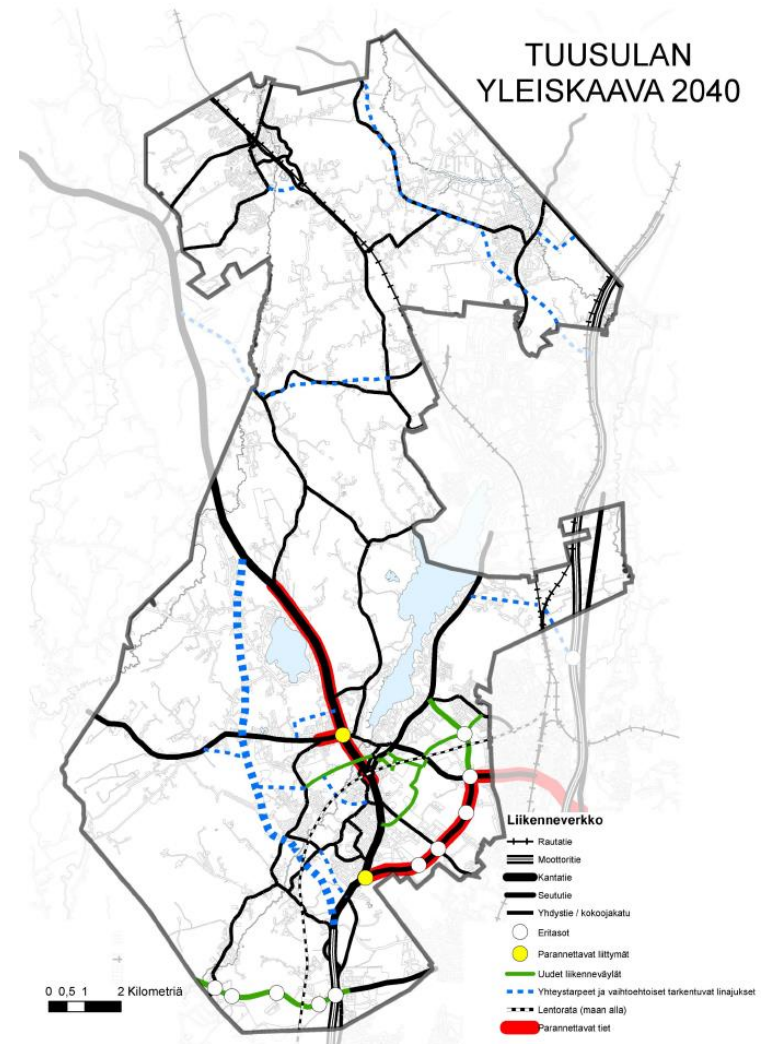




**Tuusulan yleiskaavan liikenteelliset hanketarkastelut ja
yleiskaavan tavoiteverkon laadinta
16.4.2015**

Tausta

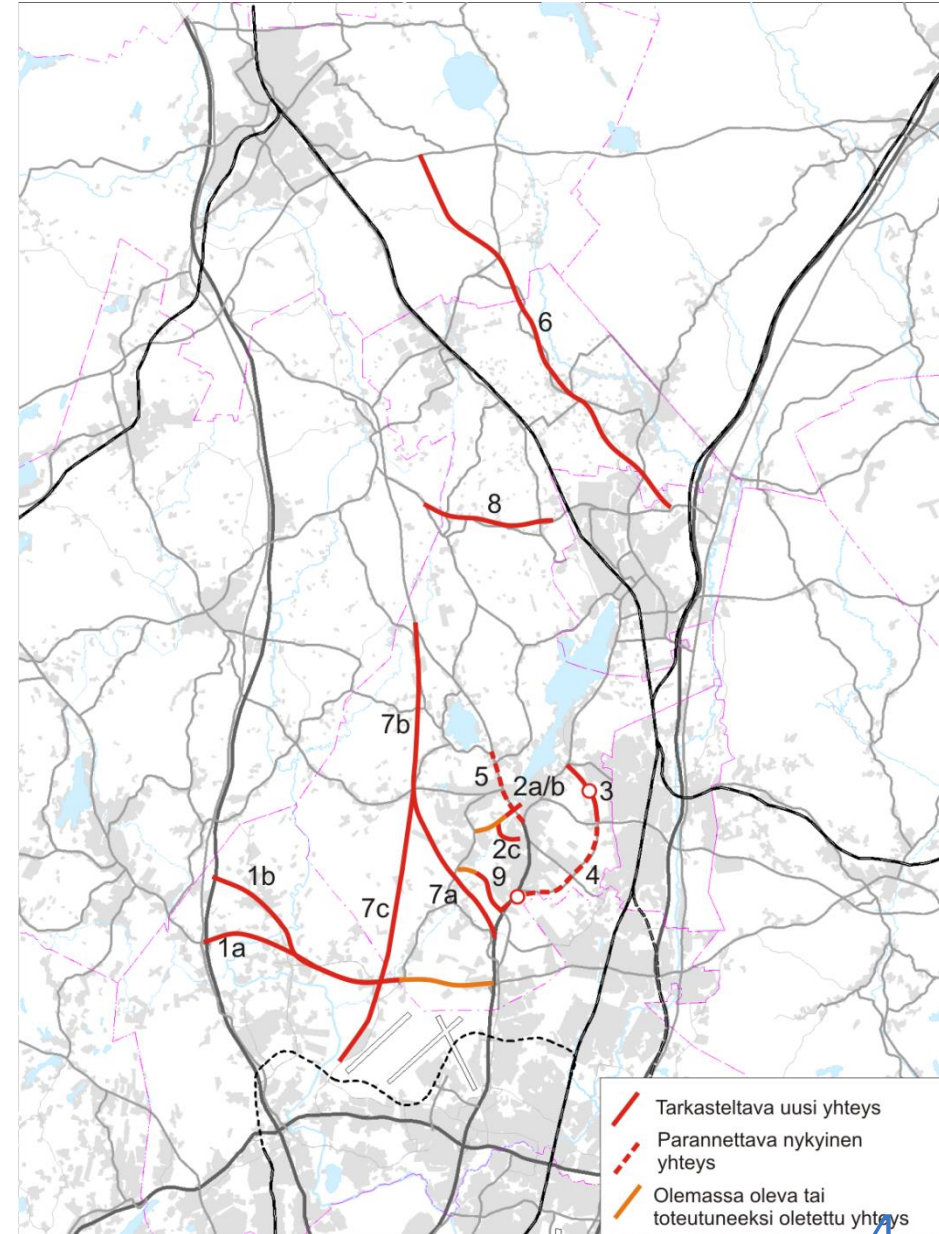
- Tuusulan yleiskaavaluonnoksessa on yleiskaavan liikenneverkossa esitetty kaikki esillä olleet hankkeet
- Yleiskaavan hanketarkasteluiden laadinnan tarkoituksena on antaa taustatietoa kunkin liikennehankkeen vaikutuksista sekä hanketta käyttävästä liikenteestä hankkeiden tarpeellisuuden arvioinnin tueksi
- Yleiskaavan liikenteellisten hanketarkasteluiden perusteella on tarkoitus laatia yleiskaavan liikenneverkoksi esitettävä tavoiteverkko, joka sisältää tarkoituksenmukaiset liikennehankkeet



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
 10. Maisalantien parantaminen
 11. Joukkoliikenteen liityntälinja Kehäradan varteen (Hyrylä-Ruskeasanta)



