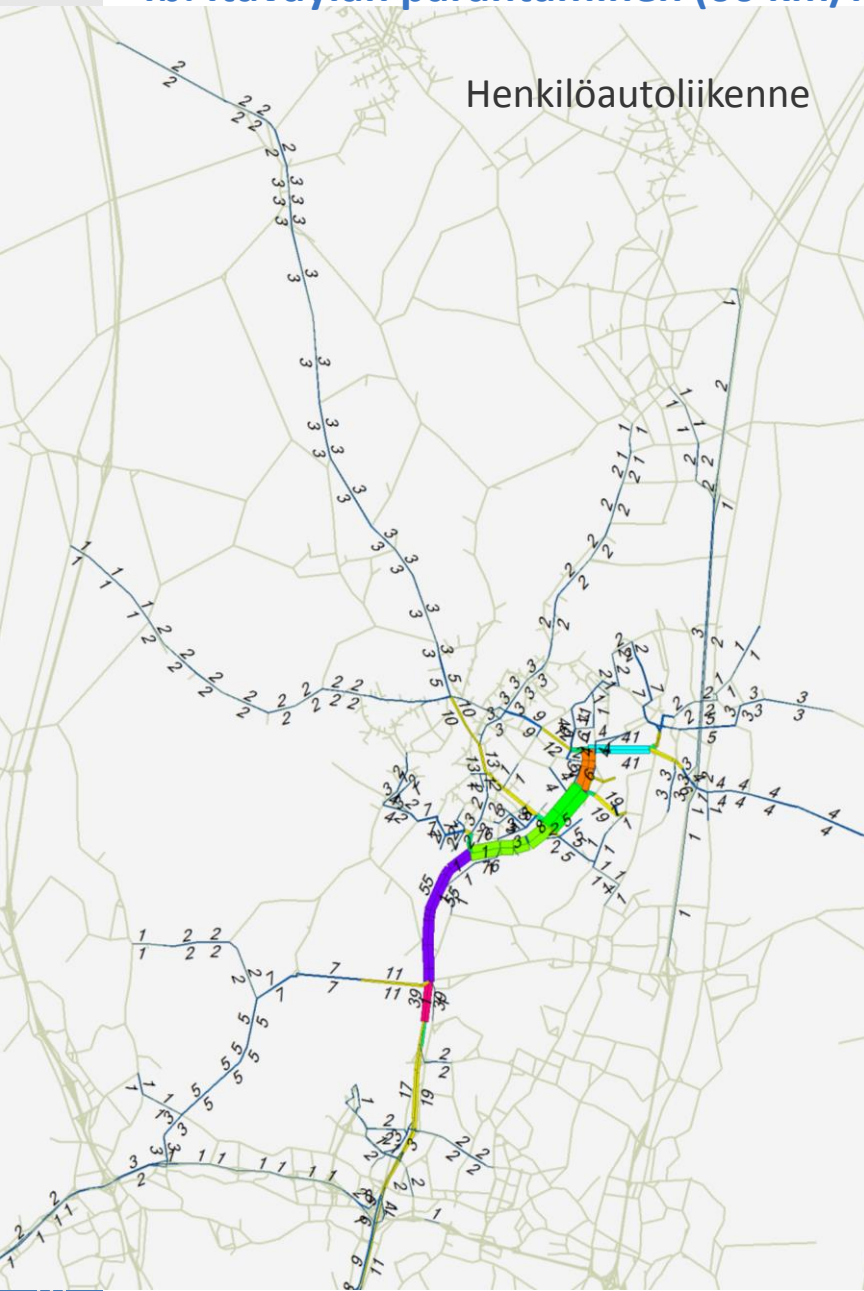
# Verkolliset vaikutukset

## 4b. Itäväylän parantaminen (60 km/h)



# Liikenteen suuntautuminen

## 4b. Itäväylän parantaminen (60 km/h)



# 5. Hämeentien parantaminen

## Hankkeen kuvaus

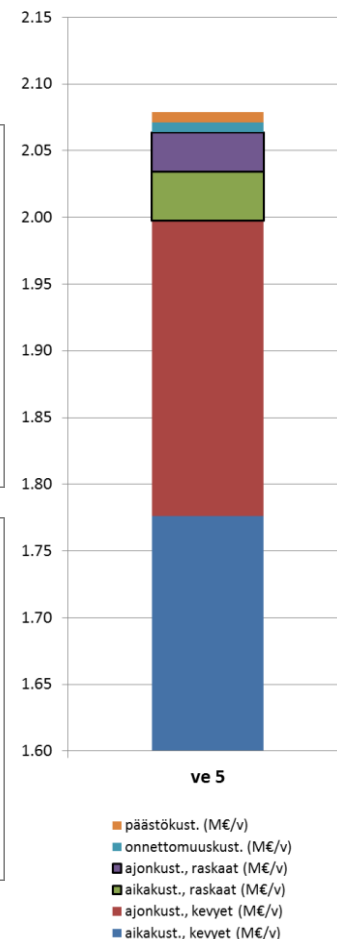
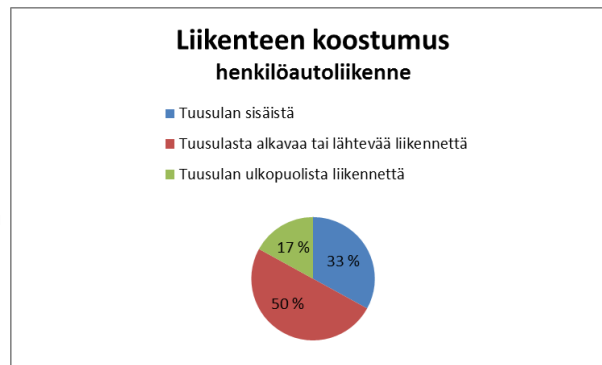
- Poikkileikkaus 2+2-kaistainen välillä Rusutjärventie - Järvenpääntie

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Hanke ei erityisesti mahdollista uutta maankäyttöä.

## Hankkeen vaikutukset

- Hankkeen toteuttaminen parantaa erityisesti paikallisen liikenteen sujuvuutta. Liikenne sujuvoituu erityisesti kantatiellä 45 Rusutjärventien ja Järvenpääntien välisellä osuudella sekä Koskenmäentiellä.
  - Hankkeen yhteydessä parannettava myös Koskenmäentien nykyistä kiertoliittymää, joka on erittäin kuormittunut.
- Vähentää Koskenmäentien liikennekuormitusta siirtäen kantatieltä pohjoisesta Hyrylän keskusta hakeutuvaa henkilöautoliikennettä kulkemaan kantatien 45 ja Järvenpääntien kautta.
  - Liikenteen siirtymät ovat herkkiä Hämeentien ja Järvenpääntien kiertoliittymän toimivuudelle
- Hankkeella ei vaikutusta tavaraliikenteen reitinvalintoihin.
- Parannettavaa yhteyttä käyttävästä liikenteestä noin 20-30 % on Tuusulan sisäistä liikennettä.
- Hyrylän kohdalla kantatien 45 henkilöautoliikenteestä noin 17 % ja tavaraliikenteestä noin 34 % on Tuusulan läpi kulkevaa liikennettä

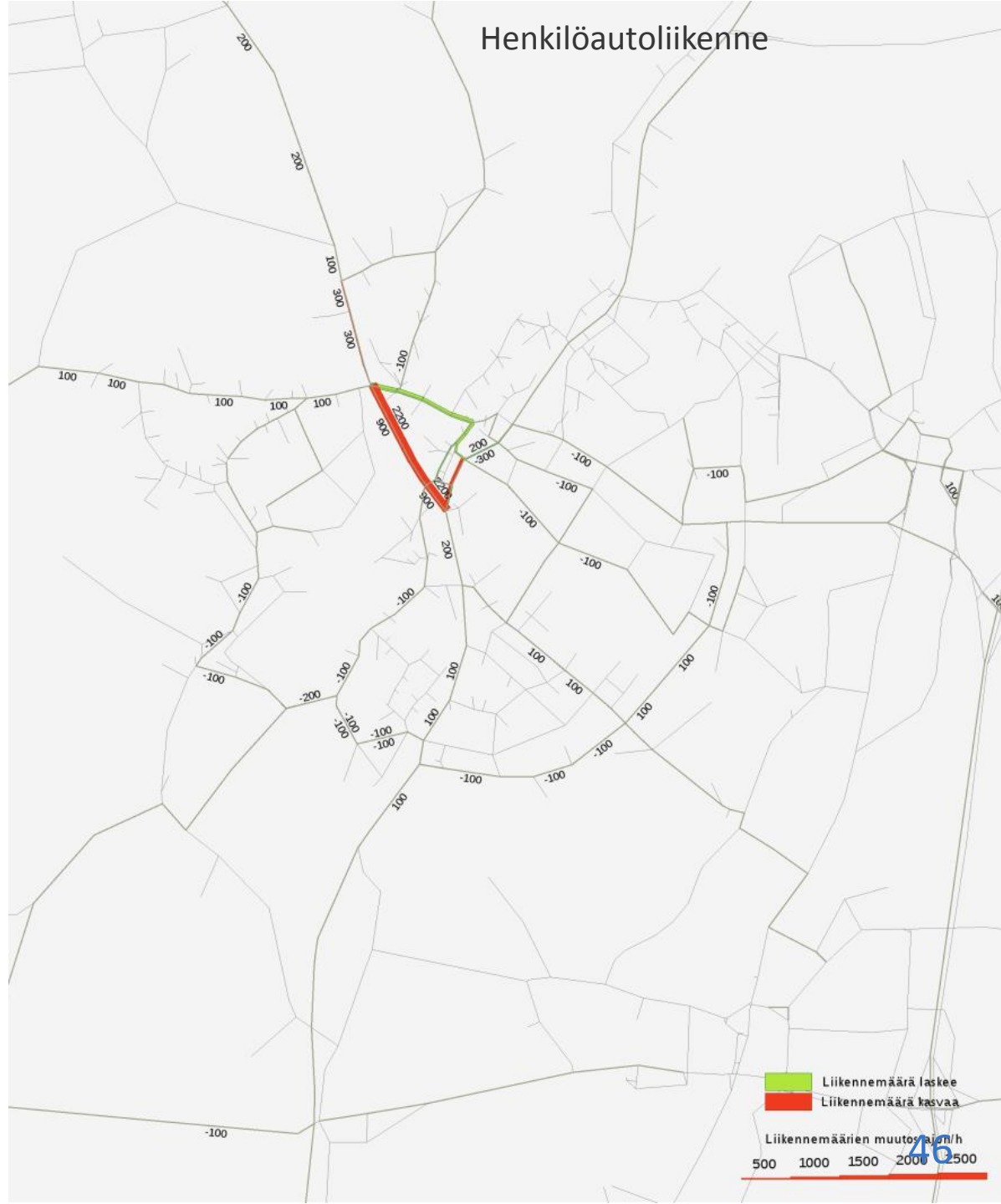


	Hämeentien parantaminen
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	2.08
Hankkeen pituus [km]	2.9
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	27 204
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	3 232
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	717
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	0.2

