

Vallunlenkin asemakaavamutoksen liikenneselvitys

5.3.2025



Muutosluettelo

Versio	Päiväys	Muutoksen kuvaus	Tarkastettu	Hyväksyjä
Valmis	5.3.2025	Selvityksen viimeistely		
Luonnos	17.2.2025	Tuusulan kunnan edustajien kommentit		
Luonnos	29.1.2025	Ensimmäinen versio		

Sweco Finland Oy
Projekti
Työnumero
Asiakas
Tekijä
Päiväys
Dokumenttiviite

Y-tunnus: 2661738-3
 BX_liikenneselvitys
 25017165
 Sweco UK Ltd
 Sanna Lamberg ja Liisa Mustonen
 05.03.2025
 Liikenneselvitys.docx

1	Työn lähtökohdat ja tavoitteet	4
1.1	Kaavan tavoitteet	4
1.2	Liikenneselvityksen tavoitteet	4
2	Nykyinen maankäyttö ja voimassa olevat kaavat.....	4
2.1	Maankäyttö.....	4
2.2	Maakuntakaava.....	4
2.3	Yleiskaava.....	5
2.4	Asemakaava	6
3	Liikenteen nykytila	7
3.1	Autoliikenne.....	7
3.2	Joukkoliikenne.....	9
3.3	Kävely- ja pyöräliikenne	9
3.4	Liikenneturvallisuus.....	10
4	Tiehankkeet ja -suunnitelmat	11
4.1	Nopon eritasoliittymä.....	11
5	Maankäyttö ja liikenteelliset vaikutukset.....	11
5.1	Liikenteen suuntautuminen	12
5.2	Tieverkon yleinen liikenne-ennuste.....	13
5.3	Skenaario 1	13
5.3.1	Liikennetuotoslaskelma ja liikenne-ennuste	13
5.3.2	Vaikutukset ja toimenpiteet.....	14
5.4	Skenaario 2	15
5.4.1	Liikennetuotoslaskelma ja liikenne-ennuste	15
5.4.2	Vaikutukset ja toimenpiteet.....	15
5.5	Skenaario 3	16
5.5.1	Liikennetuotoslaskelma ja liikenne-ennuste	16
5.5.2	Vaikutukset ja toimenpiteet.....	17
6	Yleiset vaikutukset ja yhteenveto	18
	Lähteet.....	19

1 Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Suunnittelualue sijaitsee Tuusulan kunnassa Jokelassa lähellä kunnan länsirajaa Ridasjärventien pohjoispuolella. Suunnittelualueella on voimassa Vallun työpaikka-alueen asemakaava vuodelta 2015. Nykyisessä Vallunlenkin asemakaavassa alue on jaettu useaan erikokoiseen TY-tonttiin ja katualueeseen. Tuusulan kunta on päättänyt muuttaa asemakaavaa niin, että alueella on yksi suuri teollisuustontti, mikä mahdollistaa suuren teollisuustoimijan sijoittumisen alueelle. Alue on nykyisin rakentamaton.

Tässä liikenneselvityksessä arvioidaan, millaisia liikennemääriä asemakaavan muutos voisi tuottaa ja mitä vaikutuksia sillä on alueelle. Liikennetuotoksista tehtiin kolme liikennemääriltään erilaista skenaariota, joiden vaikutuksia arvioitiin.

1.1 Kaavan tavoitteet

Kaavatyön tavoitteena on yhdistää suunnittelualueen keskikorttelit yhdeksi suureksi yrityskortteliksi poistamalla alueen kaavaan merkityt ja vielä rakentamattomat katualueet. Samalla tarkistetaan korttelin pääkäyttötarkoitus työpaikka-alueena, rakentamisen tehokkuus sekä muut kaavaratkaisut- ja merkinnät.

1.2 Liikenneselvityksen tavoitteet

Liikenneselvityksessä käydään läpi suunnittelualueen nykytila liikenneverkon ja -määrien osalta, arvioidaan kaavan liikennetuotokset kolmen skenaarion avulla ja arvioidaan liikenteestä syntyviä vaikutuksia.

2 Nykyinen maankäyttö ja voimassa olevat kaavat

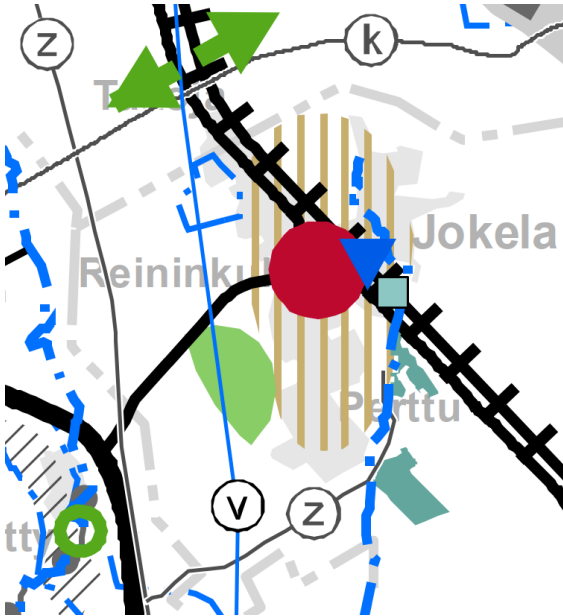
2.1 Maankäyttö

Suunnittelualue on nykyisin metsää, hakkuuaukeaa ja tietä. Alueen luoteispuolella on Reininkulman pientaloalue. Alueen eteläpuolella Vallunkujan varrella on elintarviketuotantolaitos ja sen yhteydessä myymälä.

2.2 Maakuntakaava

Alueella on voimassa Uudenmaan liiton Uusimaa-kaavan 2050 Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on hyväksytty maakuntavaltuustossa 25.8.2020 ja saanut lainvoimaisuuden 13.3.2023.

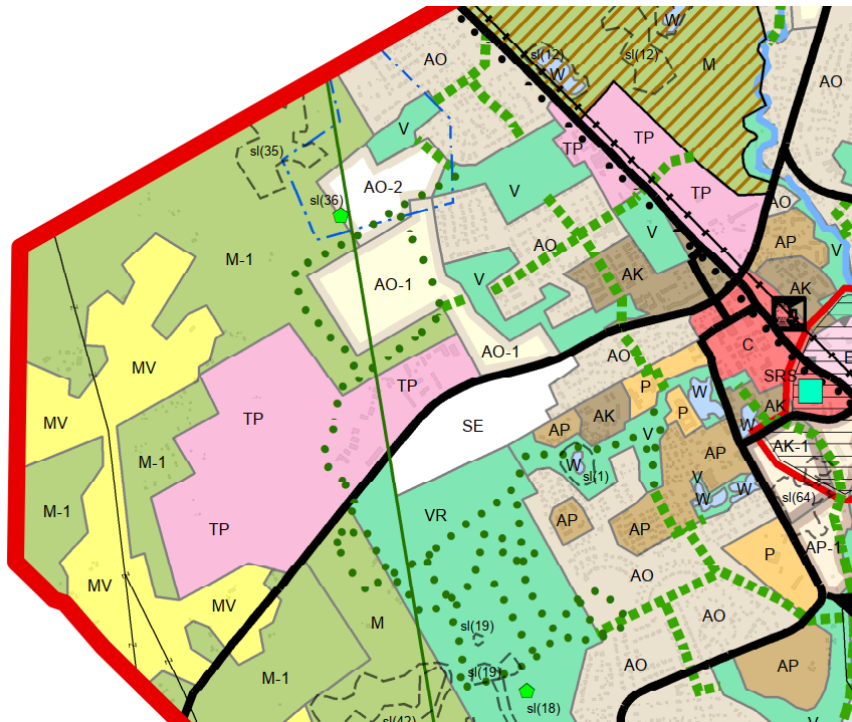
Jokelan aseman ympäristö on merkitty kaavaan keskustatoimintojen alueeksi ja koko Jokela taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Kehittämisperiaatemerkinnällä osoitetaan suurimpiin ja monipuolisimpiin keskuksiin tukeutuvat, valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät taajamatoimintojen vyöhykkeet, joiden yhdyskuntarakenteen kehittämisellä ja tehostamisella on erityistä merkitystä koko maakunnan kehittämisen kannalta. Ridasjärventie on kaavassa seudullisesti merkittävä tie. Suunnittelualueen eteläpuolella on virkistysalue. Alueen läpi kulkee raakavesitunneli.



Kuva 1. Ote Uusimaa-kaavan 2050 Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta.