1a. Kehä IV, eteläinen linjaus

Hankkeen kuvaus

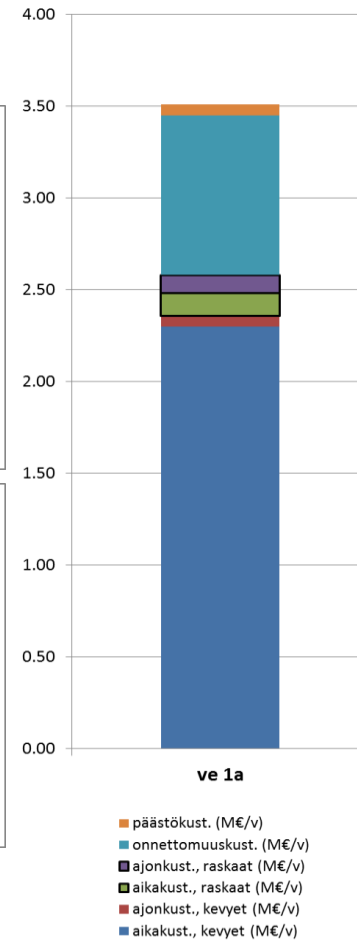
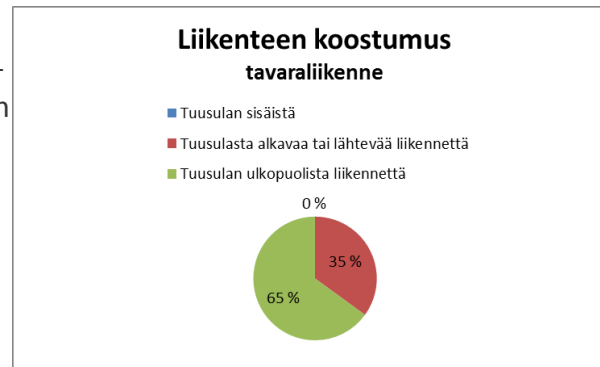
- v. 1995 laaditun yleissuunnitelman mukainen linjaus
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