# Verkolliset vaikutukset

## 5. Hämeentien parantaminen

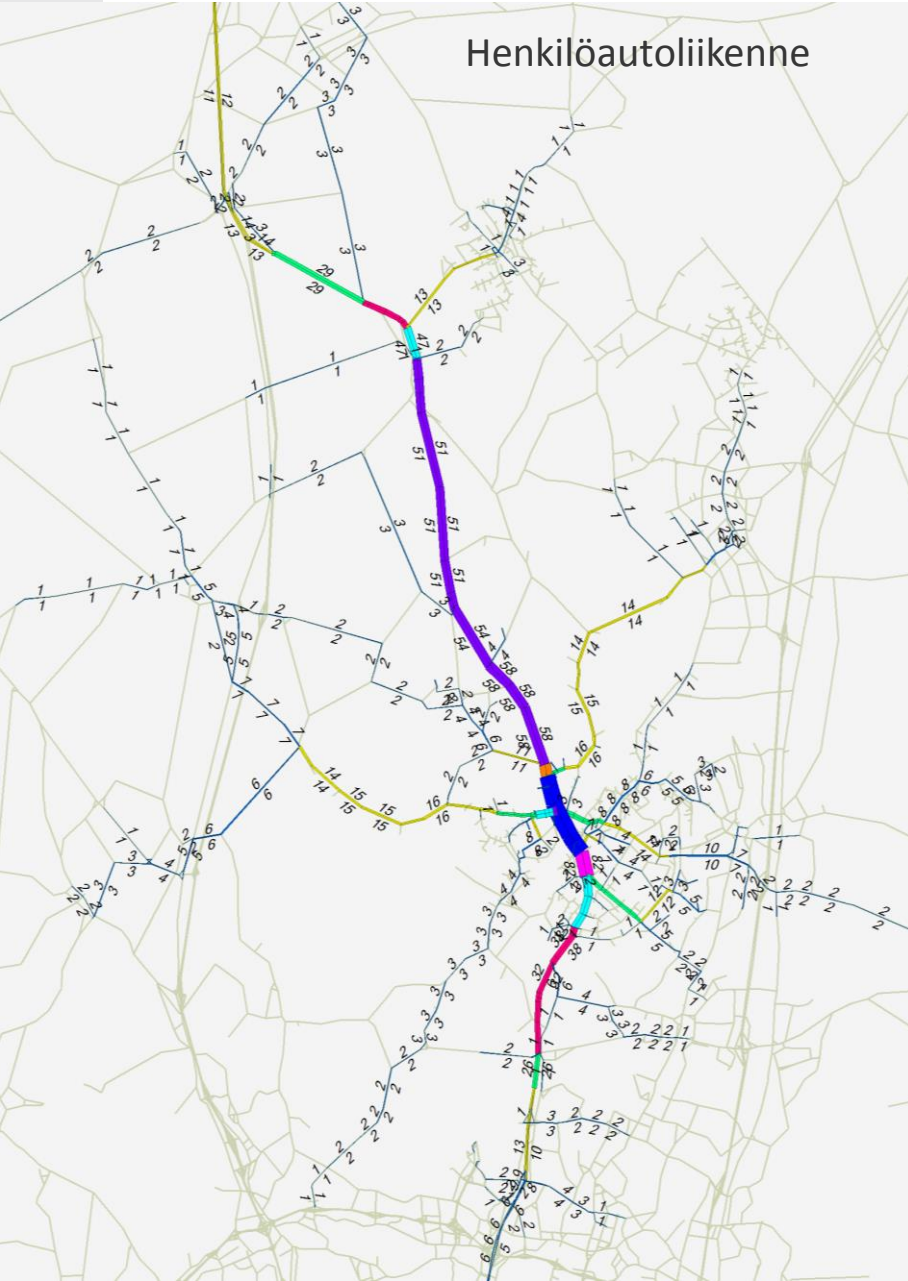
Henkilöautoliikenne



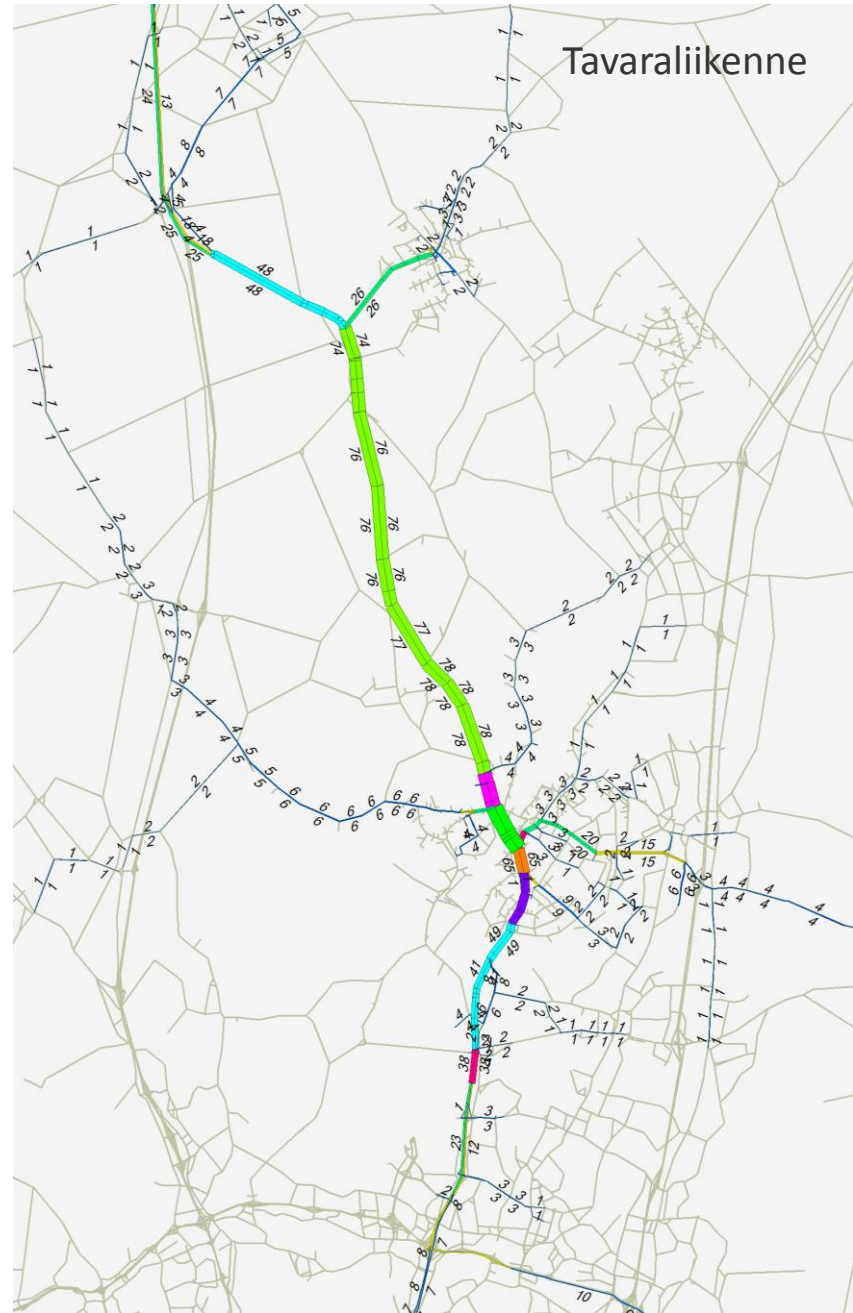
# Liikenteen suuntautuminen

## 5. Hämeentien parantaminen

Henkilöautoliikenne



Tavaraliikenne



# 6. Itäinen radanvarsitie

## Hankkeen kuvaus

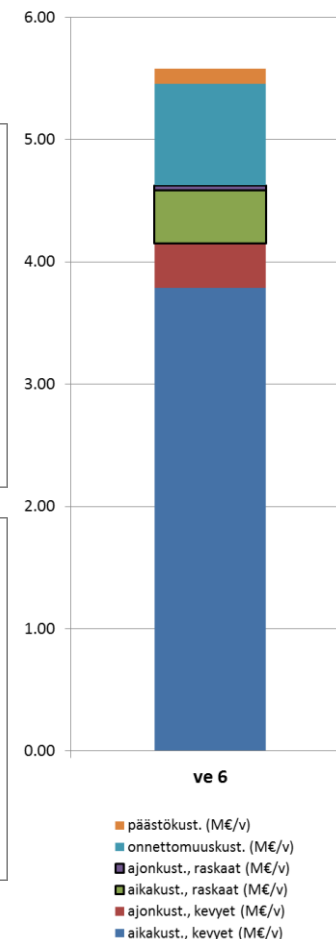
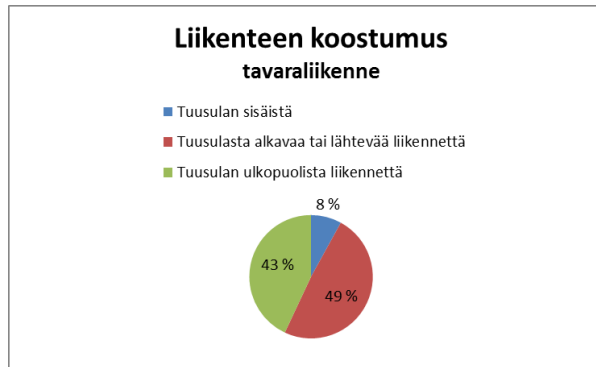
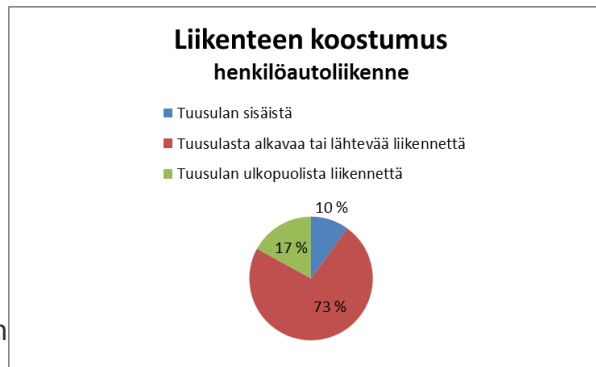
- Tien linjaus on Tuusulan yleiskaavaluonnoksen mukainen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus Kellokosken länsipuolella 80 km/h ja Kellokosken itäpuolella 50-60 km/h

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Nykyisissä kehityssuunnitelmissa ei erityistä tien kytkeytyvää maankäyttöä. Jokelan maankäyttöä kehitetään, mutta yleiskaavan mukainen radanvarsitien linjaus ei ole Jokelan kannalta otollisin.

## Hankkeen vaikutukset

- Luo sujuvan yhteyden Hyvinkään ja Järvenpään välille palvelun Hyvinkään ja Järvenpään lisäksi valtatie 4 vartta aina Kehä III:n tasolle.
- Luo vaihtoehtoisen yhteyden erityisesti diagonaalille tavaraliikenteelle valtatie 4 käytävästä valtatie 3 käytävään. Nykyisin diagonaalinen tavaraliikenne hakeutuu Hyrylän läpi kulkevalle reitille.
- Hanketta käyttävä liikenne on pääasiassa Tuusulan liikennettä, mutta erityisesti Tuusulan läpi kulkevan tavaraliikenteen osuus on huomattavan suuri (46 %).
- Vähentää sekä henkilöauto- että tavaraliikenteen määrää Jokelantiellä sekä kantatiellä 45 parantaen liikenteen sujuvuutta Jokelan keskustassa sekä Hyrylässä.

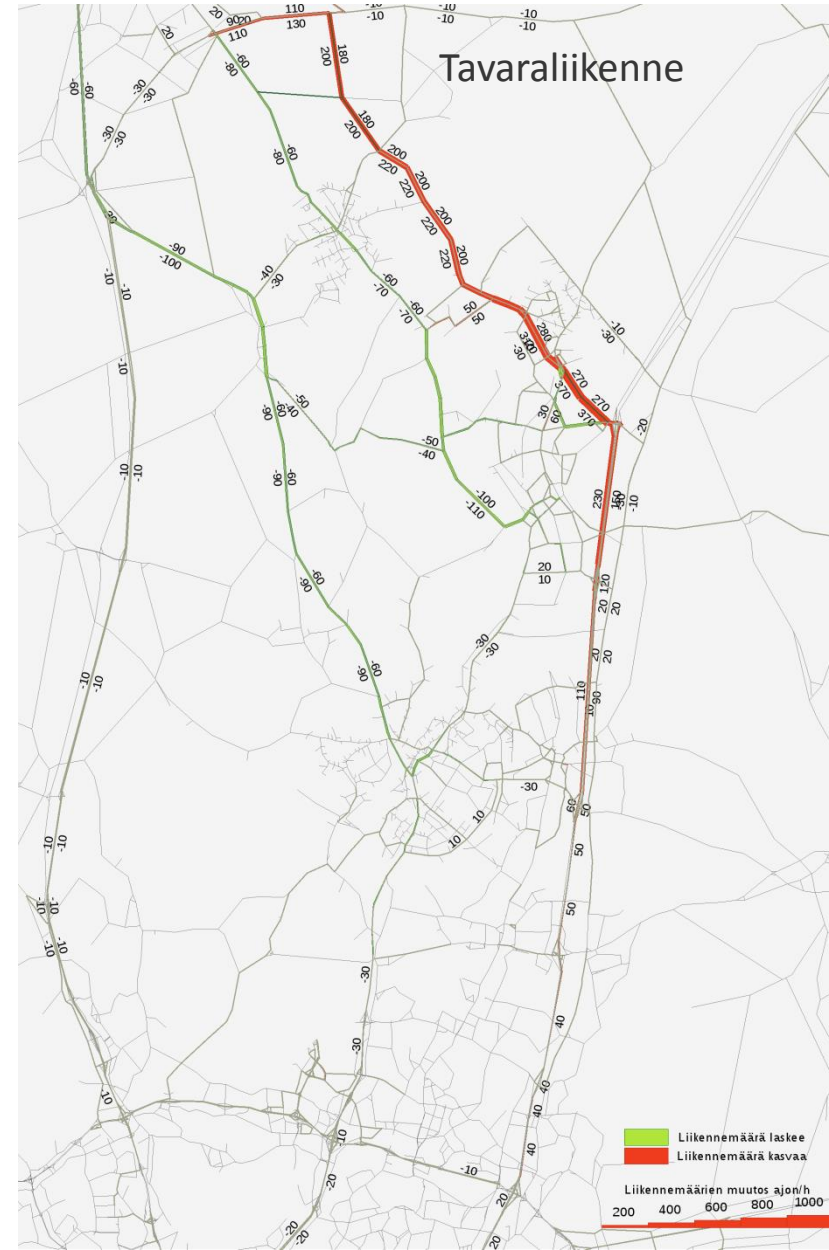
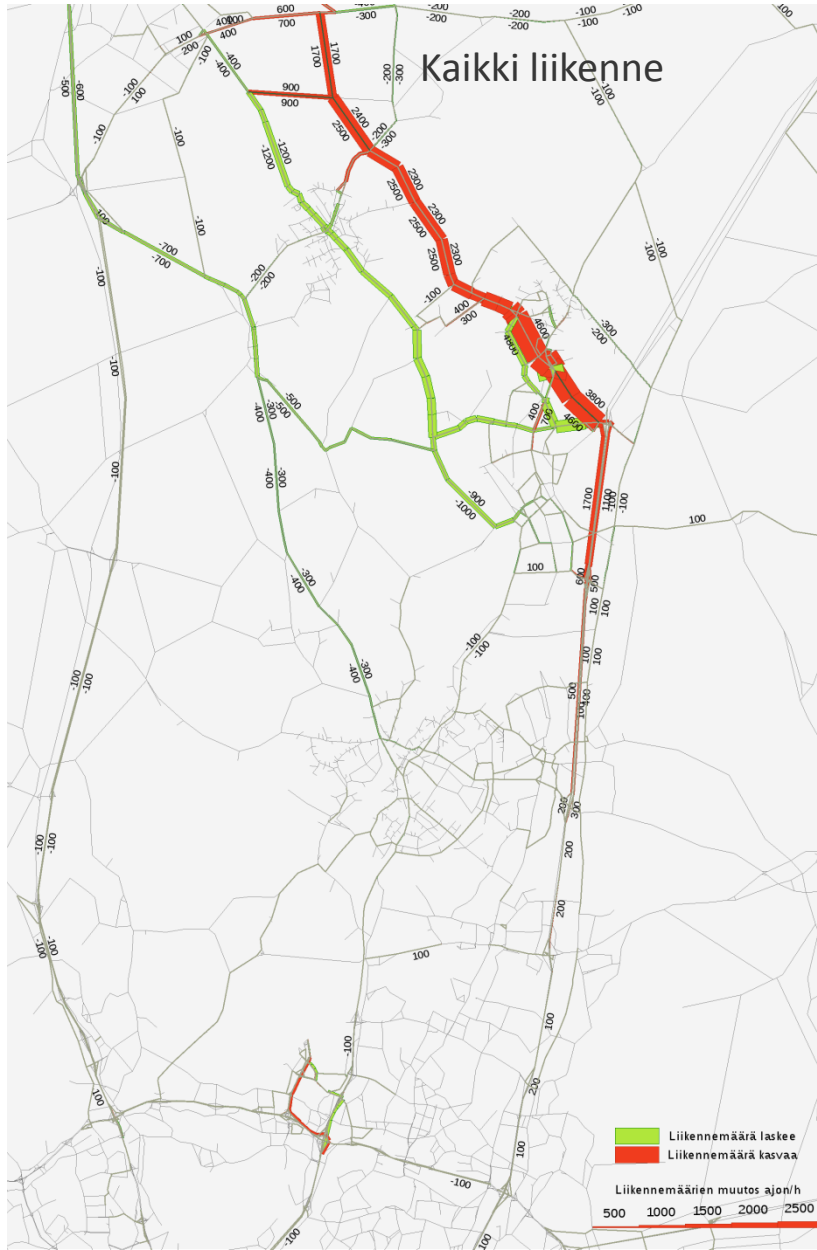


	Läntinen ohikulku, Tuusulanväylä-Nahkelantie
Ajokustannusohyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	7.40
Hankkeen pituus [km]	6.5
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	9 608
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	372
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	1 139
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	2.3



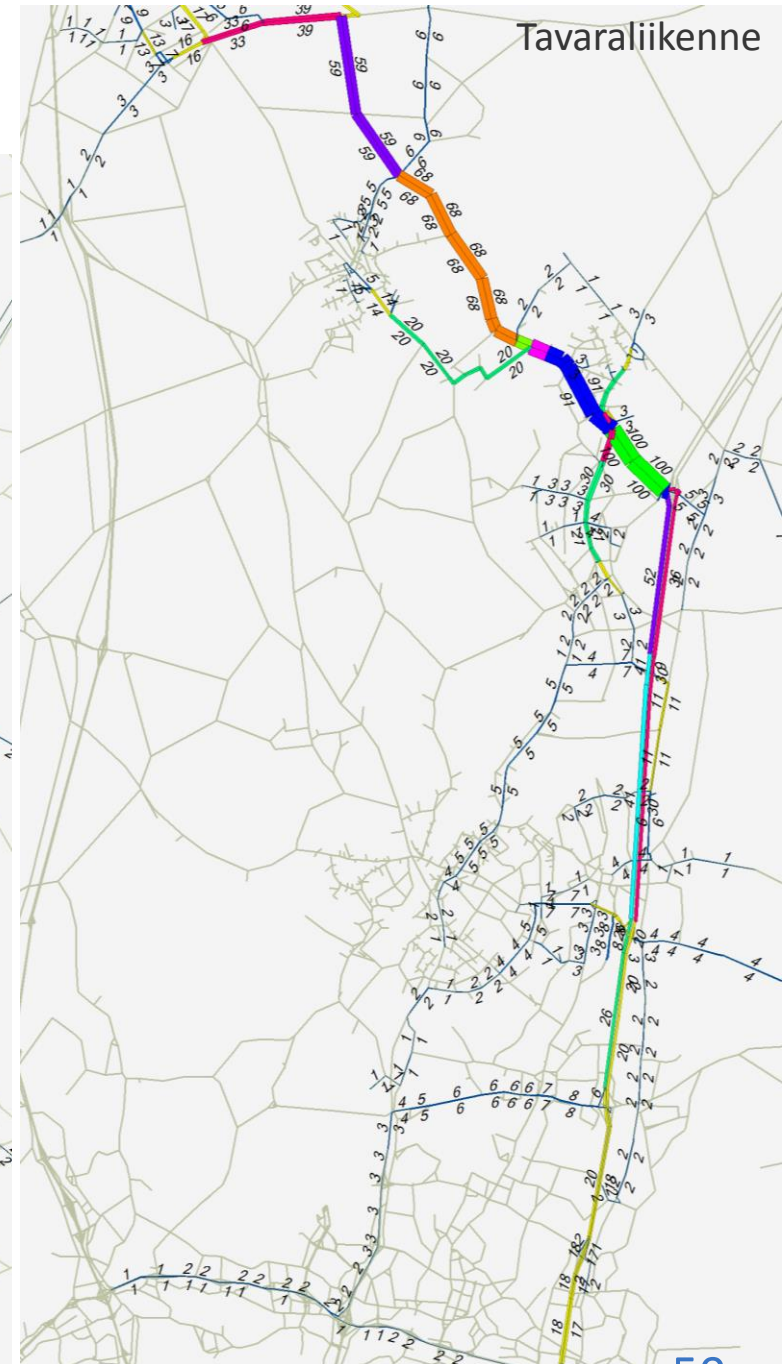
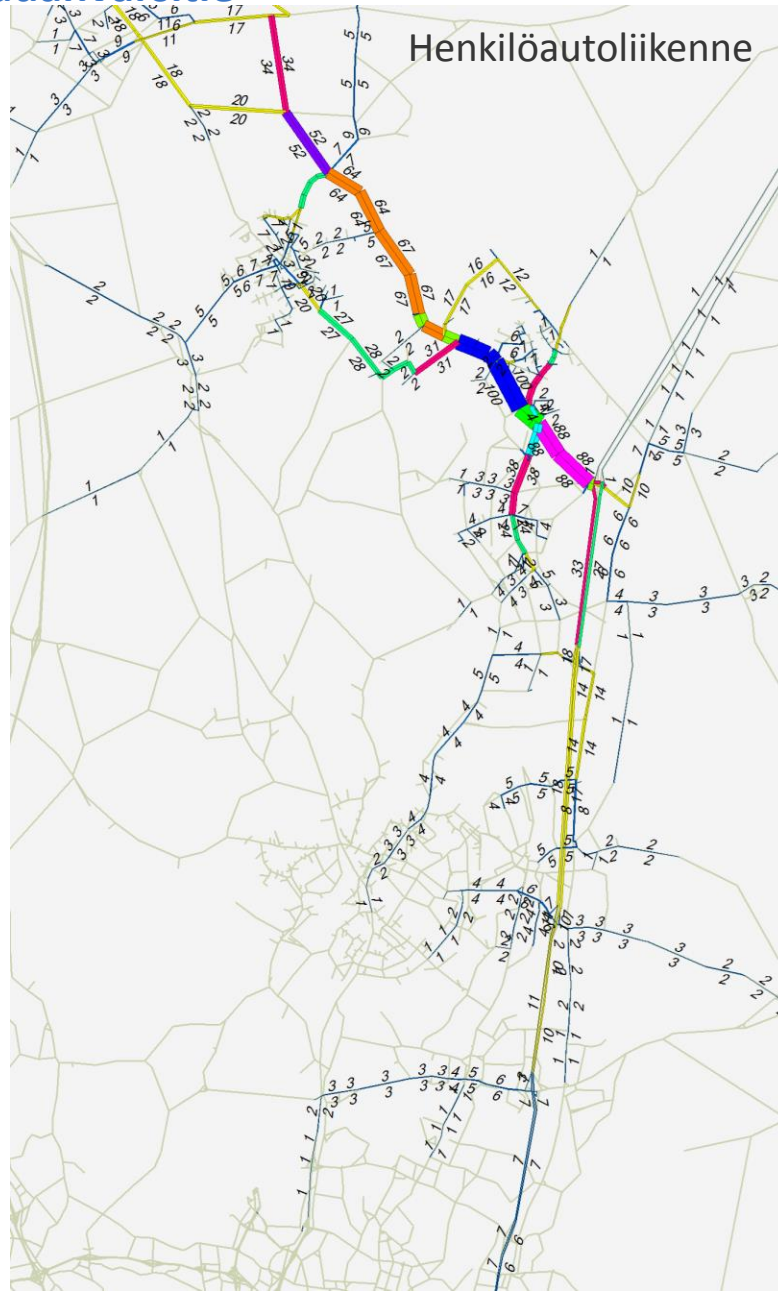
# Verkolliset vaikutukset