2.3 Yleiskaava

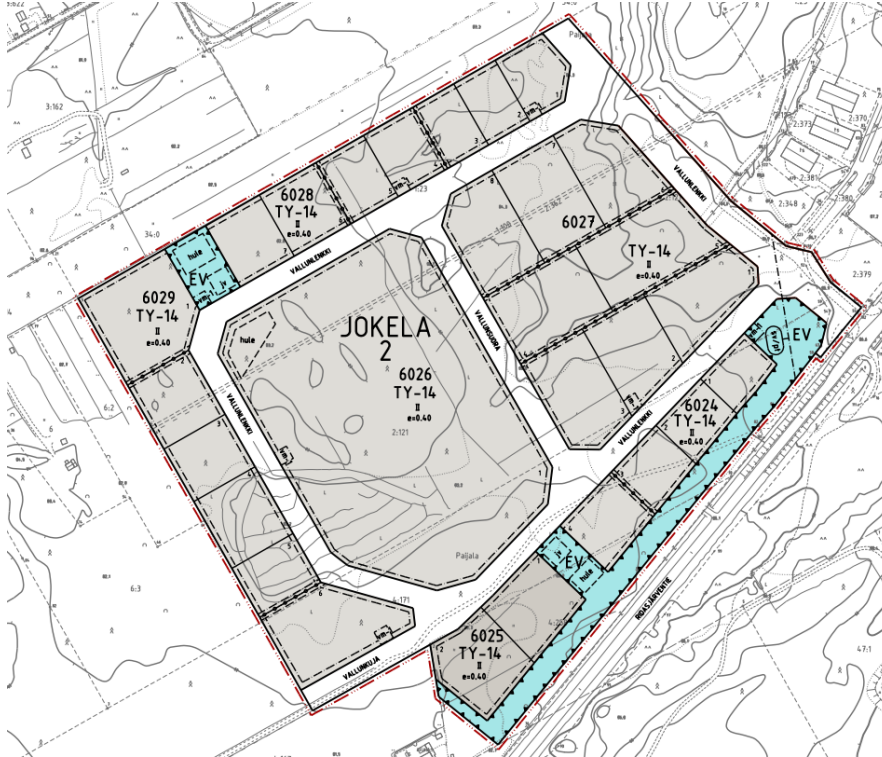
Tuusulan yleiskaava 2040 kattaa koko Tuusulan alueen ja se on hyväksytty valtuuston kokouksessa 14.11.2022. Kaavasta on valittu hallinto-oikeuteen eikä kaava ole vielä lainvoimainen. Kaavassa suunnittelualue on merkitty työpaikka-alueeksi, joka varataan monipuolisille työpaikkatoiminnoille, kuten toimistoille, logistikalle, varasto- ja teollisuustoiminnoille sekä niitä palvelevalle liiketilalle. Merkinän selitteessä todetaan, että: "Häiriöherkkien alueiden tai toimintojen läheisyydessä ympäristöhäiriöitä tulee tarkemmassa suunnittelussa rajoittaa. Alueella sallitaan yhdyskuntateknisen huollon toiminnot. Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävely- ja pyöräilyolosuhteita." Ridasjärventie on merkitty kaavaan yhdystie / kokoojaku -merkinnällä. Kaavan työpaikka-alueen läpi kulkee ohjeellinen ulkoilureitti.



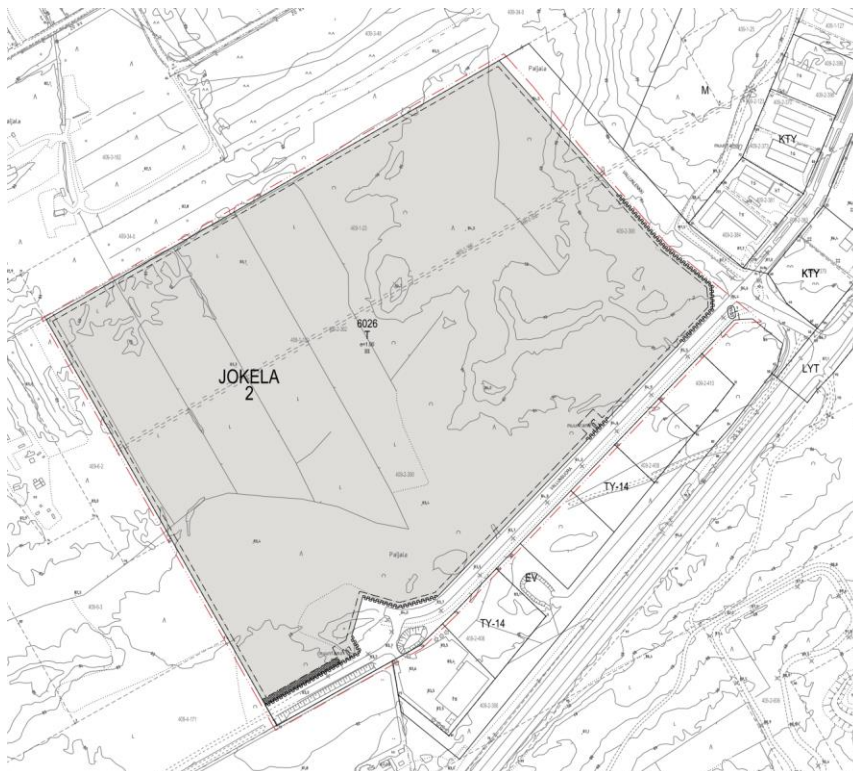
Kuva 2. Ote Tuusulan yleiskaavasta 2040.

2.4 Asemakaava

Nykyinen Vallunlenkin asemakaava on tullut voimaan vuonna 2015 (Kuva 3). Kaava-alueella on useita eri kokoisia tontteja ja katuja. Vallunlenkin ja Ridasjärventien osalta nykyinen Vallunlenkin asemakaava jää voimaan. Uudessa asemakaavaehdotuksessa (2024) alue on yhdistetty yhdeksi suureksi teollisuus- ja varastorakennusten kortteliksi (Kuva 4).



Kuva 3: Ote Vallunlenkin asemakaavasta. (2015)



Kuva 4: Ote Vallunlenkin uudesta alustavasta asemakaavaehdotuksesta (2024).

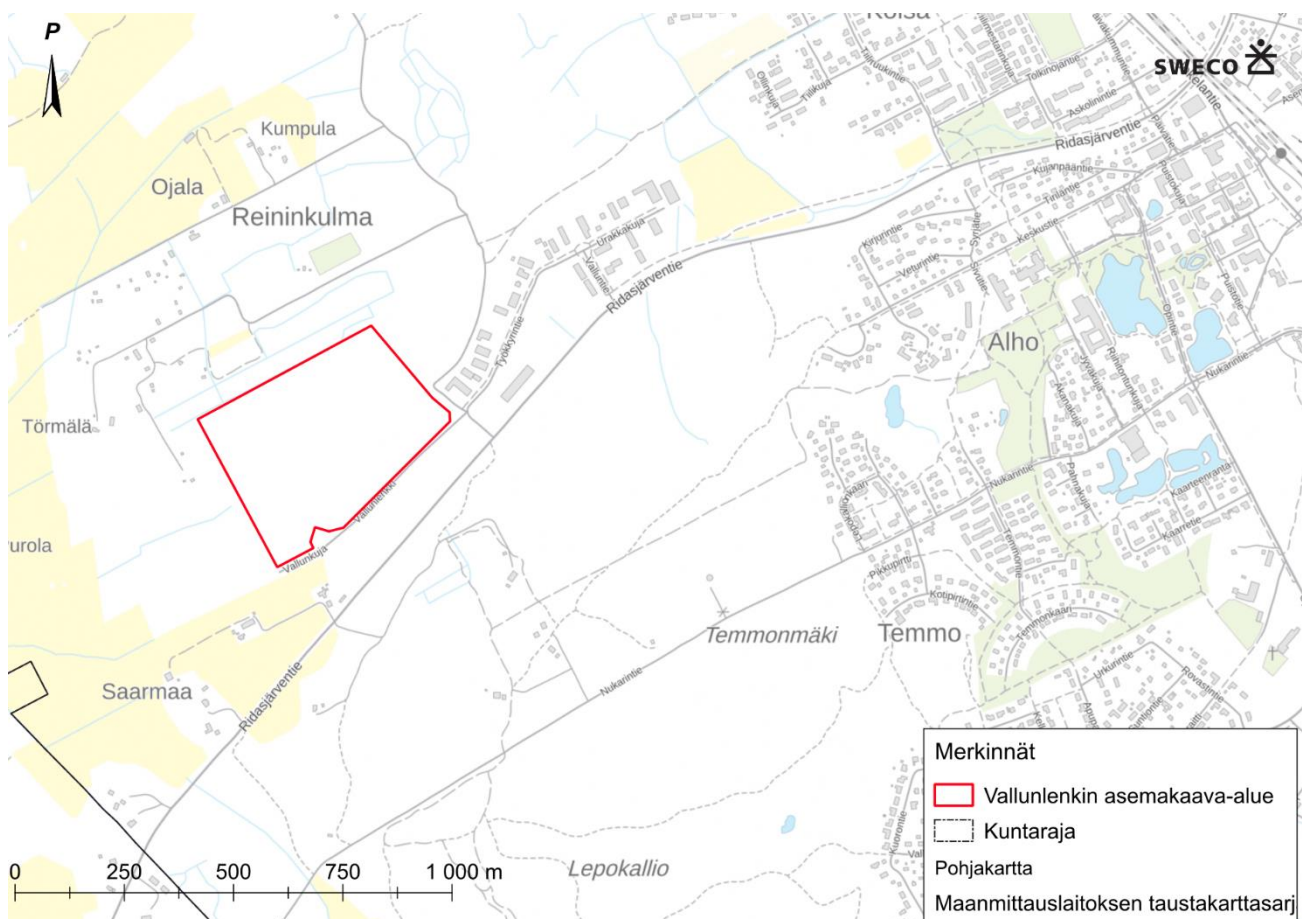
Vallunlenkin asemakaava-alueen koillispuolella on käynnissä Länsi-Kolsan asemakaavahanke. Länsi-Kolsan asemakaavasta on tehty 3 luonnosta, jotka ovat olleet nähtävillä 3.10. - 1.11.2024. Alueelle suunnitellaan asumista 200–600 asukkaalle. Nähtävillä olleiden luonnosten perusteella Länsi-Kolsan asemakaavasta syntyvä liikenne ei suoraan vaikuta suunnittelualueeseen tai sen liikenneverkkoon. Länsi-Kolsan suunnittelu on kuitenkin vielä käynnissä, eikä alueelle johtavan katuyhteyden paikka ole vielä tiedossa.

3 Liikenteen nykytila

3.1 Autoliikenne

Kaava-alue sijaitsee Ridasjärventien (yhdystie 1403) varrella noin 2,5 km Jokelan keskustasta länteen. Tie päättyy lännessä Nurmijärven puolella Hämeentiehen (kantatiehen 45), jonka kautta pääsee etelään Vantaalle ja Helsinkiin ja pohjoiseen Helsinki-Tampere-moottoritille (valtatie 3) Nopon eritasoliittymän kautta. Idässä Ridasjärventie kulkee Jokelan keskustan läpi pohjoiseen. Keskustassa Ridasjärventie risteää Jokelantien (kantatie 1421) kanssa, jonka kautta pääsee kaakossa Järvenpään ja luoteessa Hyvinkäälle.