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

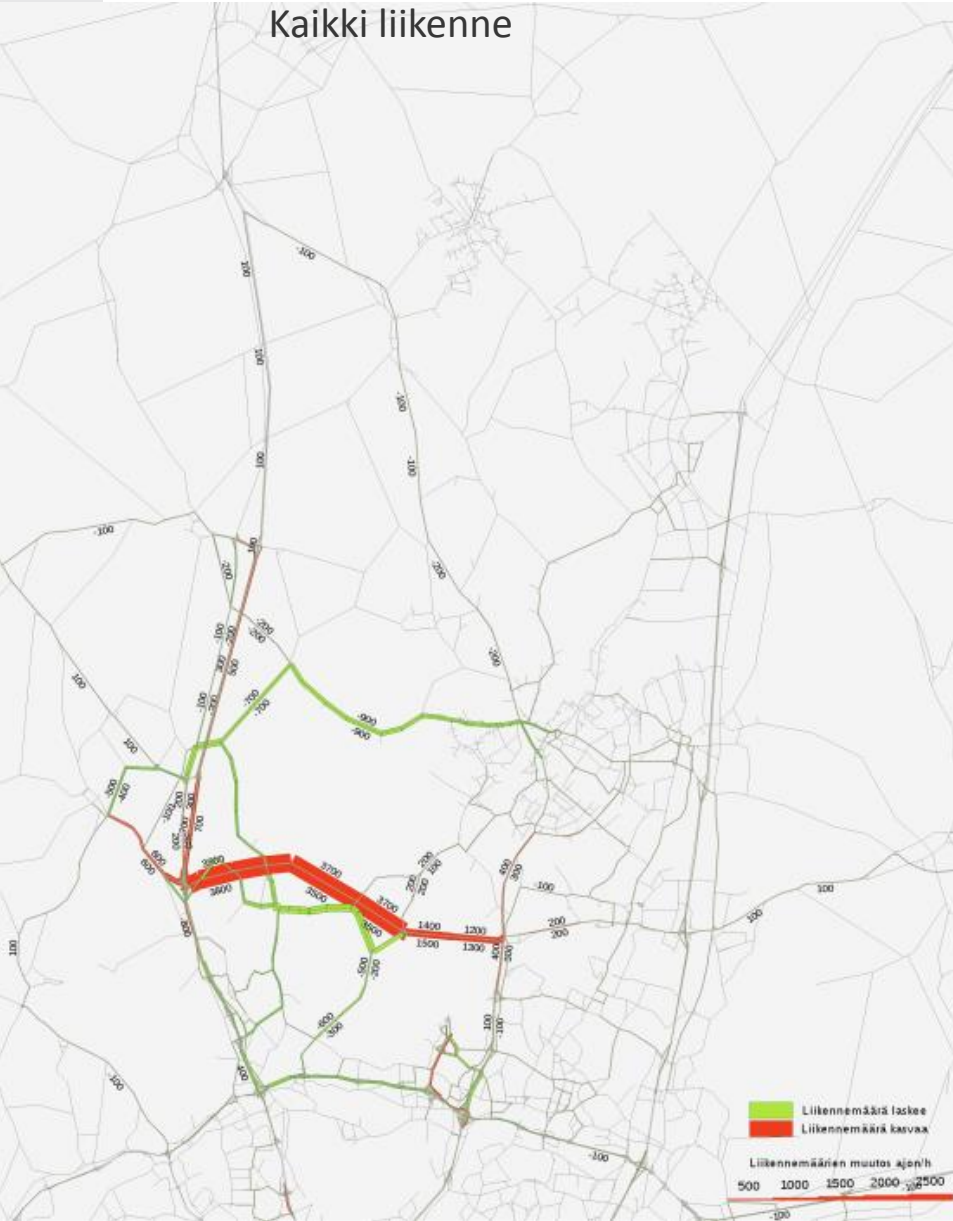


	Kehä IV, eteläinen
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	3.51
Hankkeen pituus [km]	8.1
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	8 421
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	285
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	433
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	1.3