## 6. Itäinen radanvarstie



# Liikenteen suuntautuminen

## 6. Itäinen radanvarsi



# 7a. Läntinen ohikulkutie (Tuusulanväylä – Nahkelantie)

## Hankkeen kuvaus

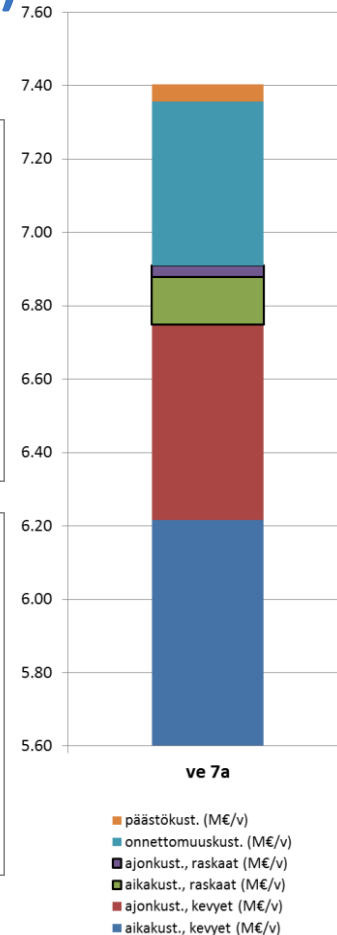
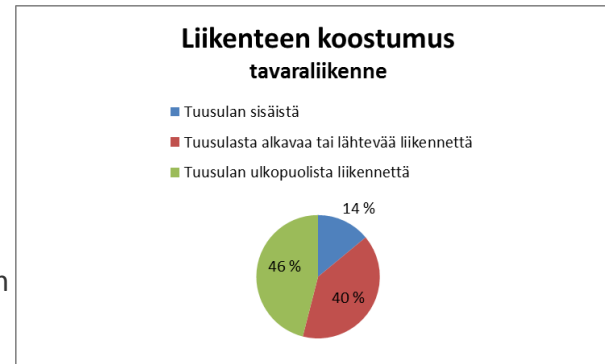
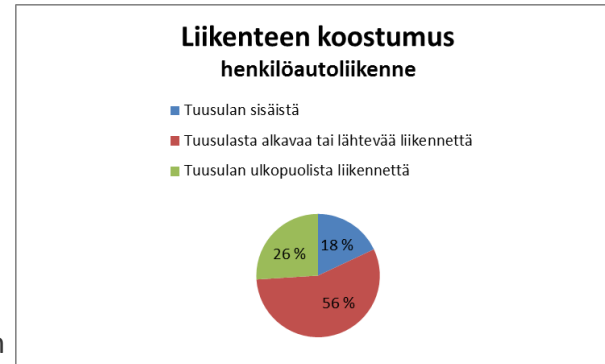
- Tien linjaus on Tuusulan yleiskaavaluonnoksen mukainen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Nykyisissä kehityssuunnitelmissa ei erityistä tien kytkeytyvää maankäyttöä.

## Hankkeen vaikutukset

- Luo yhteyden Tuusulanväylältä Hyrylän ohi Nurmijärven ja valtatie 3 suuntaan.
- Yhteys houkuttelee Tuusulanväylän varresta Nurmijärven ja valtatie 3 suuntaan hakeutuvaa liikennettä aina pääkaupunkiseudulta saakka.
- Ohikulkutietä käyttävästä liikenteestä merkittävä osa Tuusulan läpi kulkevaa liikennettä (ha-liikenteestä n. 1/3 ja tavaraliikenteestä lähes puolet)
  - Yhteys lisää Tuusulanväylää käyttävää Tuusulan läpi kulkevaa (erityisesti raskasta) liikennettä.
- Yhteys vähentää liikennettä kantatieltä 45 Läntisen ohikulkutien ja Nummitien väliseltä osuudelta, valtatieltä 3, Katriinantieltä sekä Nahkelantien itäpäästä.
  - Liikenteen sujuvuus Hyrylän keskustan kohdalla paranee hankkeen vaikutuksesta
  - Hankkeen toteuttaminen siirtää liikennettä moottoritieltä (valtatieltä 3) kantatielle 45

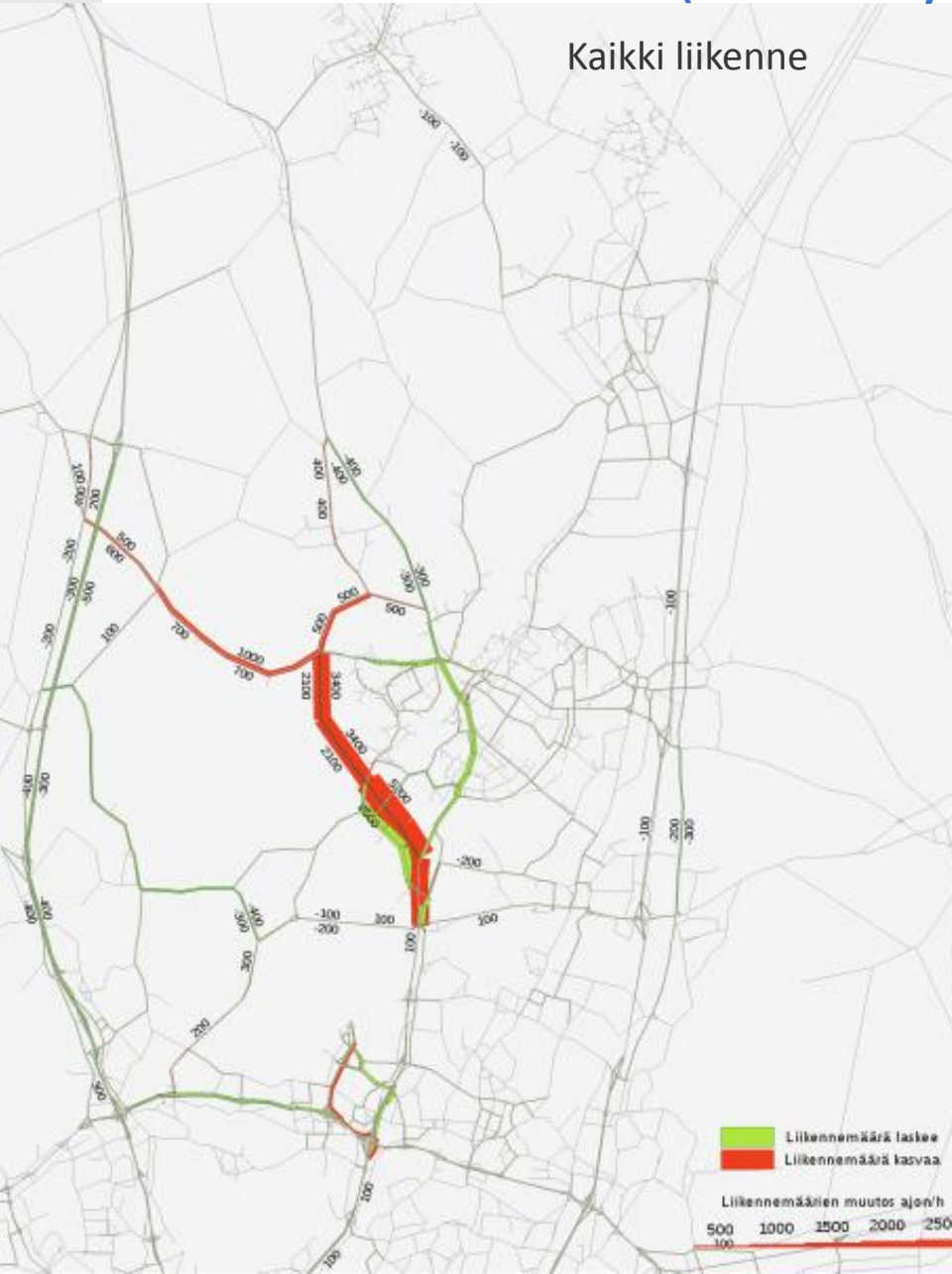


	Itäinen radanvarsitie
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	5.58
Hankkeen pituus [km]	17.36
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	16 263
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	896
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	321
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	1.0