Kaava-alueelle pääsee Ridasjärventieltä Vallunlenkin liittymän kautta. Vallunlenkki muodostaa nelihaaraliittymän Työkkyrintien ja Reinintien kanssa noin 90 metrin päässä Ridasjärventien liittymästä. Työkkyrintien varrella on työpaikka-alue ja Reinintien kautta pääsee Reininkulman asuintaloille sekä maa- ja metsätalousalueille. Vallunlenkki ja Työkkyrintie ovat kunnan omistamia teitä ja Reinintie on yksityistie. Kaava-alueen sijoittuminen on esitetty kuvassa (Kuva 5).



Kuva 5. Vallunlenkin asemakaava-alue ja sen kytkeytyminen tieverkkoon.

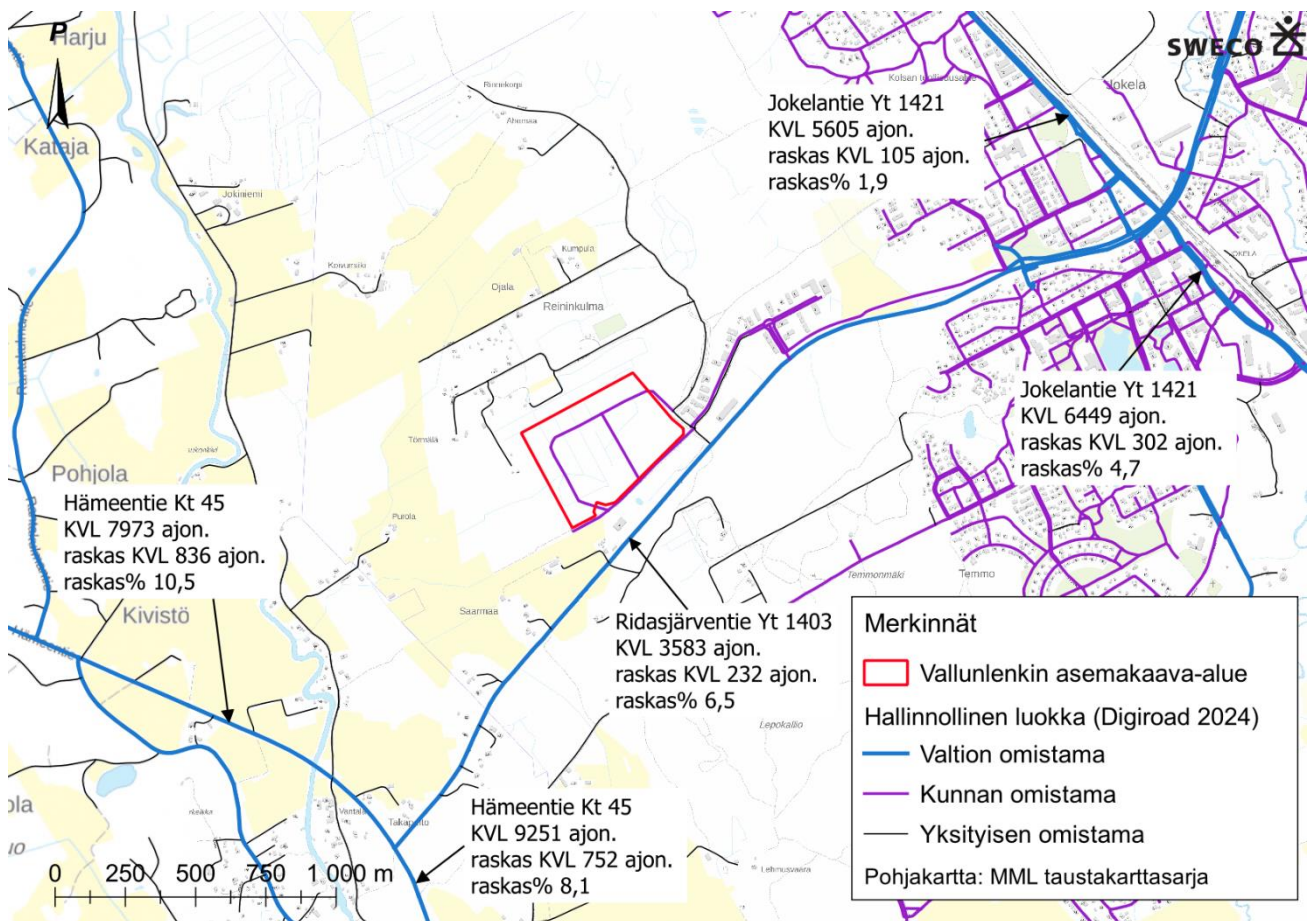
Uuden kaavan vaikutustenarvioinnin kannalta keskeisiä liittymiä ovat Vallunlenkin, Työkkyrintien ja Reinintien nelihaaraliittymä, Vallunlenkin ja Ridasjärventien liittymä ja sekä Ridasjärventien ja Hämeentien liittymä. Nelihaaraliittymä on nykyisin avoin liittymä ja liikennemäärät ovat vähäisiä. Myös Vallunlenkin ja Ridasjärventien liittymä on avoin liittymä. Ridasjärventien ja Hämeentien liittymä on tulppaliittymä, jossa ei

nykyisin ole merkittyjä kääntymiskaistoja, mutta ryhmittymiselle ja ohittamiselle on varattu tilaa. Liittymä sijaitsee Nurmijärven puolella.

Ridasjärventielle ei ole liittymää Jokelantien kanssa, vaan Ridasjärventieltä opastetaan Jokelantielle Hyvinkään ja Järvenpään suuntiin Päiväkummuntien ja Tolkinojantien kautta. Ridasjärventien, Päiväkummuntien ja Päivätien nelihaaraliittymä on nykyisin kanavoitu ja Ridasjärventielle on kääntymiskaistat vasemmalle kääntyville. Jokelantien ja Tolkinojantien liittymä on kanavoitu ja kaikilla suunnilla on kääntymiskaistat. Myös Päivätien ja Keskustien kautta pääsee Jokelantielle, mutta yhteys on rauhoitettu hidastein. Keskustien ja Jokelantien liittymässä kahdella suunnalla on saareke, mutta ei kääntymiskaistoja.

Ridasjärventien keskimääräinen vuorokauden liikennemäärä oli noin 3600 ajoneuvoa vuorokaudessa vuonna 2023, josta raskasta liikennettä oli 230 ajon./vrk eli noin 15,4 %. Hämeentien liikennemäärät olivat vuonna 2021 Ridasjärventien liittymän eteläpuolella 9300 ajon./vrk (raskasta liikennettä 8,1 %) ja pohjoispuolella 8000 ajon./vrk (raskasta liikennettä 10,5 %). Jokelantiella liikennemäärät olivat vuonna 2023 Ridasjärventien eteläpuolella 6500 ajon./vrk (raskasta liikennettä 4,7 %) ja pohjoispuolella 5600 ajon./vrk (raskasta liikennettä 1,9 %). Liikennemäärät ovat Väyläviraston Tiestötiedot-aineistosta ja esitetty Kuva 6.

Työkkyrintien tai Reinintien nykyisistä liikennemääristä ei ole tietoa. Liikennemäärät ovat todennäköisesti matalia ja liittymään tulevaa liikennettä muutama sata ajoneuvoa vuorokaudessa, sillä työpaikka-alueelle johtaa toinen yhteys eikä alue ole suuri, ja Reinintielle asukkaita on parikymmentä (Tilastokeskus, 2023).



Kuva 6. Vallunlenkin asemakaava-alue, keskeisten teiden liikennemäärät (Tiestötiedot, 2024) ja teiden hallinnollinen luokka.

Ridasjärventie, Jokelantie sekä Hämeentie kuuluvat suurten erikoiskuljetusten valtakunnalliseen tavoitetieverkkoon.

3.2 Joukkoliikenne

Suunnittelualueen lähellä ei ole käytössä olevia joukkoliikenteen pysäkkejä. Lähin juna-asema on Jokela, jonne on noin 2,5 km suunnittelualueelta. Jokelan asemalla pysähtyy R-juna Helsingistä Riihimäkeen. Jokelasta matka-aika junalla Helsinkiin on 40 min, Järvenpäähän 8 min, Riihimäkeen 18 min ja Hyvinkäälle 6 min.

Jokelaan kulkevat HSL:n linja-autolinjat 865 (Jokela-Hyrylä), 966 (Jokela-Terrisuo) ja 967 (Jokela-Kellokoski). Suunnittelualueen lähin pysäkki on Riihihaanpolku (linja 965) noin 2 km päässä. Joukkoliikenne on esitetty Kuva 7. Lisäksi Ridasjärventien varressa on linja-autopysäkkejä, joiden kautta ei kulje nykyisin linjaliikennettä. Vallunlenkin liittymän kohdalla on pysäkipari, josta etelänpuoleinen pysäkki sijaitsee keskellä Vallunlenkin liittymää.