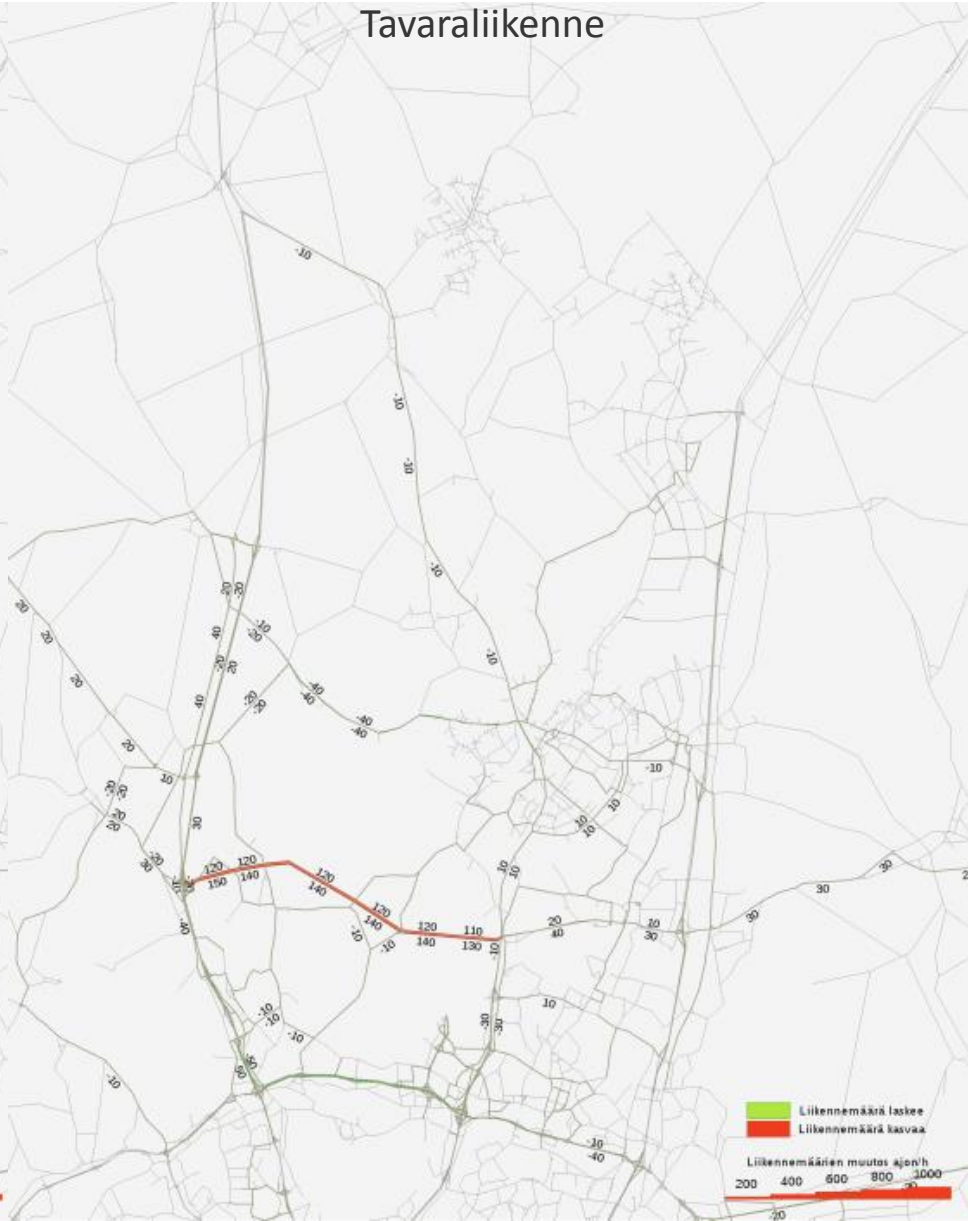
Verkolliset vaikutukset

1a. Kehä IV, eteläinen linjaus