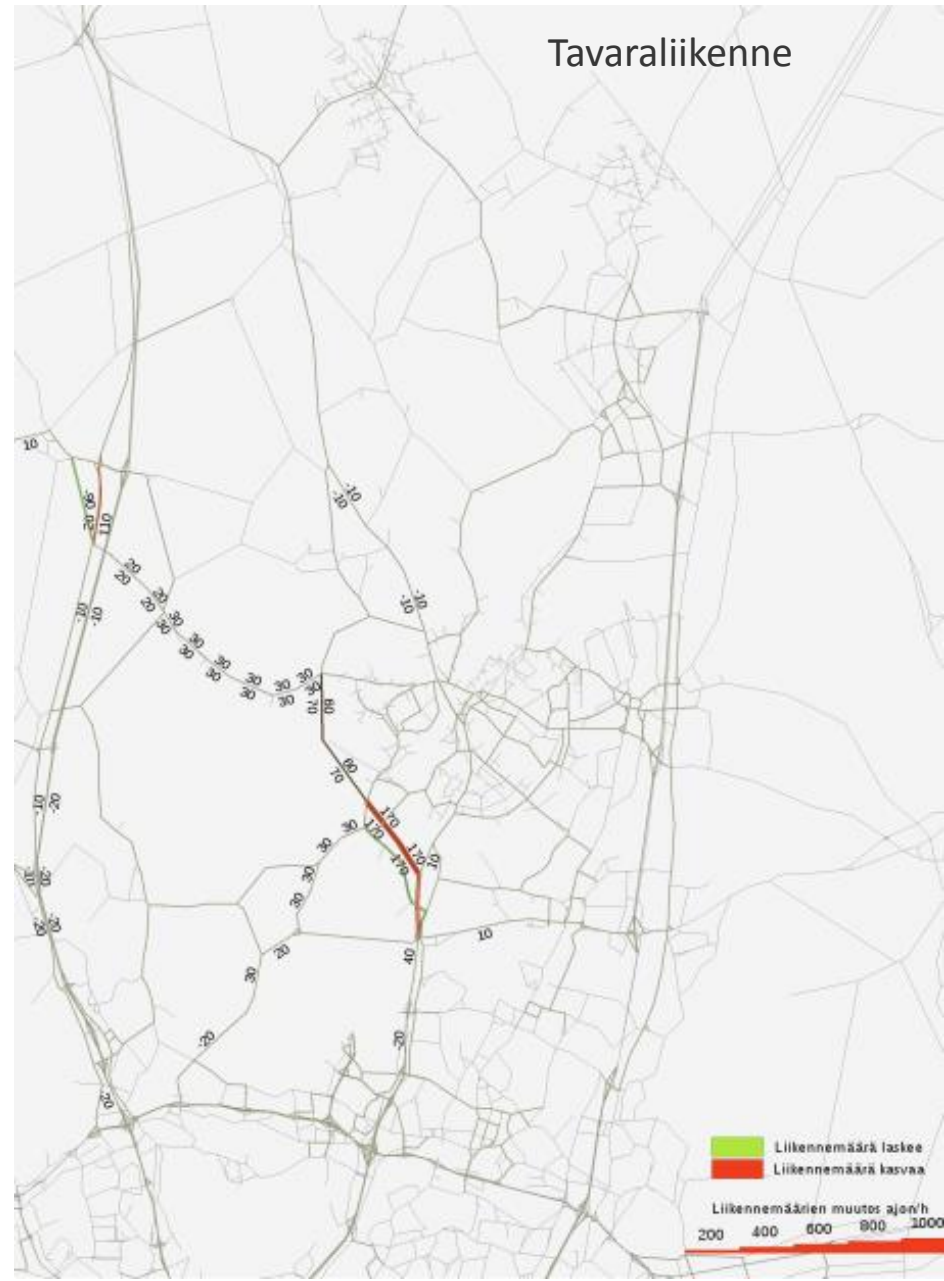
# Verkolliset vaikutukset

## 7a. Läntinen ohikulkutie (Tuusulanväylä – Nahkelantie)

Kaikki liikenne

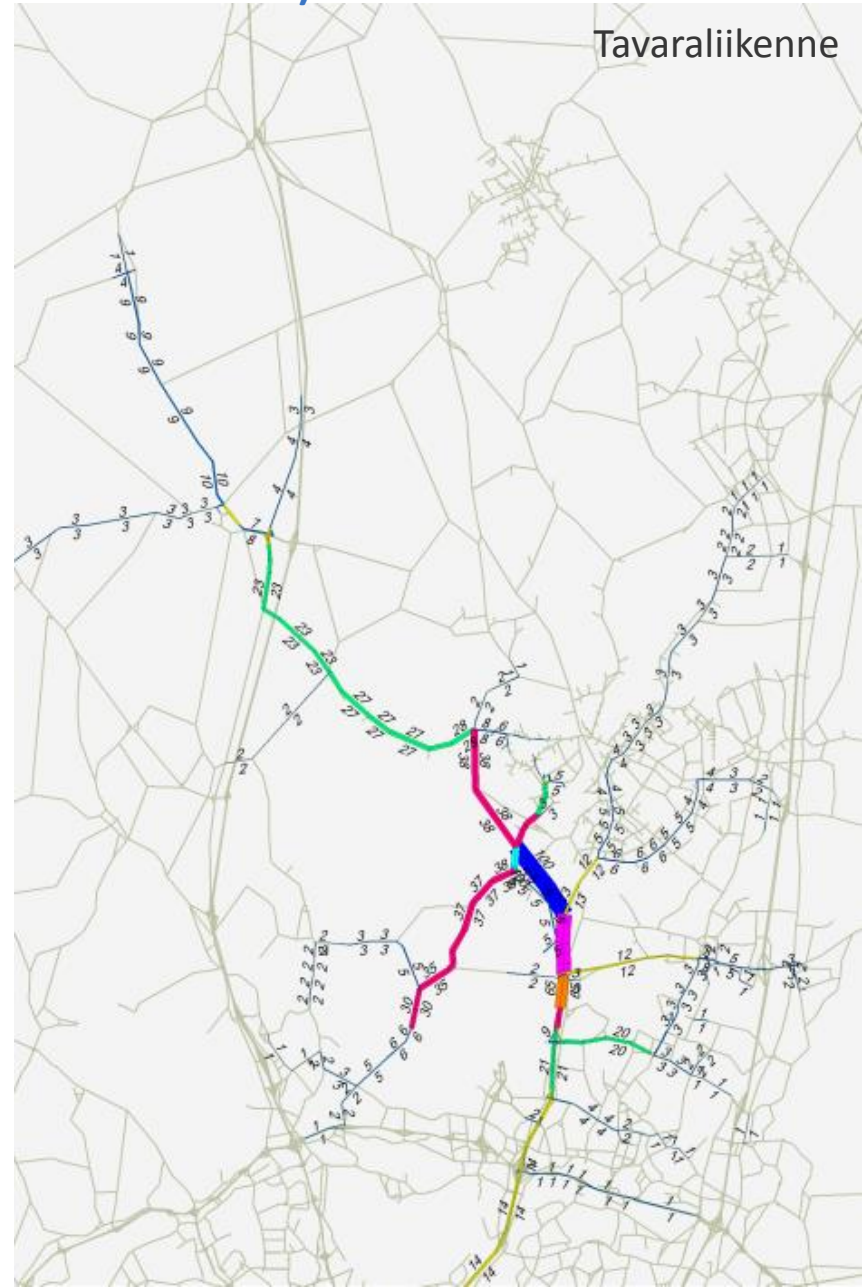
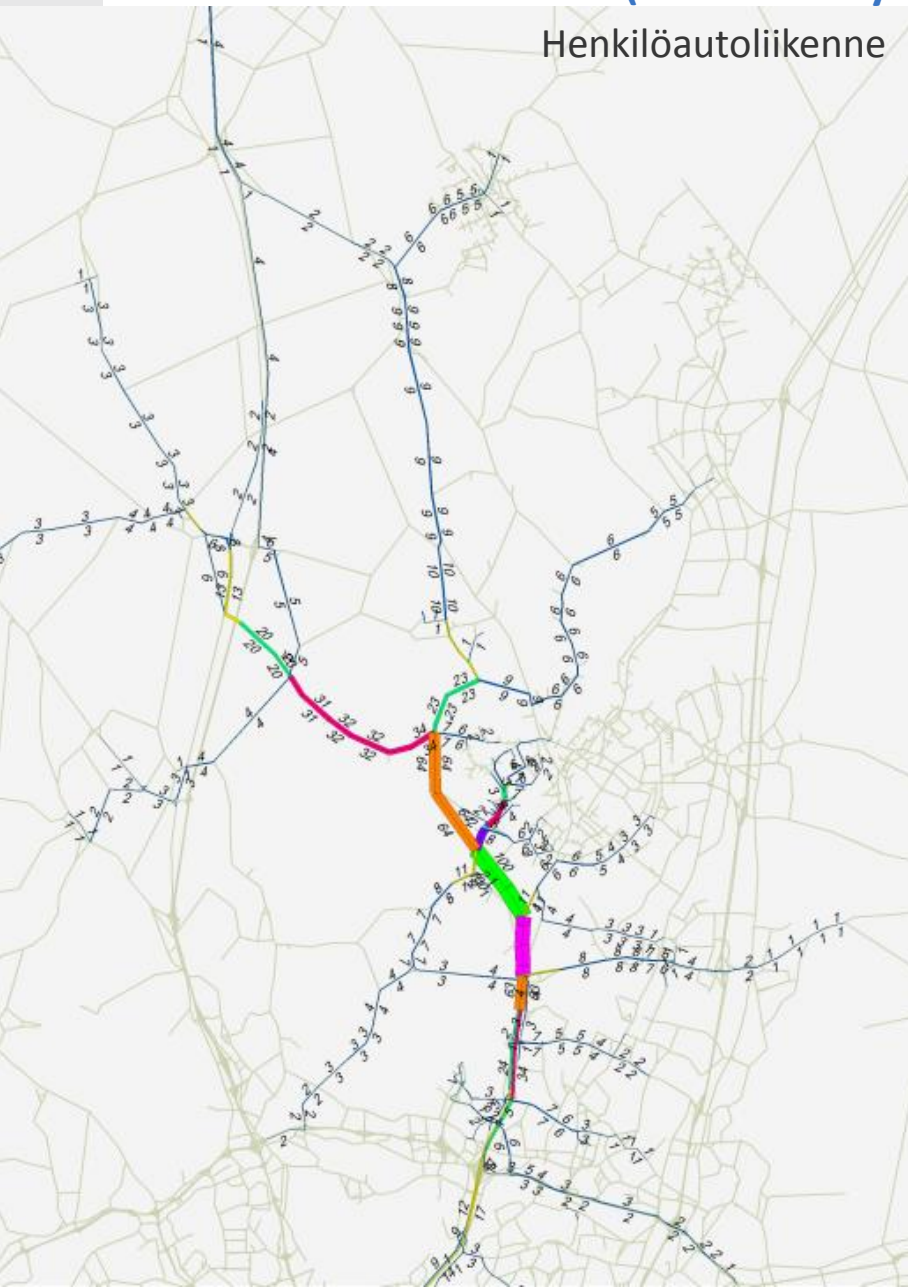


Tavaraliikenne



# Liikenteen suuntautuminen

## 7a. Läntinen ohikulkutie (Tuusulanväylä – Nahkelantie)



# 7b. Läntinen ohikulkutie (Tuusulanväylä – Nahkelantie – Kt 45)

## Hankkeen kuvaus

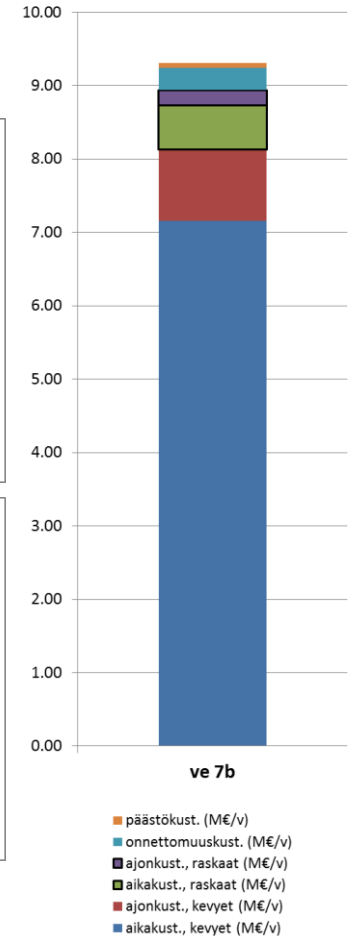
- Tien linjaus on Tuusulan yleiskaava-alueen mukainen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Nykyisissä kehityssuunnitelmissa ei erityistä tien kytkeytyvää maankäyttöä.

## Hankkeen vaikutukset

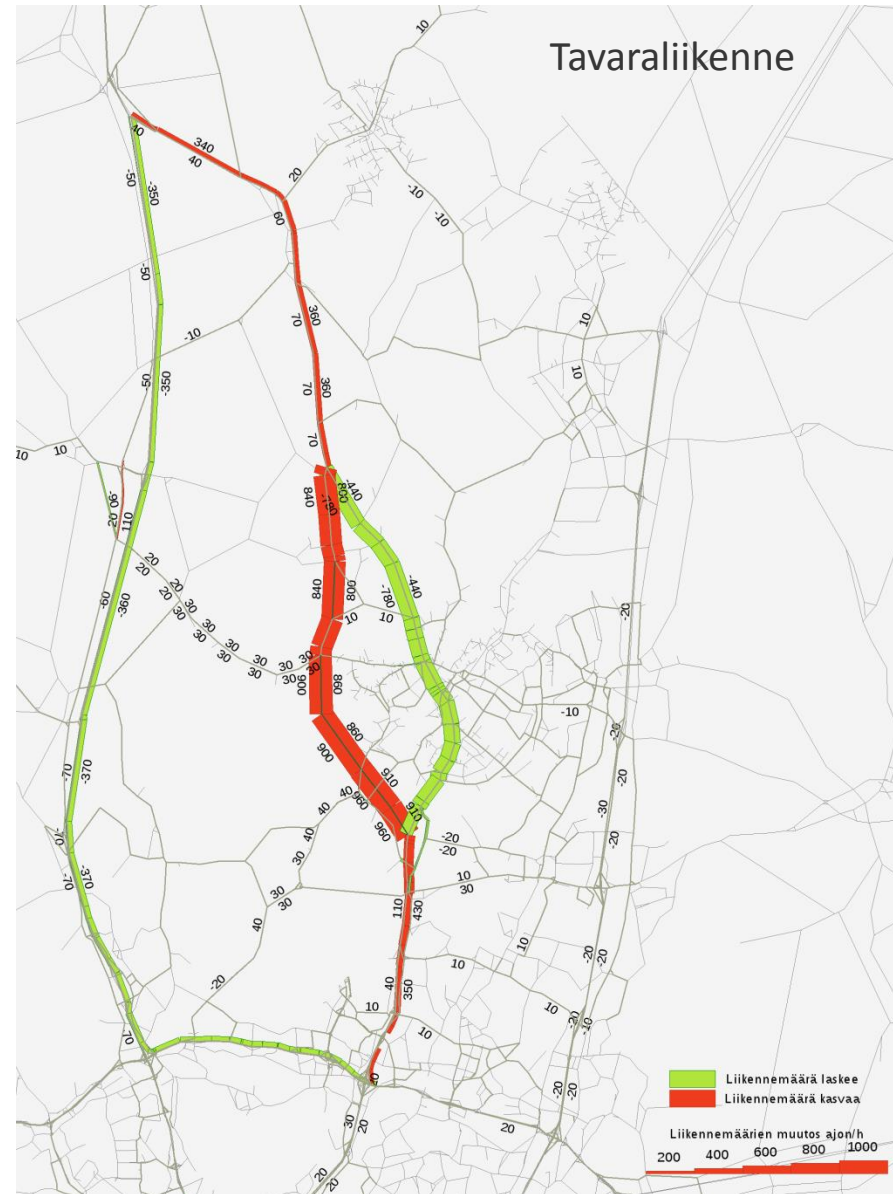
- Luo sujuvan Hyrylän ohittavan yhteyden kantatien 45 suuntaiselle liikenteelle. Muuttaa kantatien 45 roolia seudullista liikennettä välittävästä osin valtakunnallista liikennettä välittäväksi väyläksi.
- Ohikulkutietä käyttävästä liikenteestä merkittävä osa Tuusulan läpi kulkevaa liikennettä. Ohikulkutien toteuttaminen lisää huomattavasti pitkämatkaisen liikenteen määrää kantatiellä 45.
- Läntinen ohikulkutie vetää puoleensa Nurmijärvelle ja valtatie 3 suuntaan hakeutuvaa liikennettä Tuusulanväylän varresta pääkaupunkiseudulta saakka sekä Kehä III:n varresta (mm. tavaraliikennettä Vuosaaren satamasta)
- Ohikulkutien verkolliset vaikutukset ovat merkittäviä
  - Liikenne vähenee merkittävästi kantatiellä 45 Läntisen ohikulkutien ja Nummitien välisellä osuudella sekä valtatiellä 3.
  - Liikenteen sujuvuus paranee huomattavasti Hyrylän keskustan kohdalla
- Hankkeen ajokustannushyödyt muodostuvat suuriksi, mutta ne kohdistuvat suurelta osin valtatieltä kantatielle siirtyvälle liikenteelle



Läntinen ohikulku, Tuusulanväylä-Nahkelantie-Kt 45	
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	9.31
Hankkeen pituus [km]	13.1
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	15 448
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	2 044
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	711
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	1.7

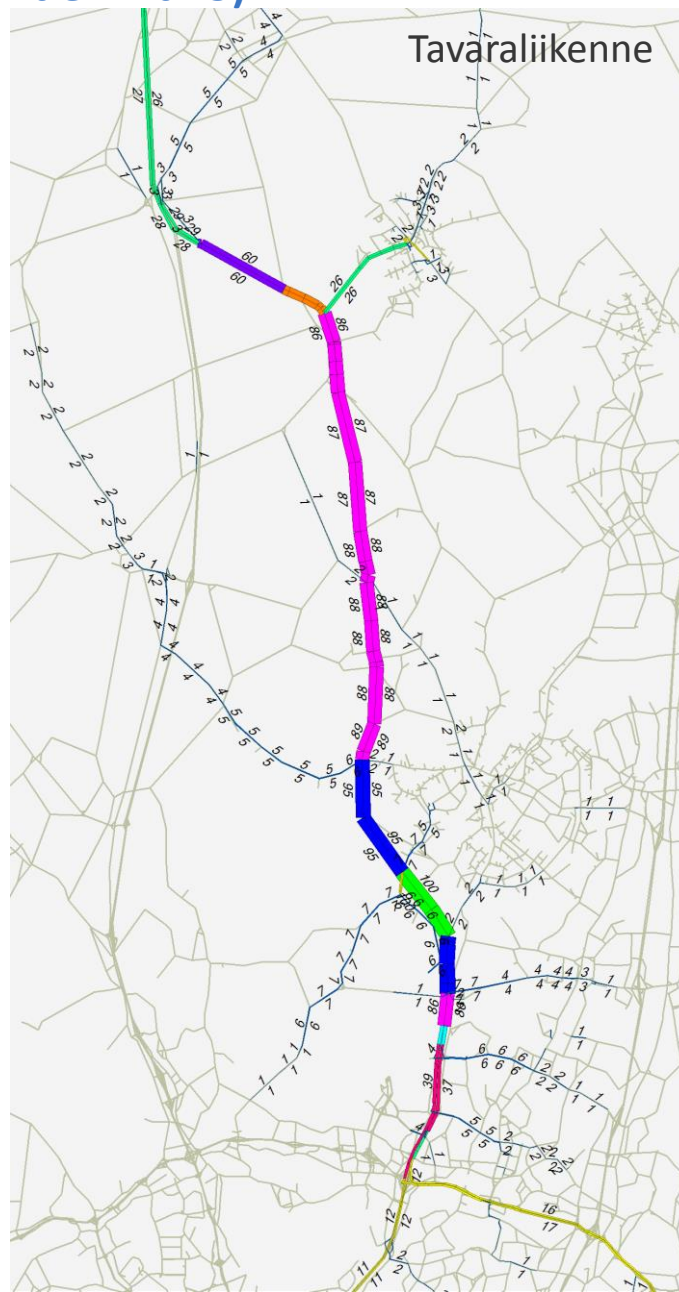
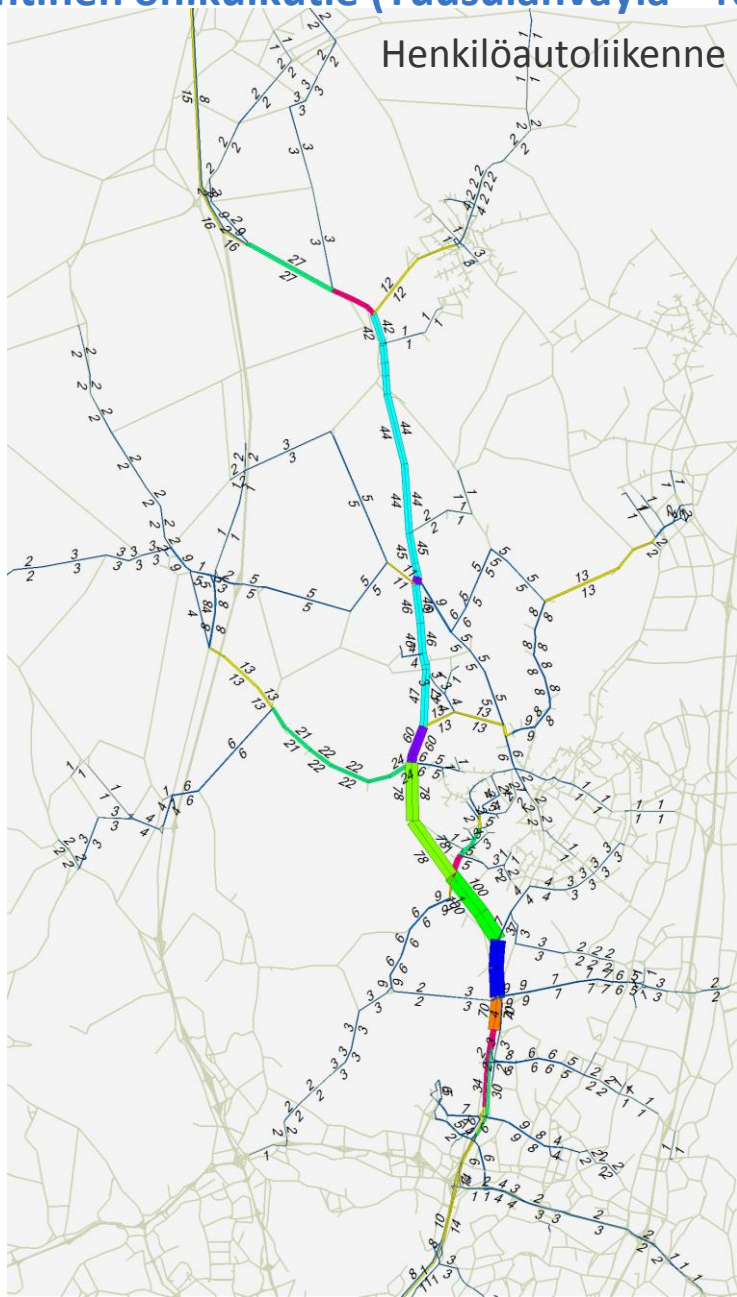
# Verkolliset vaikutukset