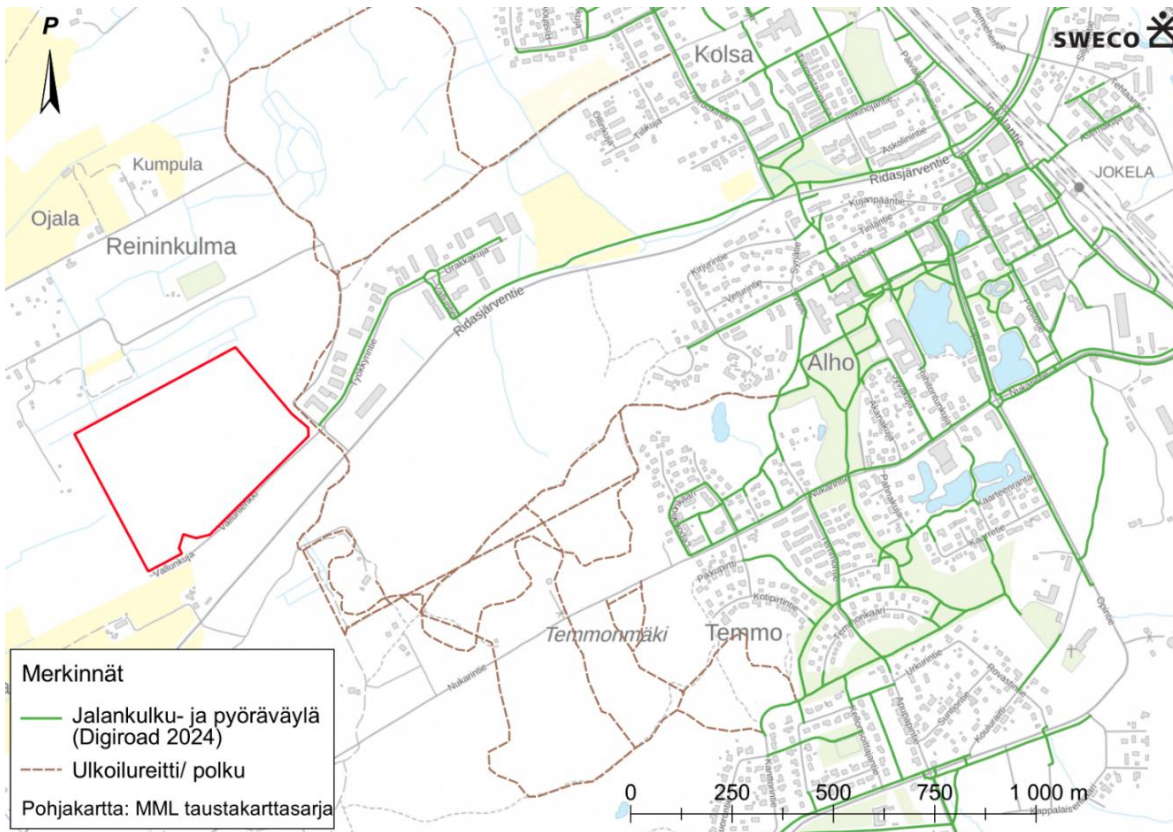


Kuva 7. Ote HSL:n Tuusulan reittikartasta 8/2024. (HSL, 2024)

3.3 Kävely- ja pyöräliikenne

Lähelle kaava-alueetta Työkkyrintielle tulee jalankulku- ja pyöräväylä keskustasta (Kuva 8). Alue on hyvin saavutettavissa Jokelan alueelta etenkin pyörällä.

Suunnittelualueen lähellä on virkistysalue Temmonmäki, jonka ulkoilureitit jatkuvat Ridasjärventien pohjoispuolelle asemakaava-alueen itäreunan vieritse. Ridasjärventielle ei ole suojatietä ulkoilureittien ylityspaikassa. Talvella virkistysreiteillä on latuja.

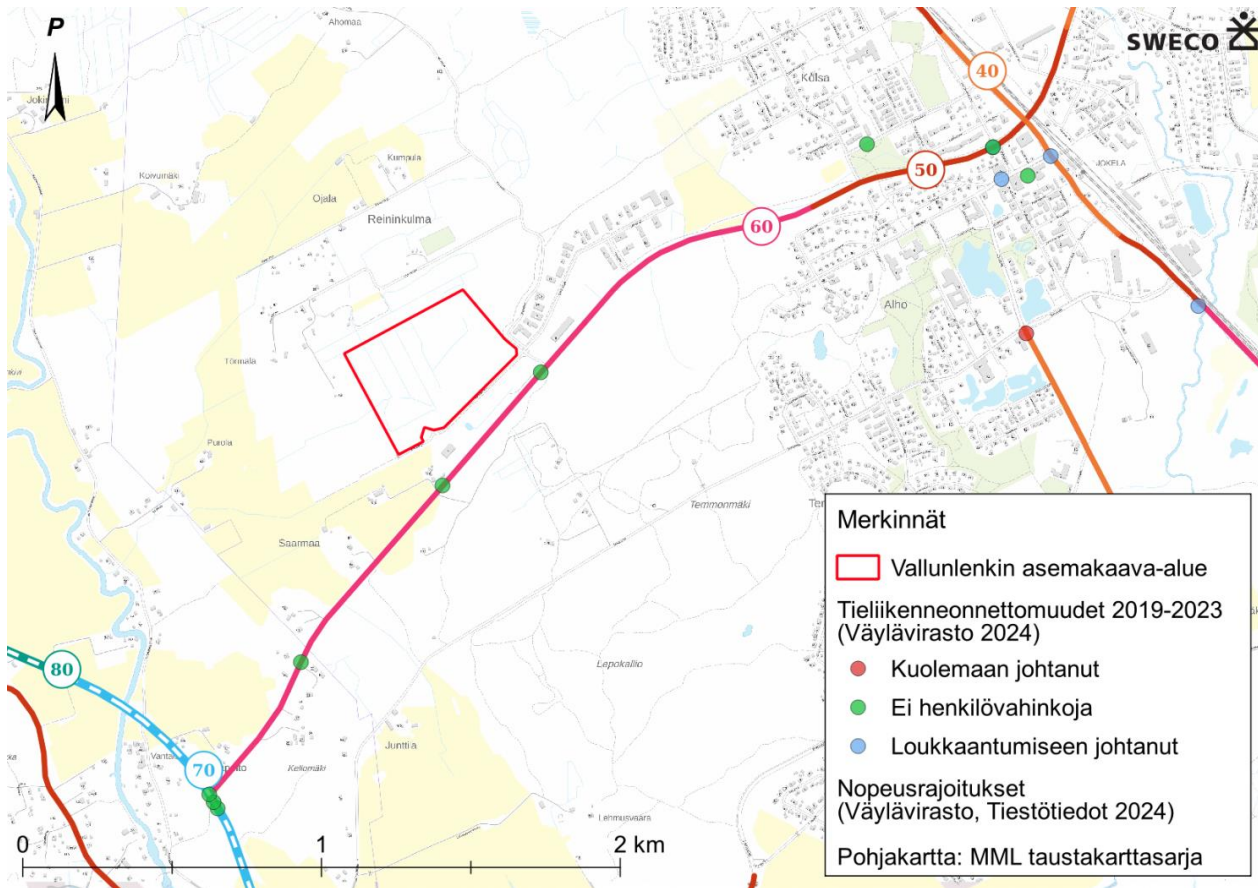


Kuva 8. Jalankulku- ja pyörävyälyt sekä virkistysreitit Jokelassa.

3.4 Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueen lähellä tapahtuneet tieliikenneonnettomuudet vuosina 2019–2023 ja tieverkon nopeusrajoitukset on esitetty Kuva 9. Suunnittelualueen kannalta keskeinen paikka on Ridasjärventien ja Vallunlenkin liittymä, jonka läheisyydessä Ridasjärventiellä on tapahtunut yksi onnettomuus vuosien 2019–2023 aikana. Onnettomuus oli yksittäisonnettomuus, joka ei johtanut henkilövahinkoihin. Ridasjärventiellä nopeusrajoitus on taajama-alueen ulkopuolella 60 km/h ja taajama-alueella 50 km/h. Hämeentiellä lähellä Ridasjärventien liittymää on tapahtunut neljä onnettomuutta vuosina 2019–2023, jotka eivät johtaneet henkilövahinkoihin. Hämeentiellä risteyksen kohdalla nopeusrajoitus 70 km/h. Päivätien kohdalla Ridasjärventien ylittävällä suoja-alueella on tapahtunut loukkaantumiseen johtanut jalankulkijaonnettomuus sekä risteämisjonnettomuus, joka ei johtanut henkilövahinkoihin. Edellä mainittujen onnettomuuksien lisäksi Ridasjärventiellä on sattunut kaksi onnettomuutta, jotka eivät ole johtaneet henkilövahinkoihin.

Vaikutustenarvioinnissa liikenneturvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota erityisesti risteyksissä.



Kuva 9. Nopeusrajoitukset ja tieliikenneonnettomuudet 2019-2023.

4 Tiehankkeet ja -suunnitelmat

4.1 Nopon eritasoliittymä

Uudenmaan ELY-keskus on käynnistänyt suunnittelun valtatie 25 parantamisesta Nopon (mt 130 ja vt3) kohdalla. Hankkeessa mitoitetaan pohjoispuolen ramppien liittyminen ja erkaneminen jouhevammaksi sekä rakennetaan eteläpuolen rampit uudelleen. Eritasoliittymän yhteyteen rakennetaan linja-autopysäkit. Nykyinen erillinen ramppi maantieltä 130 etelästä valtatielle 3 itään katkaistaan. (Uudenmaan ELY-keskus, 2019)

Tiesuunnitelman tarkoituksena on parantaa valtatie 25 liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta täydentämällä valtatie 3 eritasoliittymä suorilla rampeilla sekä maantie 130 eritasoliittymän parantaminen. Lisäksi hankkeessa tehdään tiejärjestelyjä. (Uudenmaan ELY-keskus, 2022)

5 Maankäyttö ja liikenteelliset vaikutukset

Alustavan kaavaehdotuksen mukaisen tontin pinta-ala on noin 167 000 m² eli 16,7 ha. Tontin tehokkuusluku on kaavassa 1, mikä mahdollistaa tontille 167 000 k-m² rakentamista. Asemakaava sallii pääkäyttötarkoituksena teollisuus- ja varastorakentamisen, joten liikenneselvityksessä päädyttiin tekemään kolmen skenaarion tarkastelu, jossa selvitetään eri toimintojen vaikutusta alueen liikenneverkkoon. Aluetta suunnitellaan yhden toimijan tontiksi ja skenaarioihin valittiin liikennetuotoksiltaan erilaiset suuria tontteja vaativat toiminnot.