## 7b. Läntinen ohikulkutie (Tuusulanväylä – Nahkelantie – Kt 45)



# Liikenteen suuntautuminen

## 7b. Läntinen ohikulkutie (Tuusulanväylä – Nahkelantie – Kt 45)





# 7c. Läntinen ohikulkutie (Katriinantie– Nahkelantie – Kt 45)

## Hankkeen kuvaus

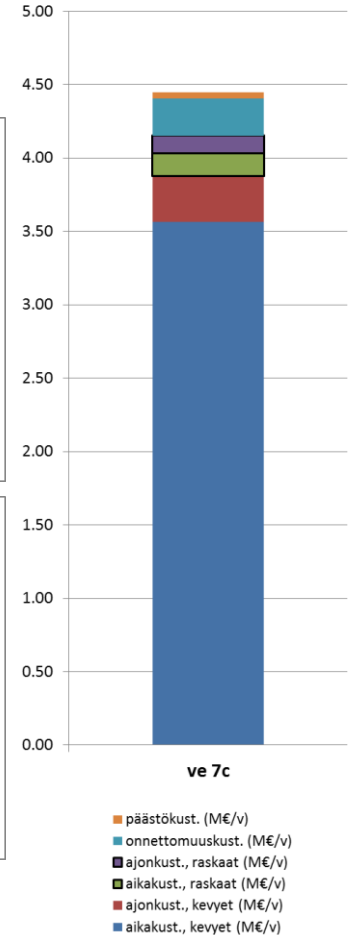
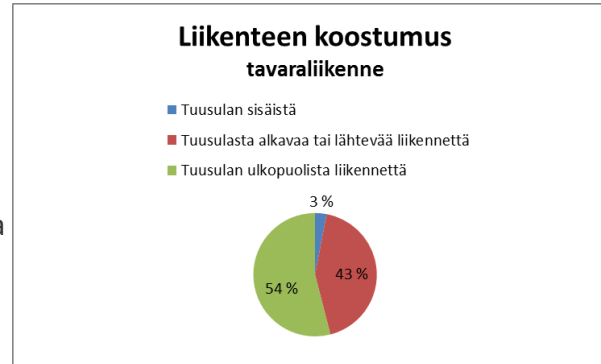
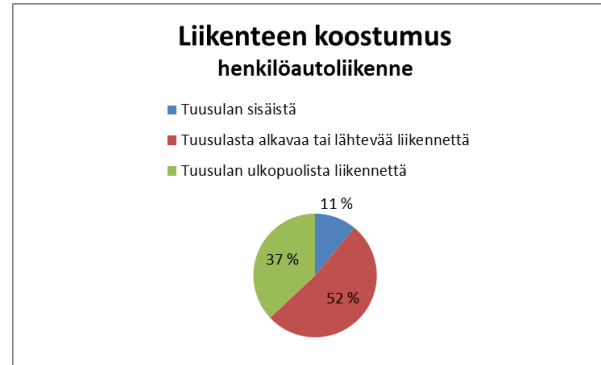
- Tien linjaus Nahkelantien eteläpuolella on Tuusulan kunnasta saadun ehdotuksen mukainen ja pohjoispuolella Tuusulan yleiskaavaluonnoksen mukainen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Focus-alueelta yhteydet ohikulkutielle. Focus-alueen etelä- tai pohjoispuolella nykyisissä maankäyttösuunnitelmissa ei esitetä erityistä väylään kytkeytyvää maankäyttöä.

## Hankkeen vaikutukset

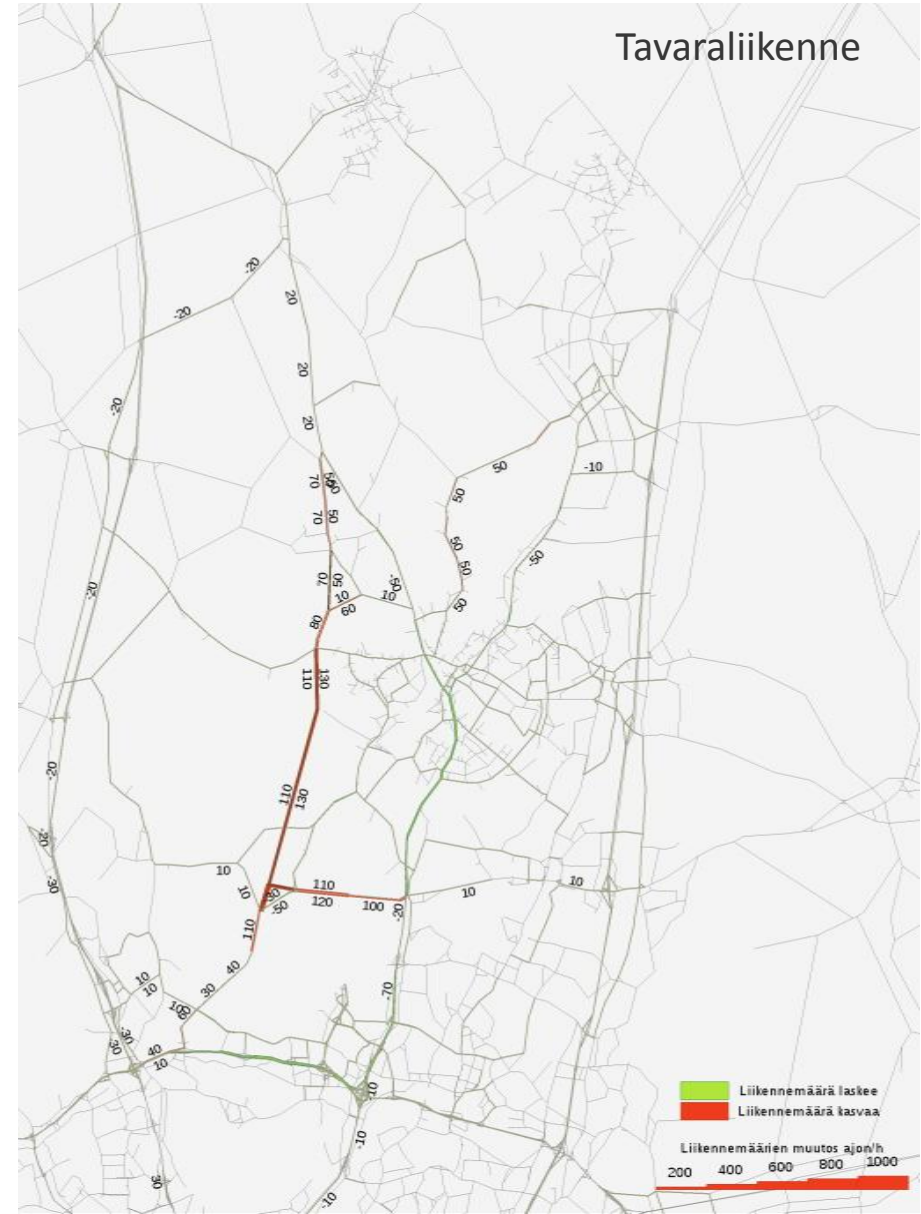
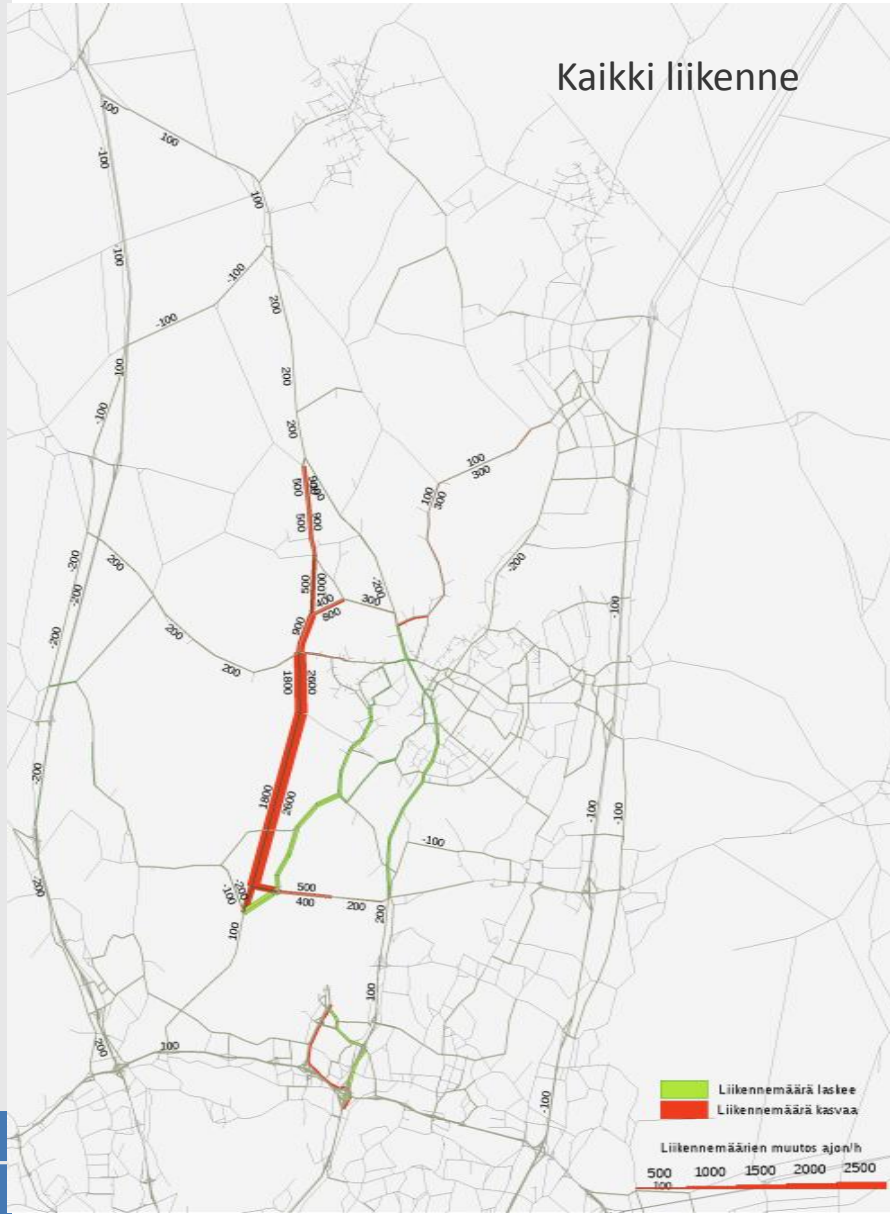
- Luo yhteyden lentoaseman ympäristöstä sekä Focus-alueelta Nahkelantielle sekä edelleen kantatielle 45 pohjoiseen
- Läntinen ohikulkutie vetää puoleensa Nurmijärvelle ja valtatie 3 suuntaan hakeutuvaa liikennettä Tuusulanväylän varresta pääkaupunkiseudulta saakka sekä Kehä III:n varresta (mm. tavaraliikennettä Vuosaaren satamasta).
- Ohikulkutietä käyttävä liikenne suurelta osin Tuusulan läpi kulkevaa liikennettä.
- Liikenteen siirtymät maltillisia. Liikenne vähenee hieman mm. Myllykyläntiellä sekä kantatiellä 45 Hyrylän keskustan kohdalla



Läntinen ohikulkutie, Katriinantie– Nahkelantie-Kt 45	
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	4.45
Hankkeen pituus [km]	11.1
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	6 528
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	474
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	401
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	2.0

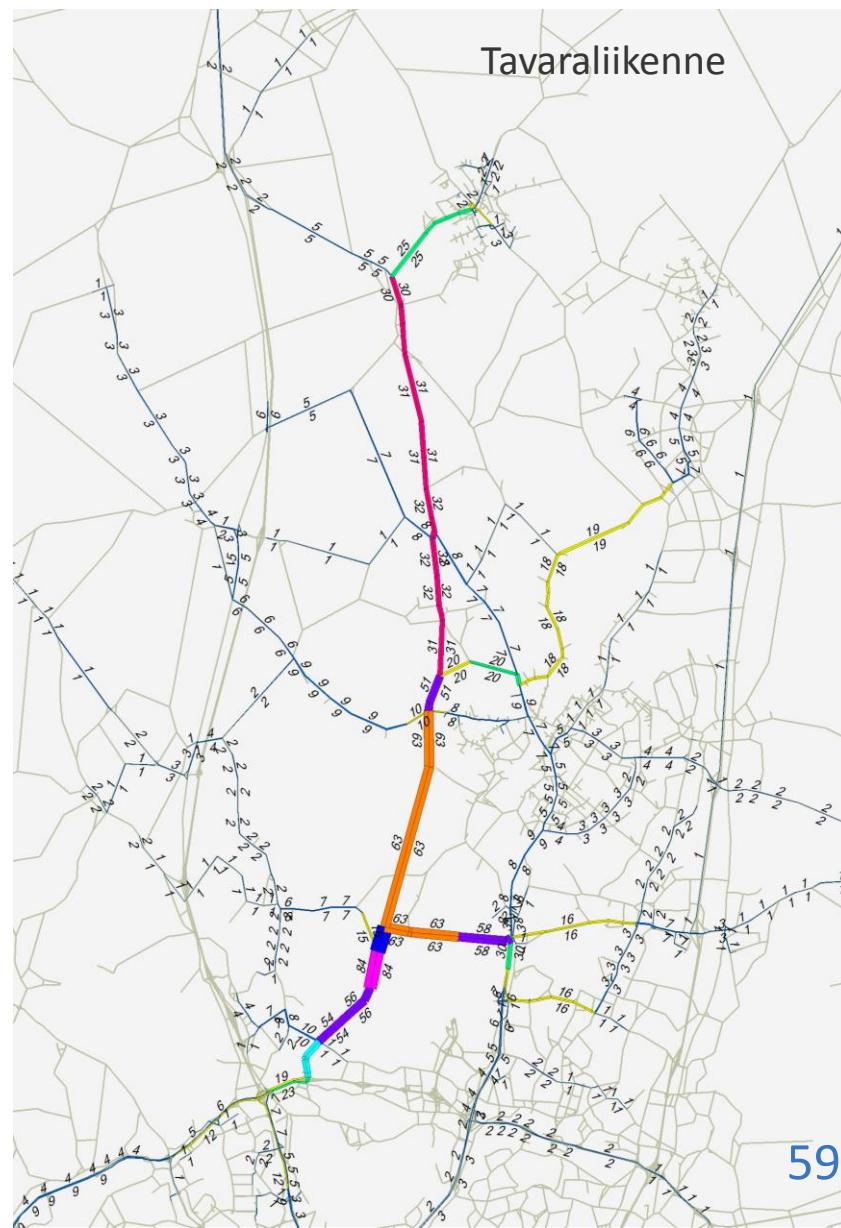
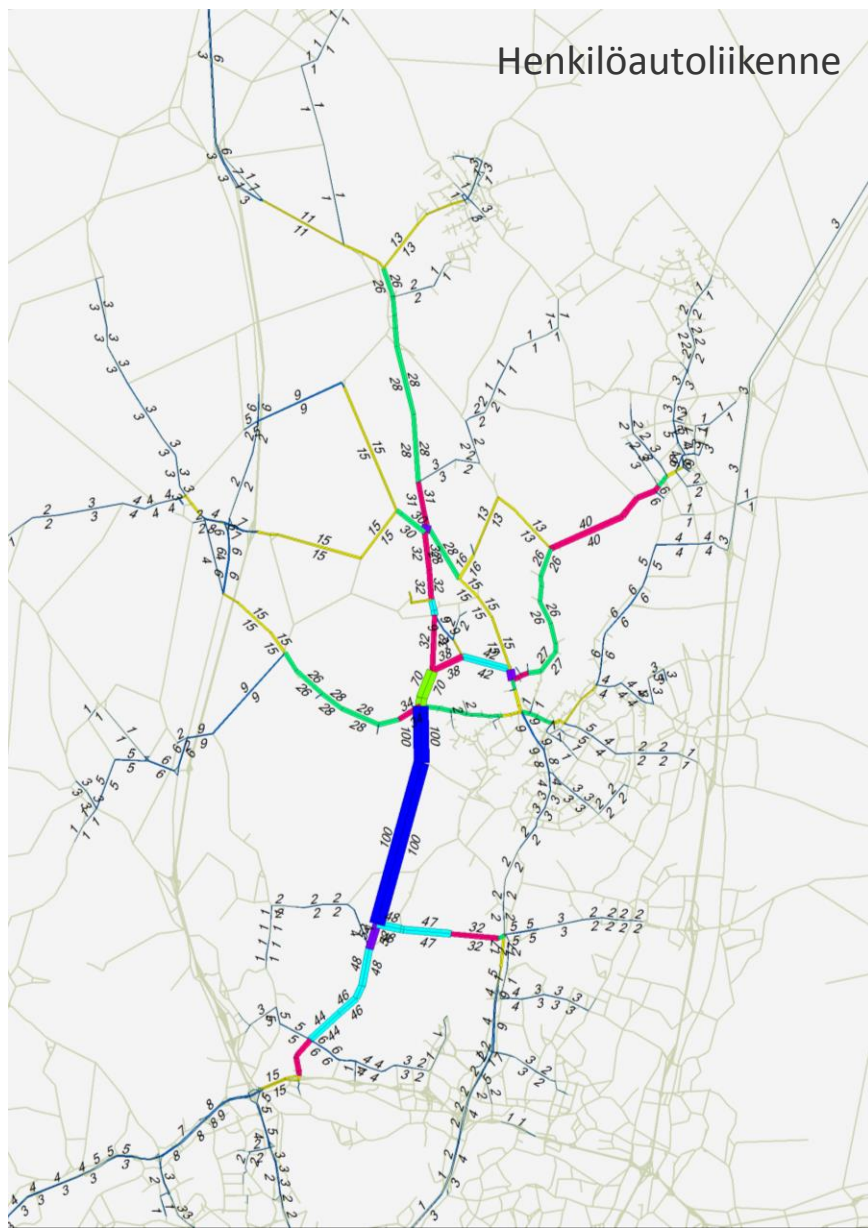
# Verkolliset vaikutukset

## 7c. Läntinen ohikulkutie (Katriinantie– Nahkelantie – Kt 45)



# Liikenteen suuntautuminen

## 7c. Läntinen ohikulkutie (Katriinantie– Nahkelantie – Kt 45)



# 8. Pohjoiskehä (Järvenpää – Kt 45 -yhteys)

## Hankkeen kuvaus

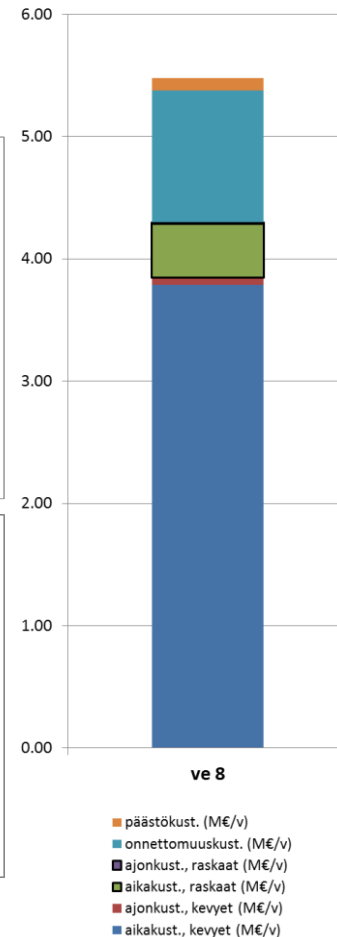
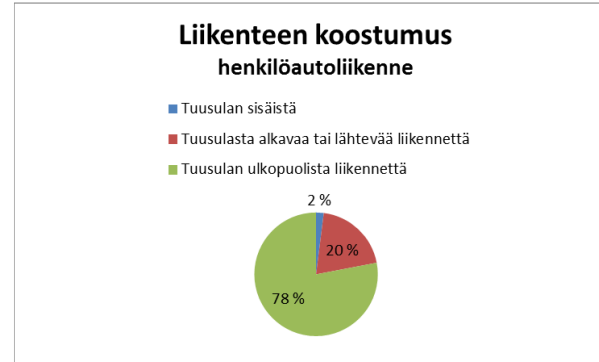
- Tien linjaus on vuonna 2004 laaditun yleissuunnitelman mukainen. Lisäksi Vähänummentietä on oletettu parannettavan.
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Nykyisissä kehityssuunnitelmissa ei erityistä tien kytkeytyvää maankäyttöä.

## Hankkeen vaikutukset

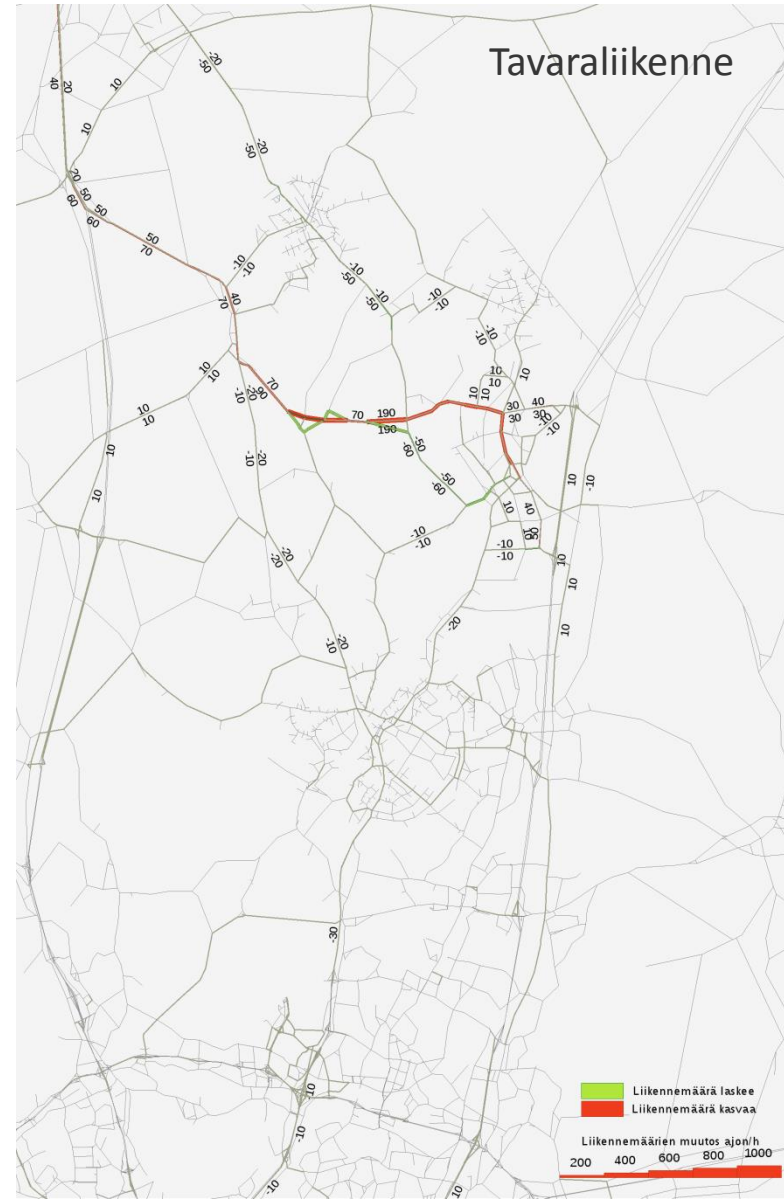
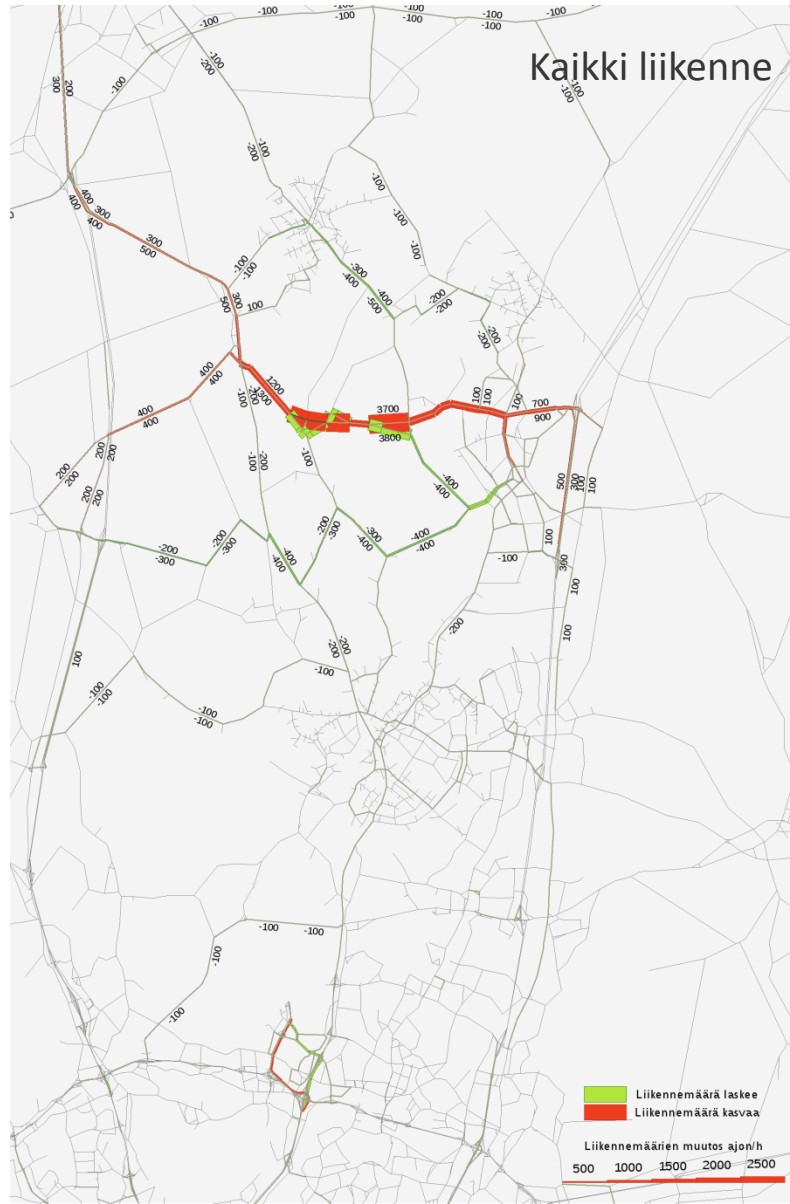
- Luo nykyistä suuremman yhteyden Järvenpäästä kantatielle 45 sujuvoittaen yhteyksiä valtateiden 3 ja 4 välillä.
- Palvelee pääasiassa Järvenpäästä ja osin myös valtatie 4 käytävästä Nurmijärvelle sekä valtateille 3 ja 25 hakeutuvaa liikennettä.
- Yhteyttä käyttävä liikenne lähes kokonaan Tuusulan ulkopuolista liikennettä.
- Vähentää liikennettä Vanhankylän koulutiellä sekä Jokelantiellä.
- Hankkeen vaikutukset ovat riippuvaisia Hyrylän liikenneolosuhteiden kehittymisestä. Hyrylän liikenteen hidastuessa Pohjoiskehä houkuttelee liikennettä yhä etelämpää valtatie 4 käytävästä (mm. Bastukärin liikenne)
- Hanke ratkaisee lähinnä seudullisen liikenteen ongelmia, mutta vaikutukset Tuusulan liikenteeseen ovat riippuvaisia Hyrylän toimenpiteistä.



	Pohjoiskehä
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	5.48
Hankkeen pituus [km]	4
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	7 260
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	381
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	1 370
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	2.2

# Verkolliset vaikutukset

## 8. Pohjoiskehä (Järvenpää – Kt 45 -yhteys)



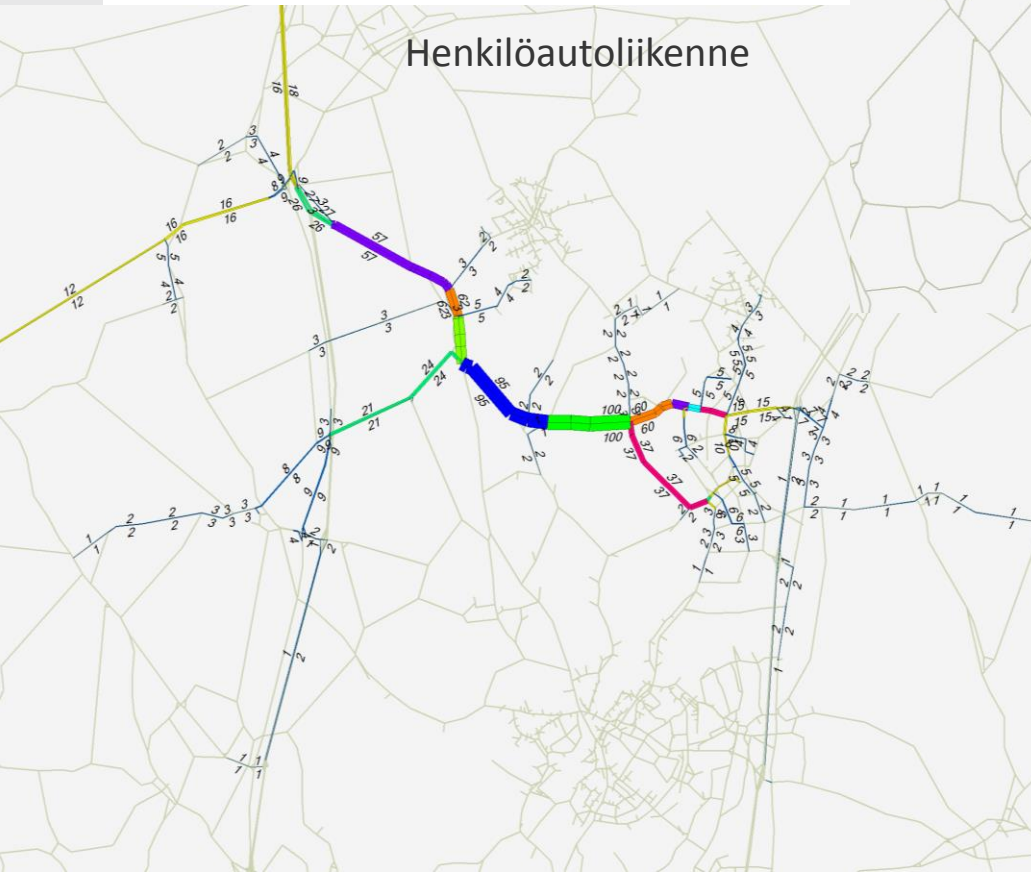
# Liikenteen suuntautuminen

## 8. Pohjoiskehä (Järvenpää – Kt 45 -yhteys)

Tavaraliikenne



Henkilöautoliikenne



# 9a/b. Tuusulanjoentien jatke

## Hankkeen kuvaus

- Tien linjaus Tuusulan yleiskaavaluonnoksen mukainen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 50 km/h
- Vaihtoehto a: suuntaisliittymä Tuusulanväylälle etelään
- Vaihtoehto b: ei liittymää Tuusulanväylälle

## Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

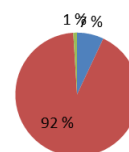
- Nykyisissä kehityssuunnitelmissa ei erityistä tien kytkeytyvää maankäyttöä.

## Hankkeen vaikutukset

- Luo nykyistä sujuvampaa yhteyden Ruotsinkyläntieltä Tuusulanväylän suuntaan.
- Tuusulanjoentien jatkeen liikenne on kokonaisuudessaan Tuusulan liikennettä. Hanketta käyttävä liikenne pääasiassa Nahkelan ja Ruotsinkylän alueilta pääkaupunkiseudun suuntaan hakeutuvaa liikennettä.
- Luo Maisalantien korvaavan yhteyden vähentäen merkittävästi Maisalantien liikennemääriä ennustetilanteessa
- Suuntaisliittymä Tuusulanväylälle etelään houkuttelee Tuusulanjoentien jatkeelle hieman enemmän liikennettä kuin vaihtoehdossa, jossa liittymää ei ole.
- Tuusulanjoentien vaikutukset ovat hyvin paikallisia. Hanke sujuvoittaa Hyrylän lounaisten asuinalueiden liikennettä pääkaupunkiseudun suuntaan.