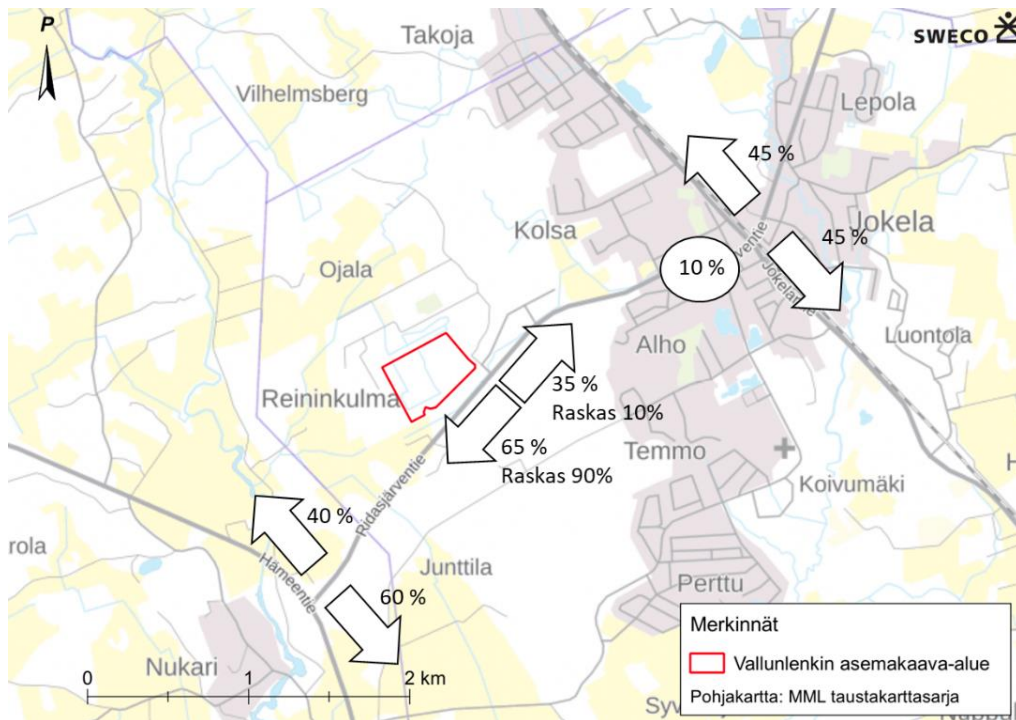
Skenaarion 1 lähtökohdaksi valittiin datakeskus, joka valmistuttuaan synnyttää vähäisiä liikennemääriä. Skenaarion 2 lähtökohta on tehdas, joka tuottaa jonkin verran raskasta ja työmatkaliikennettä. Skenaariossa 3 alueelle sijoittuu logistiikkakeskus, joka tuottaa vaihtoehtoista eniten liikennettä. Skenaariot on kuvattu tarkemmin seuraavissa kappaleissa.

Liikennetuotosten laskemisessa on käytetty soveltuvilta osin Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -ohjetta (Ympäristöministeriö, 2008). Henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste työmatkoilla on ohjeen mukaan 1,11 (Helsingin seutu vaikutusalueineen). Työmatkojen kulkutapajakaumana on käytetty taulukon 4.22 (s. 39) Helsingin seutu vaikutusalueineen kohtaa asemanseutu, alle 2,5 km:n etäisyys. Kulkutapajakauma on taulukon mukaan:

- Jalan 7 %
- Pyörällä 12 %
- Henkilöautolla 80 %
- Joukkoliikenteellä 1 %

5.1 Liikenteen suuntautuminen

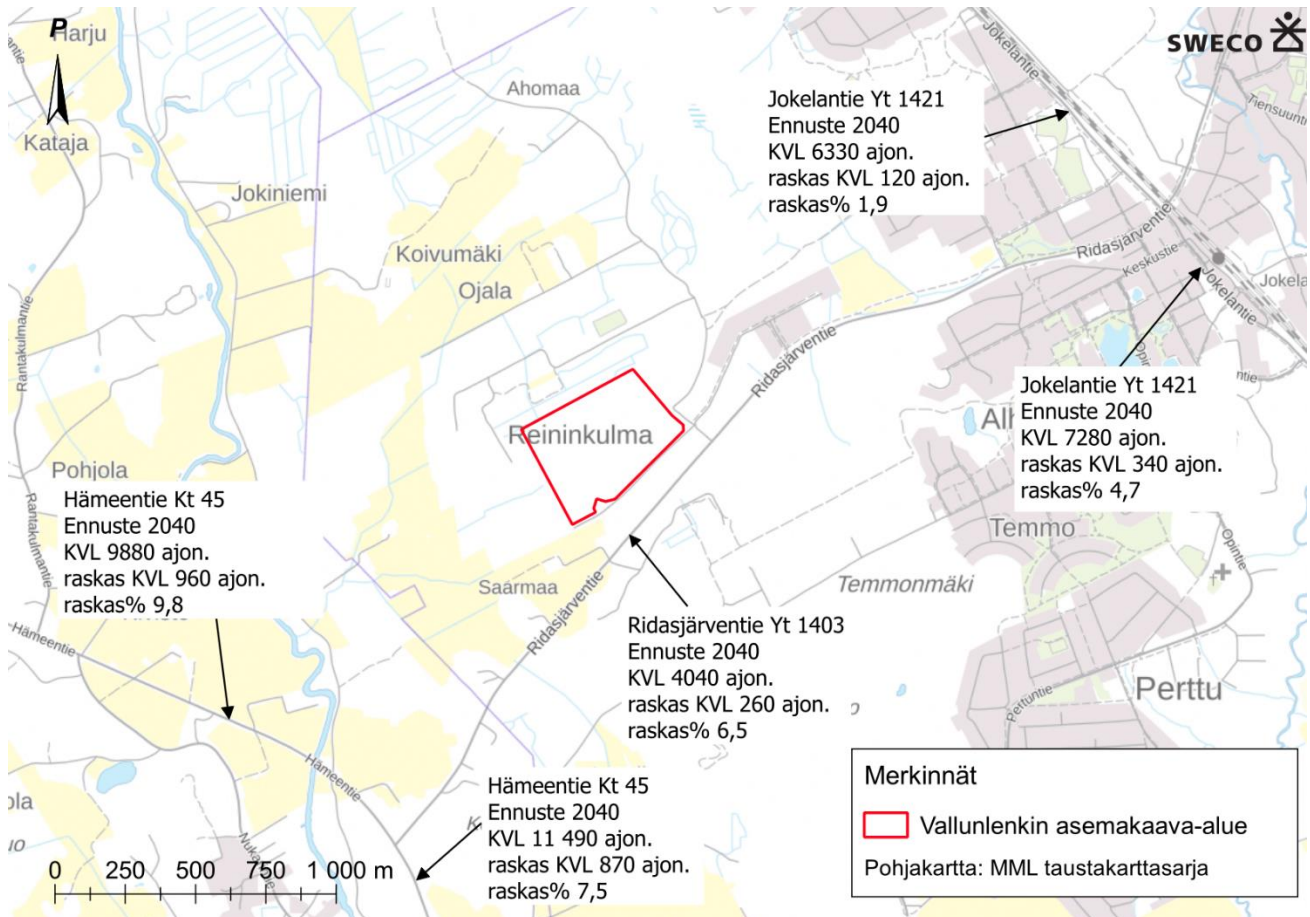
Maankäytöstä syntyneen liikenteen suuntautuminen on tehty asiantuntija-arviona, sillä liittymistä ei ole laskentatietoja. Henkilö- ja pakettiautoista arvioidaan suuntautuvan 65 % Ridasjärventietä länteen ja 35 % itään, sillä Hämeentien ja valtatie 3 suunnilta saapuvan työmatkaliikenteen oletetaan olevan pääasiassa auto, kun taas Jokelan suunnasta saapuvan työmatkaliikenteen oletetaan käyttävän myös muilta kulkumuotoja. Raskaasta liikenteestä on arvioitu suuntautuvan Ridasjärventietä 90 % länteen ja 10 % itään, sillä valtatie 3 on nopein reitti suuriin kaupunkikeskuksiin. Ridasjärventietä länteen suuntaavista ajoneuvoista arvioidaan 60 % kääntyvän Hämeentielle etelään ja 40 % pohjoiseen. Ridasjärventietä itään suuntaavista ajoneuvoista arvioidaan jäävän paikalliskatuverkolle 10 % ja loppujen suuntautuvan puoliksi Jokelantielle etelään ja pohjoiseen. Arvioidut suuntautumiset on esitetty Kuva 10.



Kuva 10. Vallunlenkin asemakaavan liikennetuotosten suuntautuminen tieverkolla.

5.2 Tieverkon yleinen liikenne-ennuste

Traficomien valtakunnallista tieliikenne-ennustetta (2022) käytetään tieverkon keskeisten väylien liikennemäärien arvioimiseen tulevaisuudessa. Skenaarioiden liikennetuotokset on lisätty tämän ennusteen päälle kuvissa 12–14. Vallunlenkin asemakaavan vaikutusalueen tieverkon vuoden 2040 liikenne-ennusteet on esitetty Kuva 11.

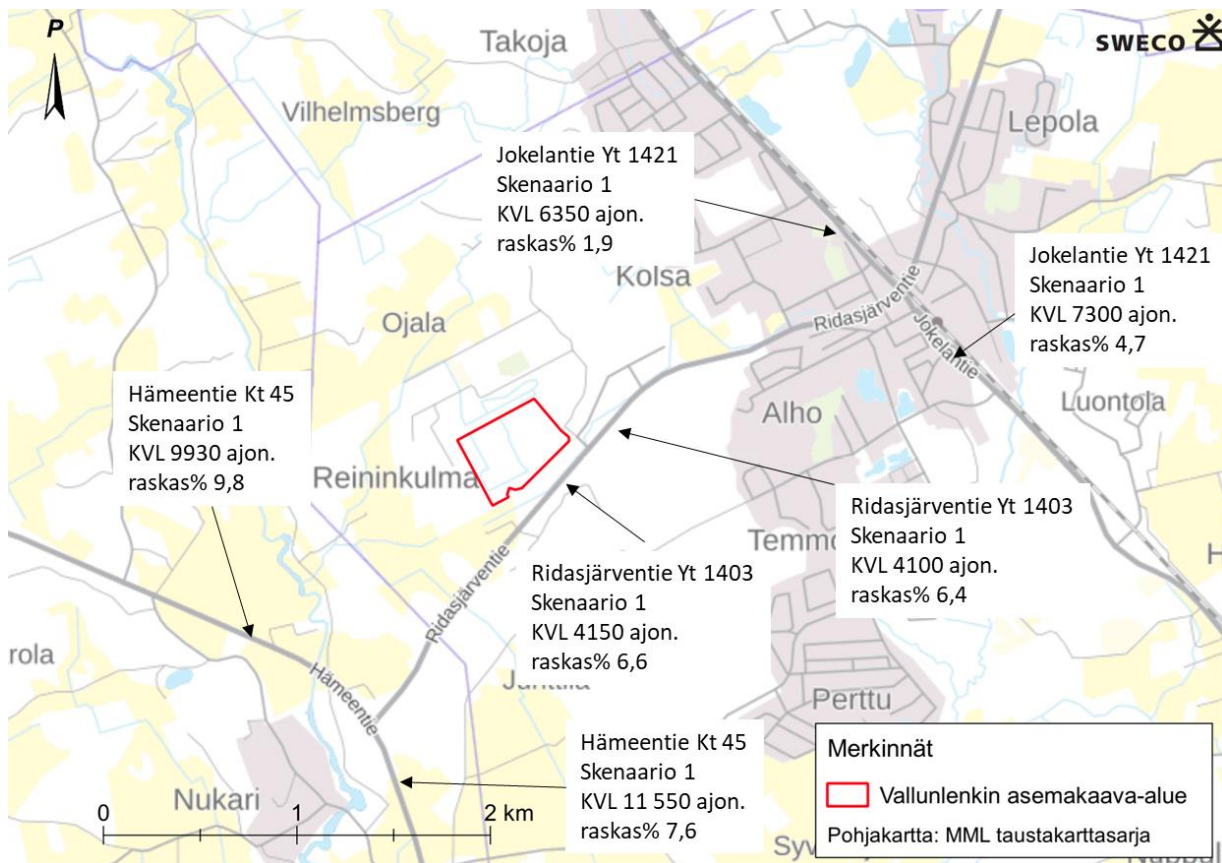


Kuva 11. Tieverkon liikennemäärät ennustevuonna 2040.

5.3 Skenaario 1

5.3.1 Liikennetuotoslaskelma ja liikenne-ennuste

Skenaariossa 1 liikennetuotos syntyy datakeskuksen liikennemääristä. Datakeskusten liikennemäärien arviointiin ei ole ohjetta ja liikennemäärät on laskettu muiden datakeskusten YVA-selvitysten liikennemääräarvioiden perusteella. Suunnittelualueen tontin pinta-alan perusteella datakeskukseen arvioidaan sijoittuvan 100 työpaikkaa, mikä tuottaa tieverkolle henkilöautoliikennettä noin 145 ajon/vrk ja lisäksi noin 14 kävelymatkaa, 24 pyörämatkaa ja 2 joukkoliikennematkaa. Raskasta liikennettä syntyy arvioilta noin 15 ajon./vrk. Yhteensä ajoneuvoliikennettä syntyy 160 ajon./vrk. Liikennemäärän jakautuminen tieverkolle ennustetilanteessa 2040 on esitetty Kuva 12.



Kuva 12. Skenaarion 1 mukainen liikenne-ennuste vuodelle 2040.

5.3.2 Vaikutukset ja toimenpiteet

Datakeskuksen synnyttämä liikennemäärä ei ole kovin suuri ja vaikutukset liikenneverkkoon jäävät pieniksi. Skenaarion liikennemäärien perusteella Hämeentien ja Ridasjärventien liittymä tulisi kanavoida ja lisätä kääntymiskaistat, sillä kanavointi olisi tarpeen jo nykyisillä liikennemäärillä Tasoliittymät -ohjeen mukaan (Tiehallinto, 2001). Ridasjärventien ja Vallunlenkin liittymä sekä Vallunlenkin, Työkkyrintien ja Reinintien nelihaaraliittymä voidaan liikennemäärien perusteella toteuttaa avoimena liittymänä.

Ridasjärventien ja Päiväkummuntien sekä Tolkinjoantien ja Jokelantien liittymissä liikennemäärät kasvavat vain vähän, eikä liittymien parantamiselle ole niiden vuoksi tarvetta.

Datakeskuksen rakentaminen tuottaa henkilöautoliikennettä ja raskasta liikennettä, joka voi väliaikaisesti aiheuttaa suurempia vaikutuksia liikenneverkkoon.

Liikennetuotoslaskelmien perusteella joukkoliikennematoja ei synny merkittävästi, mutta kävely- ja pyörämatkoja syntyy yhteensä noin 40. Jalankulku- ja pyöräliikenteen mahdollistamiseksi Ridasjärventien varteen on syytä toteuttaa yhdistetty pyörätie ja jalankäytävä. Turvallisuus Valluntien ja Vallunlenkin liittymissä on varmistettava.

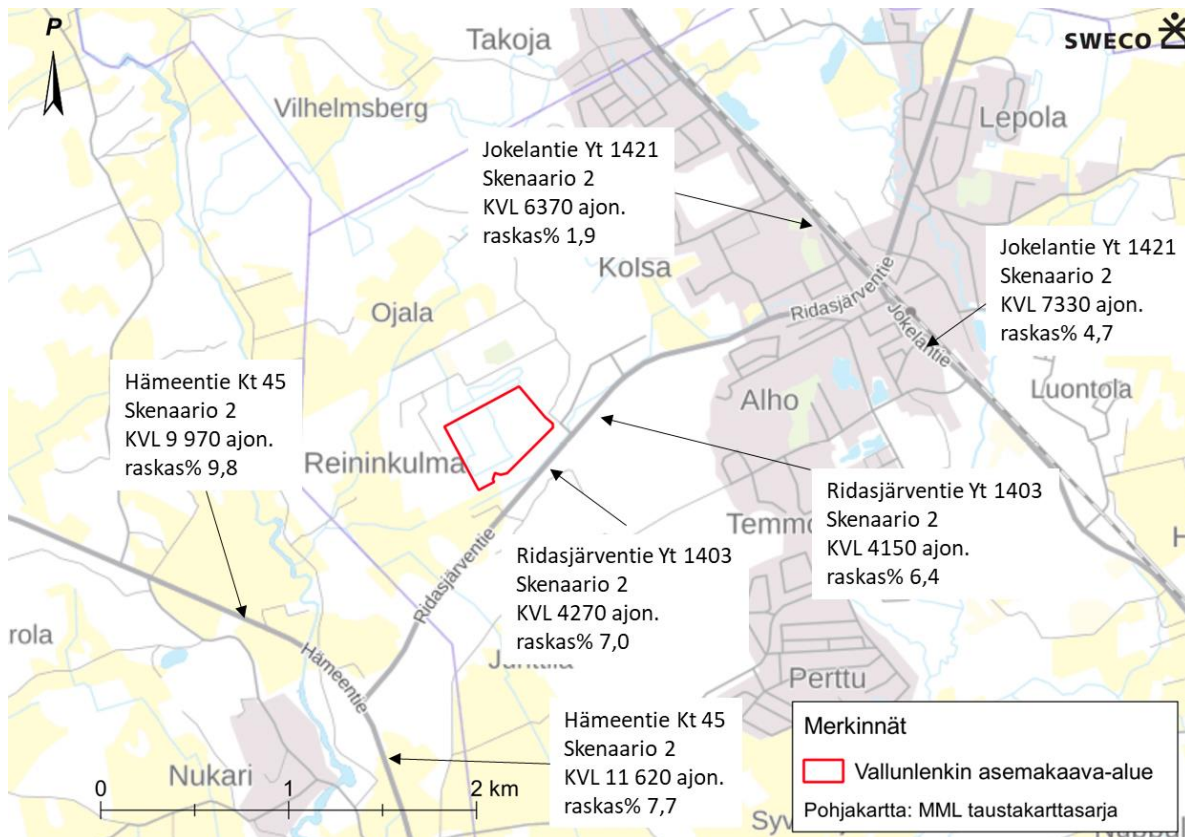
Vaikka liikennetuotoslaskelmien perusteella joukkoliikennematoja ei synny, voidaan kulkutapajakaumaa ohjata kestävämpään suuntaan hyvillä joukkoliikennedyhteyksillä. Uuden maankäytön lisäksi alueella on nykyisiä työpaikkoja, jotka hyötyisivät joukkoliikenteestä.

Liikenneturvallisuuden kannalta huomiota tulee kiinnittää erityisesti Hämeentiehen, jossa on tapahtunut onnettomuuksia Ridasjärventien risteyskohdalla, sekä Ridasjärventien ylittävän suojatien turvallisuuteen Jokelan keskustassa.

5.4 Skenaario 2

5.4.1 Liikennetuotoslaskelma ja liikenne-ennuste

Skenaarion 2 liikennetuotos syntyy tehtaan liikennemäärästä. Tehtaan tehokkuusluvun arvioitiin olevan 0,5 ja työpaikkamäärän 200. Työpaikat tuottavat henkilöautoliikennettä noin 230 ajon./vrk ja lisäksi noin 22 kävelymatkaa, 38 pyörämatkaa ja 3 joukkoliikennematkaa. Tehtaan arvioidaan tuottavan pakettiautoliikennettä 0,06 ajon./100 k-m² ja raskasta liikennettä 0,05 ajon./100 k-m². Pakettiautoliikennettä syntyy arvioilta 50 ajon./vrk ja raskasta liikennettä noin 40 ajon./vrk. Yhteensä ajoneuvoliikennettä syntyy 320 ajon./vrk. Liikennemäärän jakautuminen tieverkolle ennustetilanteessa 2040 on esitetty Kuva 13.



Kuva 13. Skenaarion 2 mukainen liikenne-ennuste vuodelle 2040.

5.4.2 Vaikutukset ja toimenpiteet

Tehtaan synnyttämä liikennemäärä on datakeskusta suurempi, mutta vaikutukset jäävät edelleen vähäisiksi. Liittymien toimivuutta on arvioitu Tasoliittymät -ohjeen (Tiehallinto, 2001) perusteella. Skenaarion liikennemäärien perusteella Hämeentien ja Ridasjärventien liittymä tulisi kanavoida ja lisätä kääntymiskaistat. Ridasjärventien ja Valluntien liittymään saatetaan tarvita pääsuunnalle vasemmalle kääntyvien väistötila, jos nykyisin vasemmalle kääntyviä on yli 100 ajon./vrk ja vasemmalle kääntymiskaista, jos vasemmalle kääntyviä on nykyisin yli 300 ajon./vrk. Liittymä olisi syytä toteuttaa tulppaliittymänä, mikäli liittyvästä suunnasta eli Vallunlenkin kautta saapuu liittymään nykyisin yli 150 ajon./vrk. Työkkyrinien ja Vallunlenkin nelihaaraliittymä toimii liikennemäärien perusteella avoimena liittymänä.