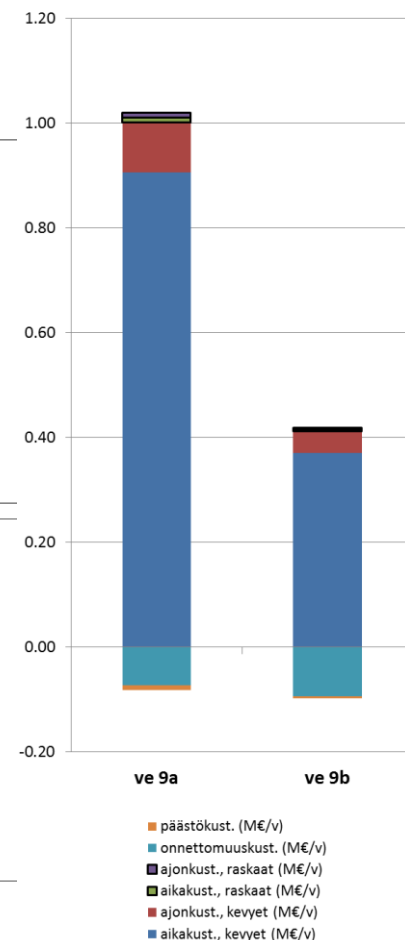
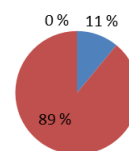
### Liikenteen koostumus henkilöautoliikenne

- Tuusulan sisäistä
- Tuusulasta alkavaa tai lähtevää liikennettä
- Tuusulan ulkopuolista liikennettä



### Liikenteen koostumus tavaraliikenne

- Tuusulan sisäistä
- Tuusulasta alkavaa tai lähtevää liikennettä
- Tuusulan ulkopuolista liikennettä

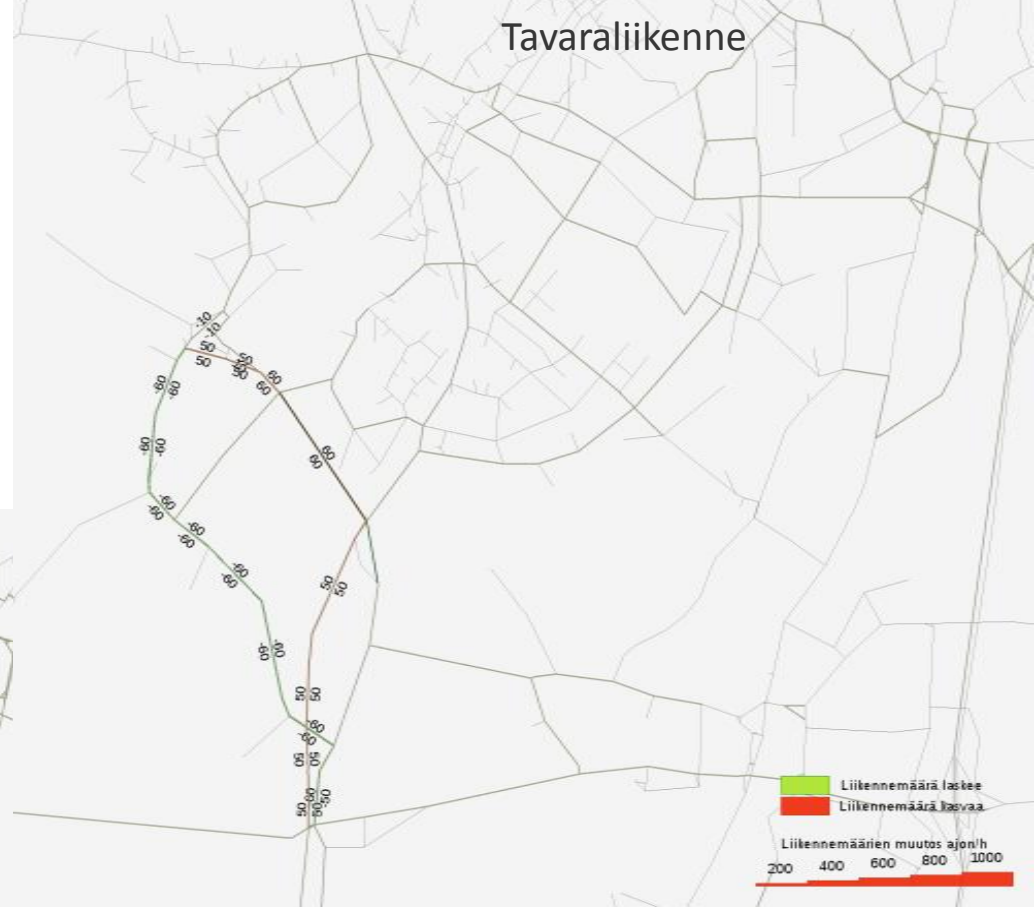


	Tuusulanjoentien jatke, liittymä Tuusulanväylälle	Tuusulanjoentien jatke, ei liittymää Tuusulanväylälle
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	0.94	0.32
Hankkeen pituus [km]	2	2
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	3 283	2 718
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	118	6
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	469	161
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	0.9	0.4