Ridasjärventieltä vasemmalle Päiväkummuntielle kääntyvien määrä kasvaa 46 ajon./vrk. Ridasjärventien suoraan ajavaa liikennettä on vähän, eikä vähäinen liikennemäärän kasvu välttämättä vaikuta liikenteen sujuvuuteen. Mikäli Ridasjärventien, Päiväkummuntien ja Päivätien risteykseen tulee toimivuusongelmia, risteykseen voidaan lisätä liikennevalot. Toimivuus voidaan varmistaa liikennelaskennoin ja toimivuustarkasteluin.

Jokelantie on vilkasliikenteinen tie ja vasemmalle Tolkinojantielle kääntyviä on nykyisin paljon. Skenaariossa 2 kääntyvien määrä lisääntyy noin 20 ajon./vrk. Myös Tolkinojantieltä vasemmalle Jokelantielle kääntyvien määrä kasvaa noin 20 ajon./vrk. Skenaarion mukainen kääntyvien määrän kasvu vähäistä.

Tehtaan rakentaminen tuottaa henkilöautoliikennettä ja raskasta liikennettä, joka voi väliaikaisesti aiheuttaa suurempia vaikutuksia liikenneverkkoon.

Liikennetuotoslaskelmien perusteella joukkoliikennematkoja ei synny merkittävästi, mutta kävely- ja pyörämatkoja syntyy yhteensä 60. Erityisesti pyöräilyn kannalta sijainti on hyvä ja pyöräliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi Ridasjärventien ja Vallunlenkin varteen tulee järjestää laadukas pyöräliikenteen ja jalankulun väylä, jonka turvallisuus Valluntien ja Vallunlenkin liittymissä on varmistettava.

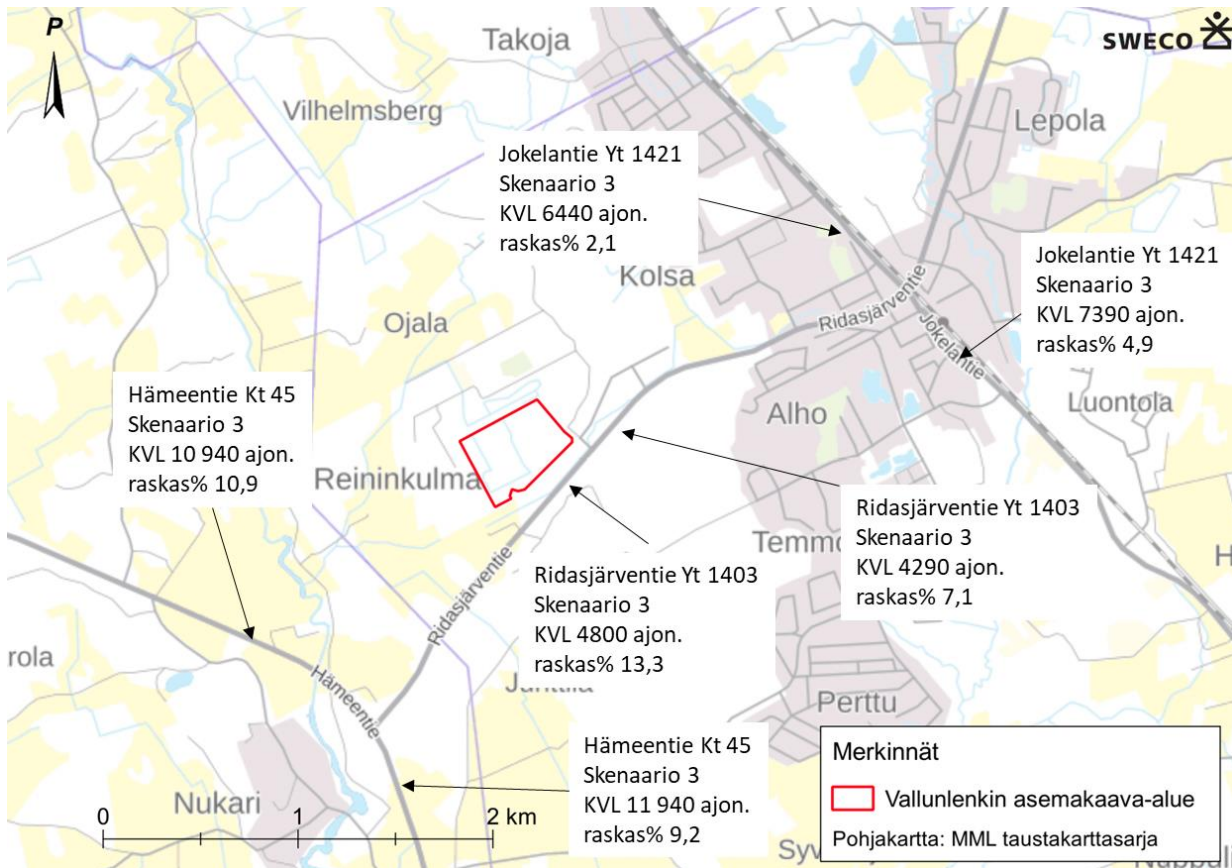
Vaikka liikennetuotoslaskelmien perusteella joukkoliikennematkoja ei synny, voidaan kulkutapajakaumaa ohjata kestävämpään suuntaan hyvillä joukkoliikennedyhteyksillä. Uuden maankäytön lisäksi alueella on nykyisiä työpaikkoja, jotka hyötyisivät joukkoliikenteestä.

Liikenneturvallisuuden kannalta huomiota tulee kiinnittää erityisesti Hämeentiehen, jossa on tapahtunut onnettomuuksia Ridasjärventien risteuksen kohdalla, sekä Ridasjärventien ylittävän suojatien turvallisuuteen Jokelan keskustassa.

5.5 Skenaario 3

5.5.1 Liikennetuotoslaskelma ja liikenne-ennuste

Skenaariossa 3 arvioitiin logistiikkakeskuksen tuottamien liikennemääriä ja sen vaikutuksia. Logistiikkakeskus tuottaa vaihtoehtoista huomattavasti eniten liikennettä ja sillä on siten myös suurimmat liikenteelliset vaikutukset. Logistiikkakeskuksen tehokkuusluvun arvioitiin olevan 0,5, sillä logistiikkakeskus tarvitsee myös piha-alueita. Logistiikkakeskuksen liikennetuotos arvioitiin saatavilla olevien logistiikkakeskusten YVA-raporttien arvioiden perusteella. Muiden logistiikkakeskusten ja tontin arvioidun kerrosneliömäärän perusteella logistiikkakeskuksen työpaikkamäärän arvioitiin olevan 500 työntekijää. Työpaikat tuottavat henkilöautoliikennettä noin 580 ajon./vrk ja lisäksi 56 kävelymatkaa, 192 pyörämatkaa ja 8 joukkoliikennematkaa. Logistiikkakeskuksen arvioidaan raskasta liikennettä 0,09 ajon./100 k-m², joka tarkoittaa raskasta liikennettä noin 420 ajon./vrk. Yhteensä ajoneuvoliikennettä syntyy 1000 ajon./vrk. Liikennemäärän jakautuminen tieverkolle ennustetilanteessa 2040 on esitetty Kuva 14.



Kuva 14 Skenaariossa 3 mukainen liikenne-ennuste vuodelle 2040.

5.5.2 Vaikutukset ja toimenpiteet

Skenaariossa 3 liikennemäärät ovat suurimmat ja erityisesti raskasta liikennettä on paljon. Arvion mukaan raskaan liikenteen osuus on Ridasjärventiellä Vallunlenkin länsipuolella kaksinkertainen nykyiseen nähden. Myös muilla teillä raskaan liikenteen osuus kasvaa jonkin verran.

Liittymien toimivuutta on arvioitu Tasoliittymät -ohjeen (Tiehallinto, 2001) perusteella. Skenaariossa liikennemäärien perusteella Hämeentien ja Ridasjärventien liittymä tulisi kanavoida ja lisätä kääntymiskaistat. Ridasjärventien ja Vallunlenkin liittymään tarvitaan pääsuunnalle vasemmalle kääntyvien väistötila, ja vasemmalle kääntymiskaista, jos vasemmalle kääntyviä on nykyisin yli 50 ajon./vrk. Oikealle kääntymiskaista on tarpeen, mikäli oikealle kääntyviä on nykyisin yli 100 ajon./vrk. Liittymä tulee liikennemäärien perusteella toteuttaa tulppaliittymänä. Työkkyrintien ja Vallunlenkin nelihaaraliittymässä voisi liikennemäärien perusteella harkita tulppaliittymää.

Ridasjärventieltä vasemmalle Päiväkummuntielle kääntyvien määrä kasvaa 110 ajon./vrk, mikä voi vaikuttaa risteyksen toimivuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Mikäli Ridasjärventien, Päiväkummuntien ja Päivätien risteykseen tulee toimivuusongelmia, risteykseen voidaan lisätä liikennevalot. Toimivuus voidaan varmistaa liikennelaskennoin ja toimivuustarkasteluin.

Jokelantie on vilkasliikenteinen tie ja vasemmalle Tolkinojantielle kääntyviä on jo nykyisin paljon. Skenaariossa 3 kääntyvien määrä lisääntyy noin 60 ajon./vrk. Myös Tolkinojantielta vasemmalle Jokelantielle kääntyvien määrä kasvaa noin 60 ajon./vrk. Maankäytön liikennetuotosten myötä liikennemäärät liittymässä kasvavat ja liittymän toimivuutta tulee seurata.