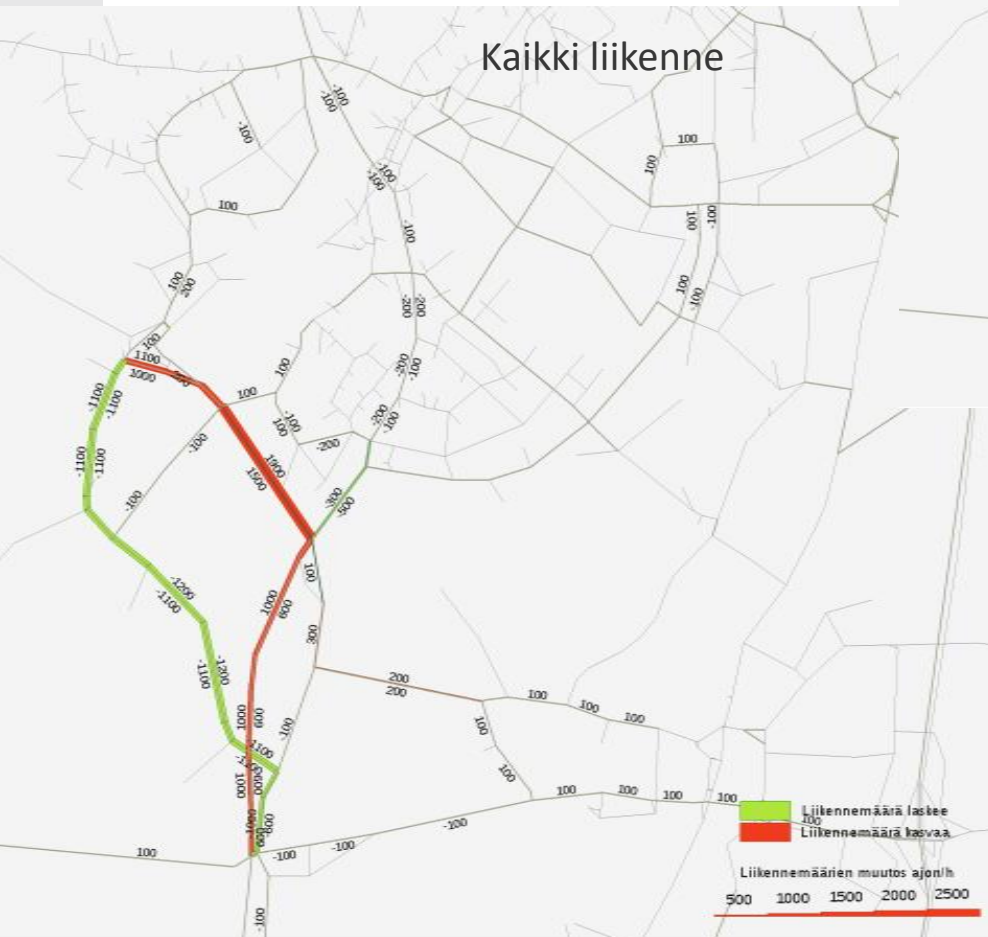
# Verkolliset vaikutukset

## 9. Tuusulanjoentien jatke

Tavaraliikenne



Kaikki liikenne

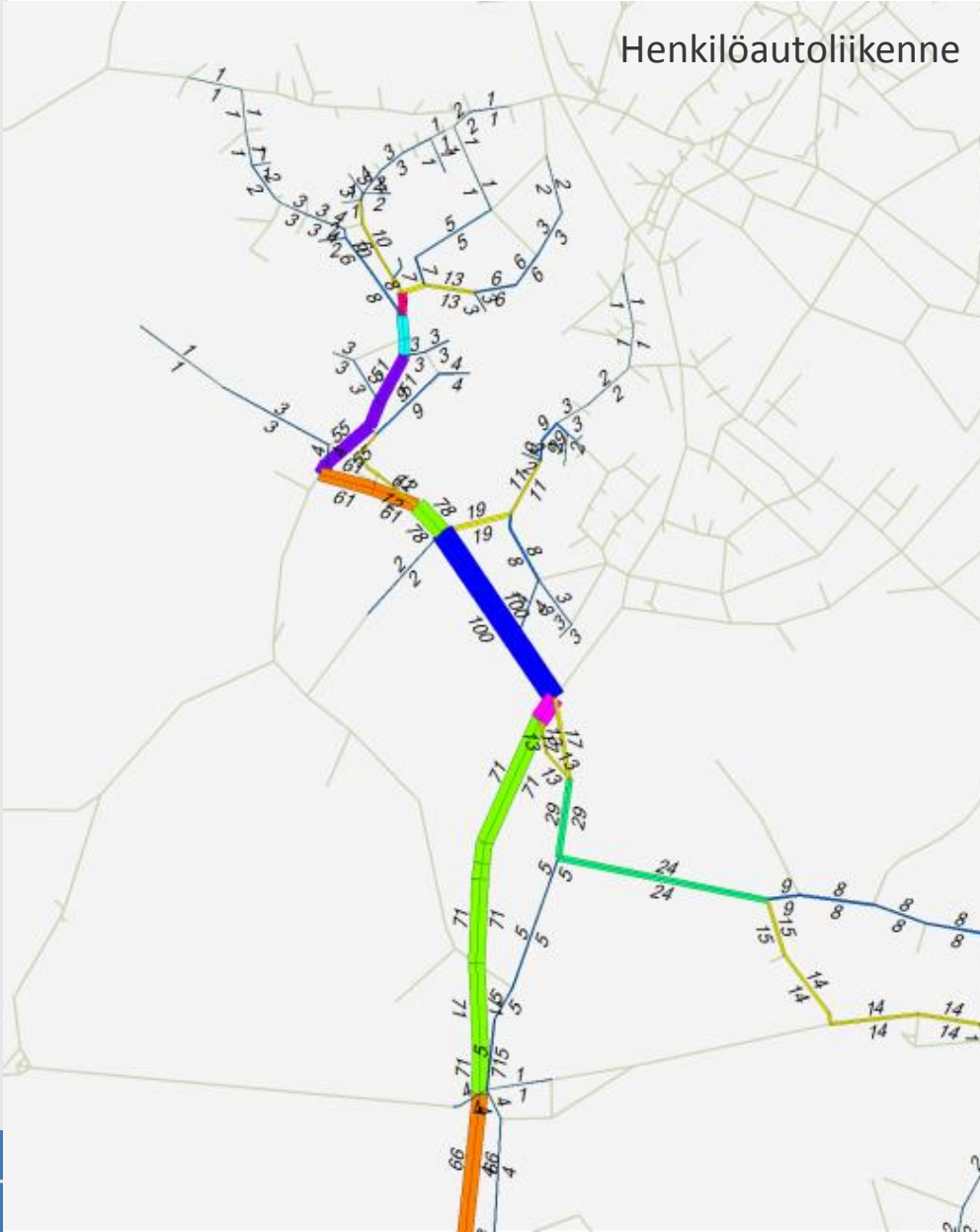




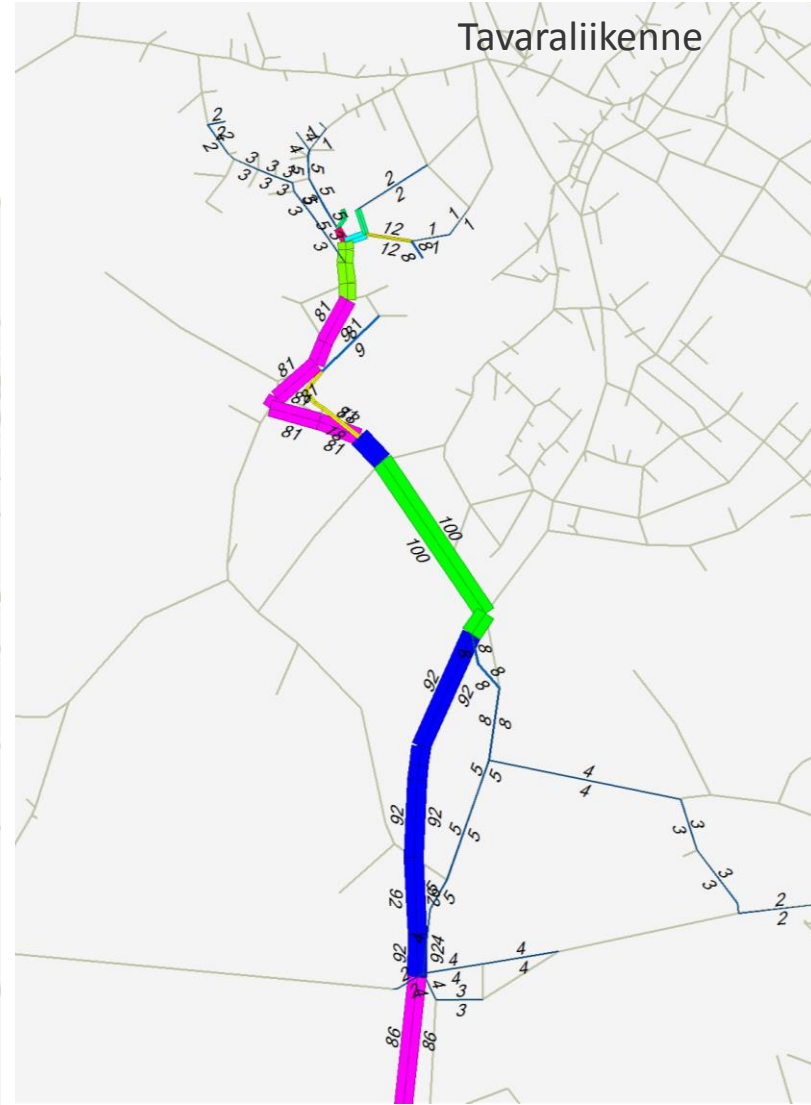
# Liikenteen suuntautuminen

## 9. Tuusulanjoentien jatke

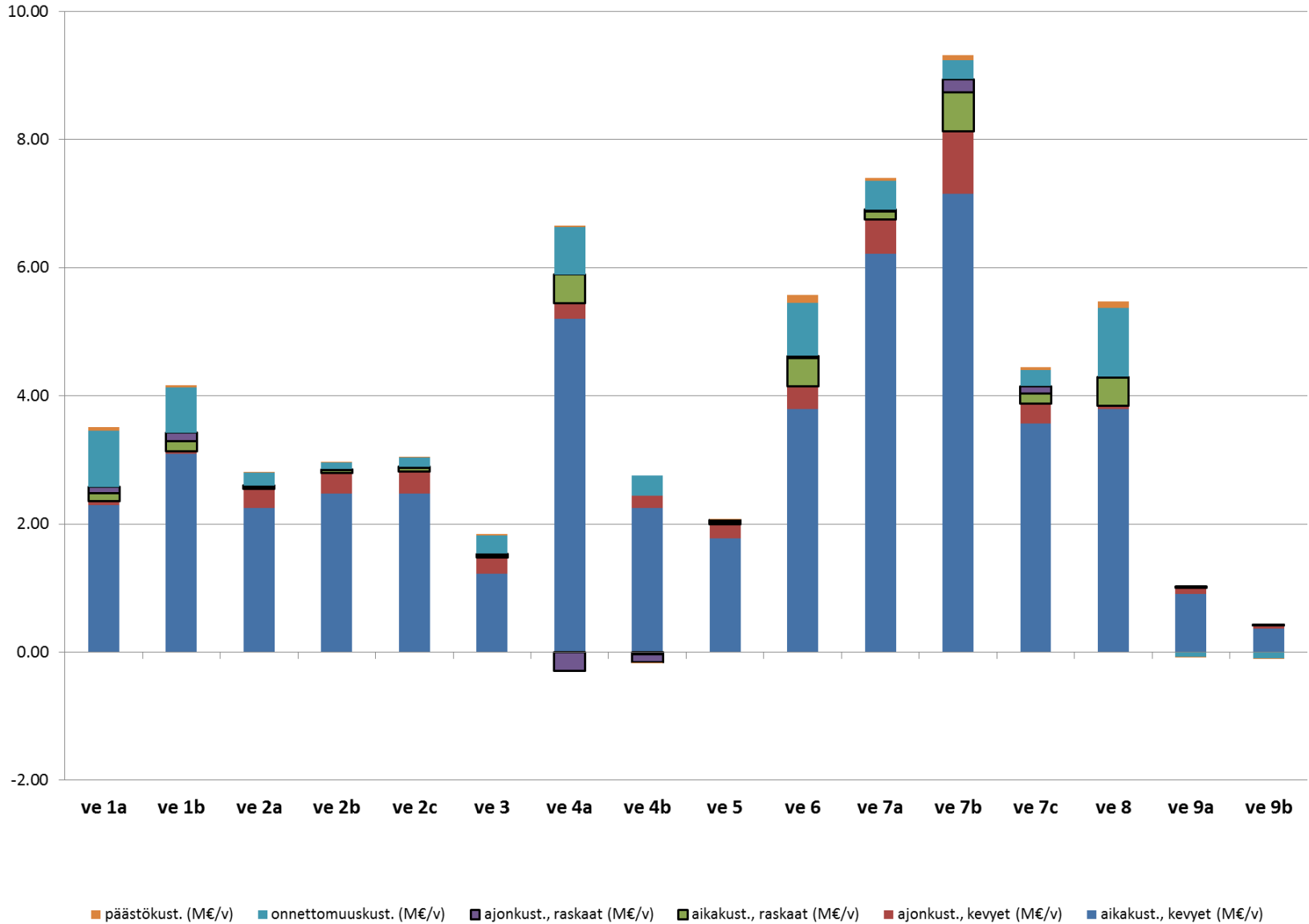
Henkilöautoliikenne



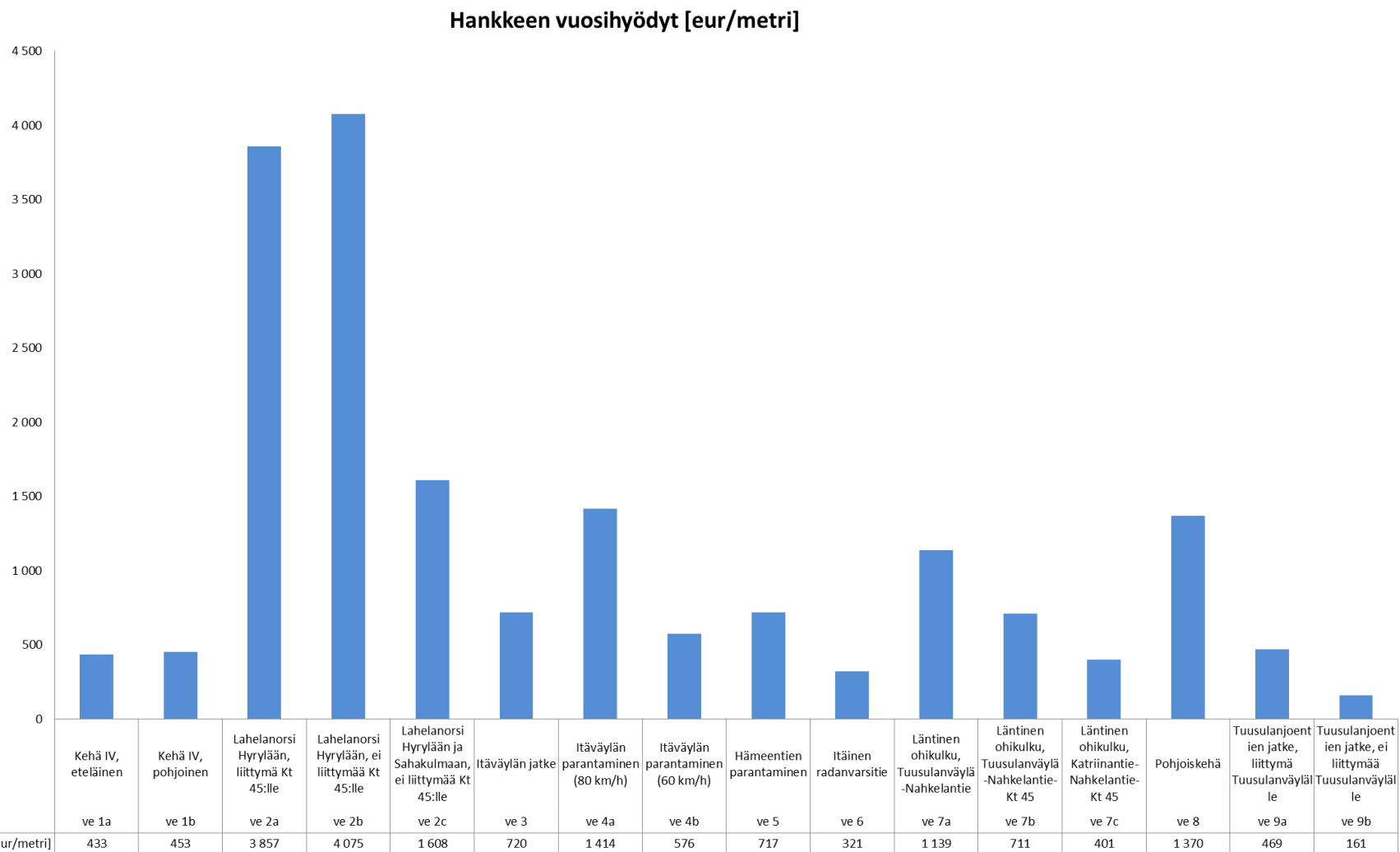
Tavaraliikenne



# Yleiskaavan hanketarkasteluvaihtoehtojen liikenteelliset hyödyt

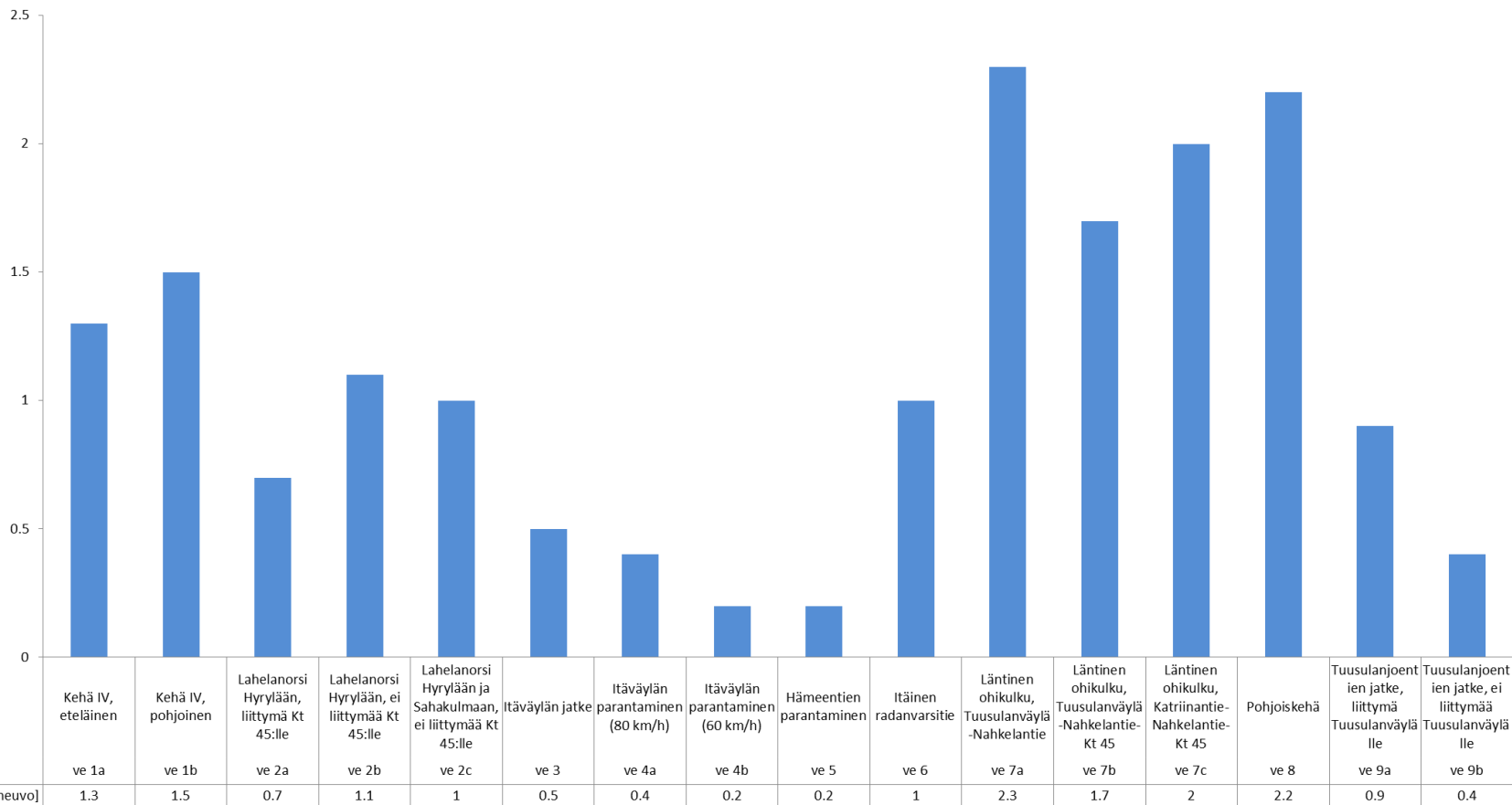


# Hankkeiden vuosihyödyt 2040 (euroa/metri)



# Hankkeiden vuosihyödyt 2040 (euroa/ajoneuvo)

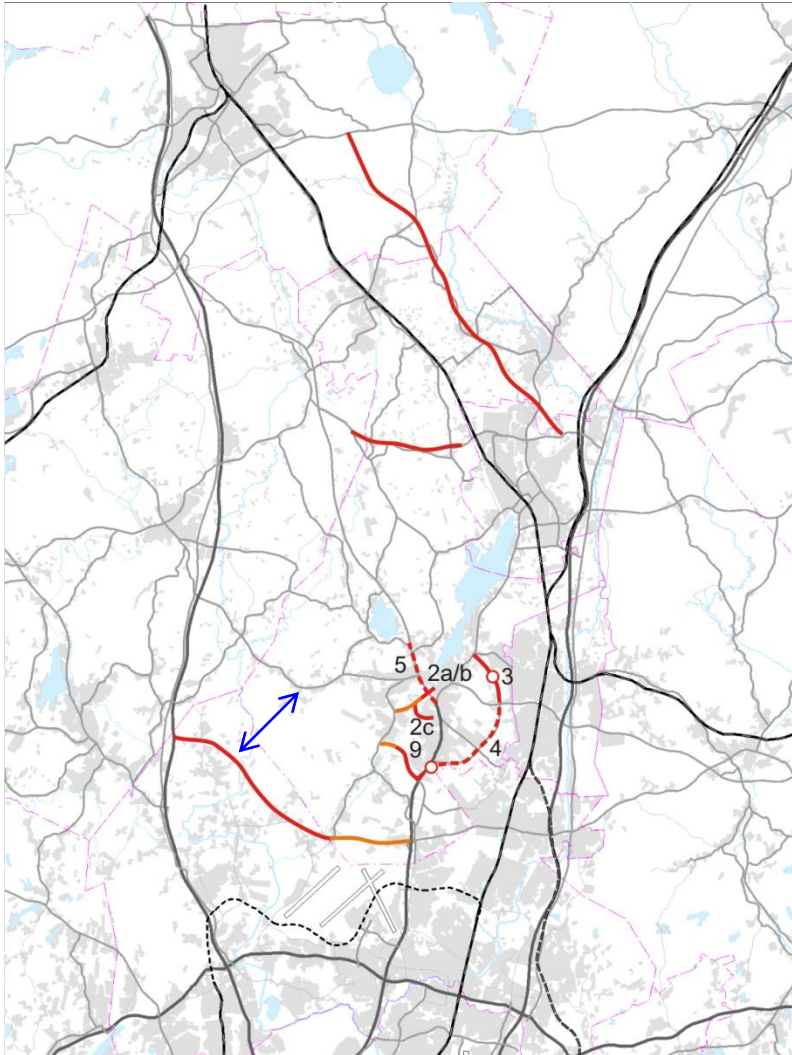
Hankkeen vuosihyödyt 2040 [eur/ajoneuvo]



# Tuusulan yleiskaavan tavoiteverkon muodostaminen

- Tavoiteverkkoa ja tavoiteverkon vaiheistusta muodostettaessa tulee huomioida muissa yhteyksissä esitetyt tavoitteet ja kehittämisajatukset seudullisen liikenteen näkökulmasta
  - HLJ 2015 strategian tavoitteet
    - Pyritään ratkaisemaan nykyisiä ja ennakoituja ongelmia luomatta kuitenkaan ylikapasiteettia. Huolehditaan tie- ja katuverkon palvelutasosta pienillä ja keskisuurilla infrahankkeilla.
  - Maakuntakaavan tavoitteet
    - Tiekuljetusten ohjaaminen pois tiivisti asutuilta alueilta
  - Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksen tuloksena luotu poikittaisyhteyksien kehittämisspolku
    - Ensimmäisen vaiheen hankkeena Järvenpää-Nurmijärvi –yhteys
    - Toisen vaiheen hankkeena Kehä IV (pohjoinen linjaus)
    - Pitkän aikavälin hankkeena Itäinen radanvarsitie
- Tuusulan yleiskaavaan tavoiteverkkoon poikittaisyhteysselvityksessä esitettyjen hankkeiden lisäksi kuvattavilla hankkeilla pyritään ratkaisemaan erityisesti paikallisen liikenteen ongelmia sekä osin vahvistamaan mm. HLJ-strategian tavoitteita.
- Tarkastelluista hankkeista paikallisen liikenteen ongelmiin vastaavat erityisesti Lahelanorsi, Itäväylän parantaminen, Itäväylän jatke sekä Tuusulanjoentien jatke. Itäväylän parantaminen parantaa myös seudullisen liikenteen olosuhteita. Lisäksi paikallisia ongelmia voidaan pyrkiä ratkaisemaan joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kehittämällä.
- Läntinen ohikulkutie ratkaisisi osaltaan liikenteen ongelmia Hyrylässä, mutta hankkeen toteuttaminen vahvistaisi Kantatien 45 roolia pitkämatkaisen liikenteen yhteytenä. Läntisen ohikulkutien toteuttaminen lisäisi myös Kantatien 45 pohjoisosan parannustarvetta liikenteen lisääntyessä.

# Ehdotus yleiskaavan tavoiteverkon pohjaksi



- Tavoiteverkon pohjaksi otetaan Keski-Uudenmaan poikittaisyhteys selvityksessä toteuttaviksi esitetyt hankkeet
- Paikallisia ongelmia pyritään ratkomaan Hyrylän ympäristöön kaavailtujen hankkeiden muodostamien kokonaisuuksien avulla
  - Hämeentien parantaminen – Lahelanorren ratkaisut (tasoliittymä Hämeentielle?)
  - Tuusulan itäväylän parantaminen
  - Tuusulan itäväylän jatkeen tarve ja rooli (mahdollinen katumaisempi vaihtoehto?)
  - Maantien 148 kehittäminen välillä Järvenpääntie – Itäväylä (katumaisempi vaihtoehto Rykmentinpuiston kehittyessä)
- Klaukkalan ja Hyrylän välisiä yhteyksiä voidaan parantaa Kehä IV:n toteutuessa Seutulantietä kehittämällä

## Mahdolliset jatkotoimenpiteet

- Vaihtoehtoisten hankekokonaisuuksien ja yleiskaavan tavoiteverkon muodostaminen
  - Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien kehittäminen huomioituna
  - Keskitytään ratkaisemaan paikallisen liikenteen ongelmia lähinnä Hyrylän ympäristössä
- Liikenne-ennusteiden herkkyytarkastelut?
  - Maankäytön herkkyytarkastelu (Rykmentinpuisto vs. Ristikytö)
- Raportointi
- Tuusulan liikennemallin käyttöohjeen laadinta
  - Ytimekäs opastus mallin käyttöön sekä vaihtoehtojen sijoitteluun muita malleja käyttäviä tahoja varten