Liikennetuotoslaskelmien perusteella kävely- ja pyörämatkoja syntyy merkittävästi, kaikkiaan noin 150. Liikenteen arvioidaan suuntautuvan Jokelaan. Korkeiden liikennemäärien ja hyvän sijainnin vuoksi Ridasjärventien ja Vallunlenkin varteen tulee järjestää laadukas pyöräliikenteen ja jalankulun väylä ja Työkkyrintien ja Valluntien liittymien turvallisuus on varmistettava.

Vaikka liikennetuotoslaskelmien perusteella joukkoliikennematkoja ei synny, voidaan kulkutapajakaumaa ohjata kestävämpään suuntaan hyvillä joukkoliikennenyhteyksillä. Uuden maankäytön lisäksi alueella on nykyisiä työpaikkoja, jotka hyötyisivät joukkoliikenteestä.

Liikenneturvallisuuden kannalta huomiota tulee kiinnittää erityisesti Hämeentiehen, jossa on tapahtunut onnettomuuksia Ridasjärventien risteuksen kohdalla, sekä Ridasjärventien ylittävän suojatien turvallisuuteen Jokelan keskustassa.

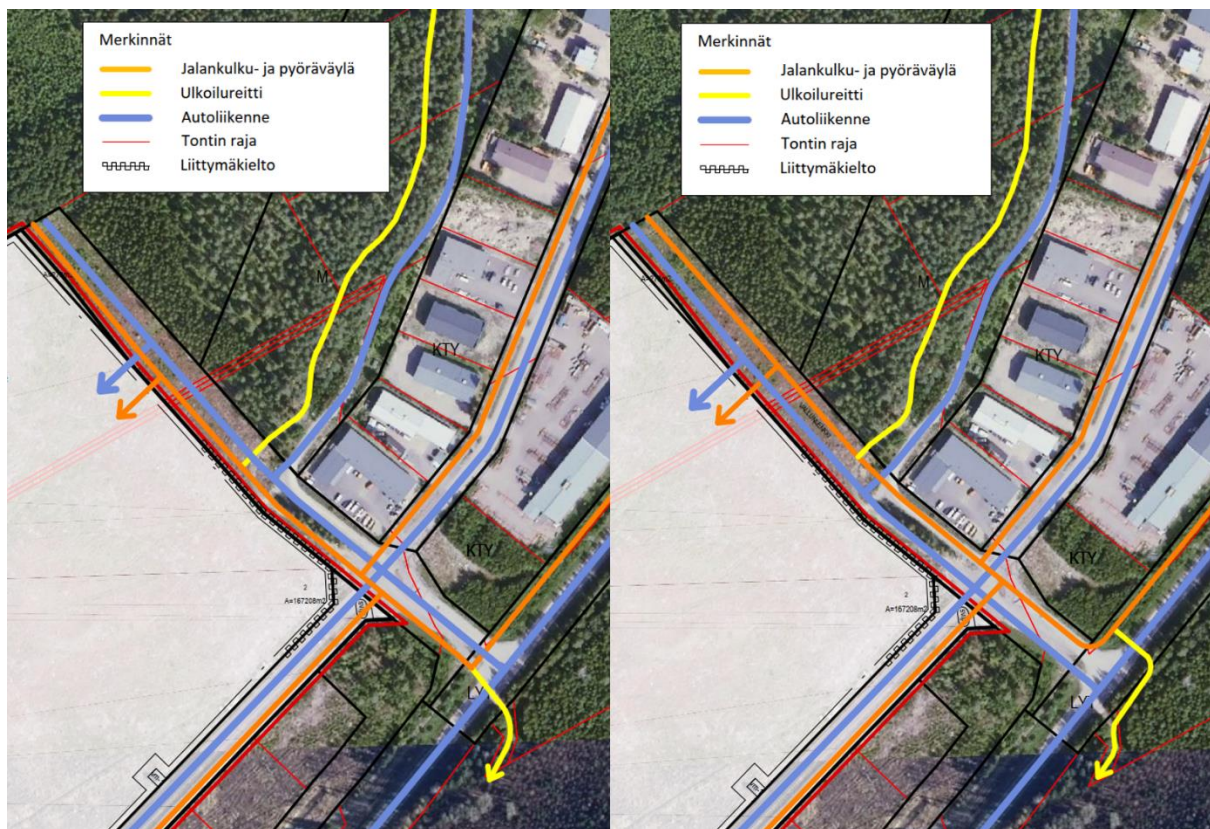
6 Yleiset vaikutukset ja yhteenveto

Yleisesti kaavan sijainti on liikenteellisestä näkökulmasta sopiva teollisuus- ja varastoalueeksi, sillä niiden synnyttämä liikenne ei aiheuta merkittäviä turvallisuusongelmia tai muita haasteita lähialueen liikenneverkkoon. Suunnittelualueen vilkkaimmilla teillä liikennemäärät ovat kuitenkin jo suuria, jonka vuoksi liittymien toimivuus ja turvallisuus tulee varmistaa alueen käyttötarkoituksen, siitä syntyvien liikennemäärien ja liikenteen suuntautumisen selvittäessä.

Karkean tilavaraustarkastelun perusteella nykyiselle Ridasjärventien tiealueelle ja asemakaavan mukaiselle katualueelle mahtuu skenaarion 3 mukaisen liittymän tarvittavat liikennejärjestelyt sekä jalankulku- ja pyöräväylät.

Joukkoliikennettä alueella kannattaa kehittää, mikäli työntekijämäärä alueella kasvaa merkittävästi. Ridasjärventien ja Vallunlenkin pysäkkipari tulee sijoittaa liittymän ulkopuolelle turvallisuuden parantamiseksi. Pysäkit kannattaa sijoittaa mahdollisen uuden jalankulku- ja pyöräväylän yhteyteen, joka mahdollistaa turvallisen siirtymisen pysäkille.

Uusien jalankulku- ja pyöräreittien sekä autoliikenteen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota reittien turvallisuuteen ja jatkuvuuteen sekä huomioida ulkoilureittien linjaukset. Kuva 15 on kaksi esimerkkiä jalankulun ja pyöräilyn, ulkoilun ja autoliikenteen reittien järjestämiseksi, jotta reitistö on selkeä. Esimerkeistä oikeanpuoleisessa Ridasjärventien ylityspaikka on vaihtoehdoista turvallisempi, jos teollisuusalueelle suuntautuvaa liikennettä tulee enemmän lännen suunnasta.



Kuva 15: Esimerkki kulkumuotojen liikennejärjestelyiksi.

Lähteet

ELY-keskus, 2019. Valtatie 25 välillä Hanko–Mäntsälä, Hankearviointi ja kehittämisselvityksen päivitys. Raportteja 6/2019. Saatavilla:

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/169689/Raportteja%206%202019.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

ELY-keskus, 2019. Valtatien 25 parantaminen Nopon (maantien 130 ja valtatie 3) kohdalla tiejärjestelyineen. Kuulutus tiesuunnitelman aloittamisesta UUELY/6366/2022. Saatavilla: https://www.ely-keskus.fi/documents/13166/0/10T_Kuulutus_TS_aloittaminen_vt25_mt130_ja_vt3.pdf/3d93a403-e827-2b43-9b82-0d102a9a50ec?t=1653025231269

ELY-keskus, 2019. Valtatie 25 välillä Hanko–Mäntsälä, hankearviointi ja kehittämisselvityksen päivitys. Raportteja 6/2019. Saatavilla:

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/169689/Raportteja%206%202019.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

HSL, 2023. Tuusulan linjakartta 14.8.2023-11.8.2024. Saatavilla:

https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/matkustaminen/tulostettavat-aikataulut-ja-kartat/reittikartat/alueittain/linjak_tuusula_865x1180mm_14082023-11082024_www.pdf

Tiehallinto, 2001. Tasoliittymät. Saatavilla: https://www.tieh.fi/thohje/pdf/tasoliittymat_ohje.pdf

Tilastokeskus, 2023. Paikkatietoaineisto, Väestöruutuaineisto 1 km x 1 km.

https://stat.fi/org/avoindata/paikkatietoaineistot/vaestoruutuaineisto_1km.html

Traficom, 2022. Valtakunnalliset liikenne-ennusteet.

Tuusulan kunta, 2022. Tuusulan yleiskaava 2040. Saatavilla: https://www.tuusula.fi/sivu.tmpl?sivu_id=2801

Tuusulan kunta, 2015. Vallunlenkin asemakaava. Saatavilla: https://www.tuusula.fi/sivu.tmpl?sivu_id=5481

Tuusulan kunta, 2023. Vireillä olevat asemakaavahankkeet, Länsi-Kolsan asemakaava. Saatavilla:

https://kartta.tuusula.fi/Applications/sukka/dist/#/print-plan/https:%252F%252Fkartta.tuusula.fi%252F/sukka_asebakaava_user/1027

Tuusulan kunta, 2023. Vireillä olevat asemakaavahankkeet, Vallunlenkin asemakaava. Saatavilla:

https://kartta.tuusula.fi/Applications/sukka/dist/#/print-plan/https:%252F%252Fkartta.tuusula.fi%252F/sukka_asebakaava_user/1022

Tuusulan kunta, 2024. Karttapalvelu. Saatavilla: <https://kartta.tuusula.fi/>

Uudenmaan liitto, 2020. Uusimaa-kaava 2050, Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Saatavilla:

<https://uudenmaanliitto.fi/kaavoitus-ja-liikenne/maakuntakaavat/uusimaa-kaava-2050/>

Väylävirasto, 2024. Tieliikenneonnettomuudet. Saatavilla:

<https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Tie/Tieliikenneonnettomuudet>

Väylävirasto, 2022. Pyöräliikenteen suunnittelu. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Saatavilla:

https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf

Väylävirasto, 2024. Suomen väylät -karttapalvelu, Digiroad ja Tiestötiedot -aineistot. Saatavilla:

<https://suomenvaylat.vayla.fi/>

Ympäristöministeriö, 2008. Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen ympäristö 27 |

2008. Saatavilla: <https://helda.helsinki.fi/server/api/core/bitstreams/c9120e76-90ad-4fe5-b54e-fd0593749db2/content>