Kaikki liikenne



Tavaraliikenne

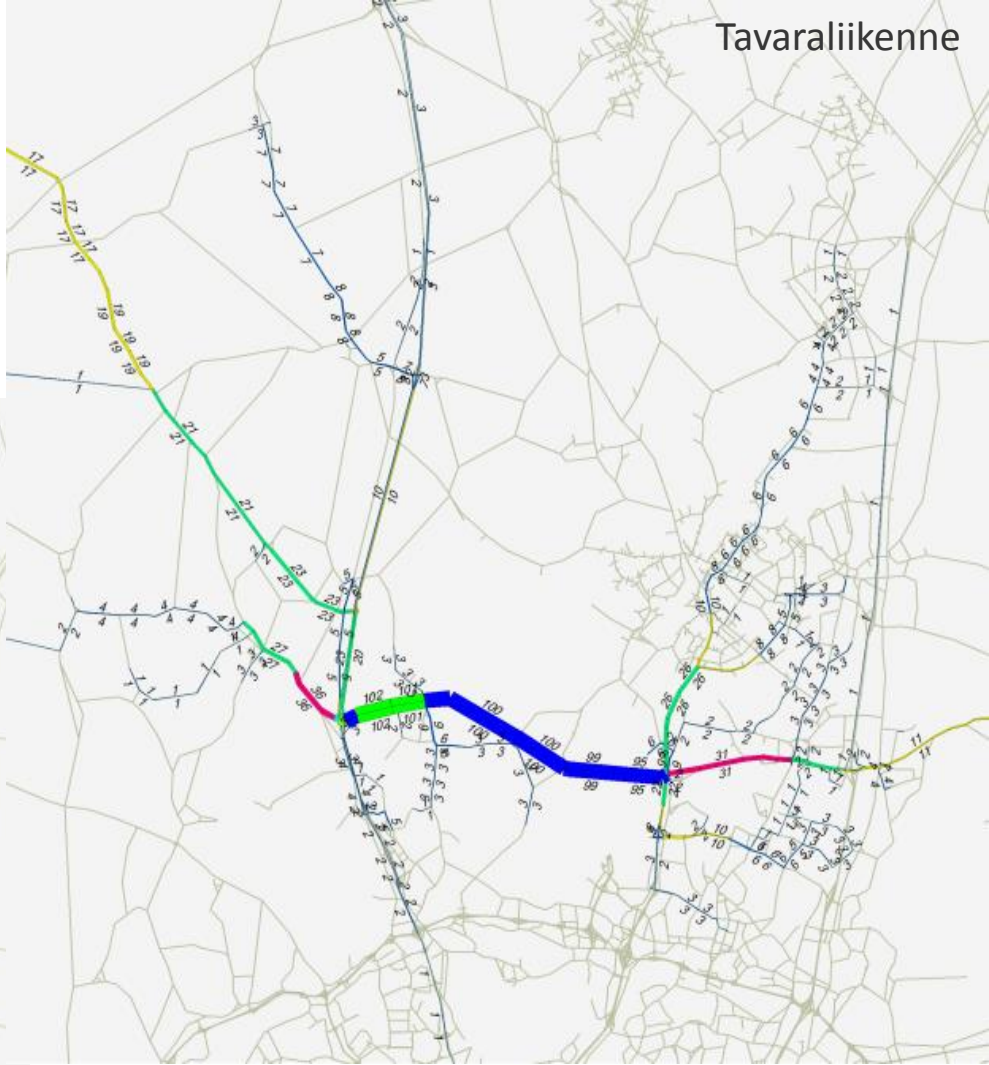
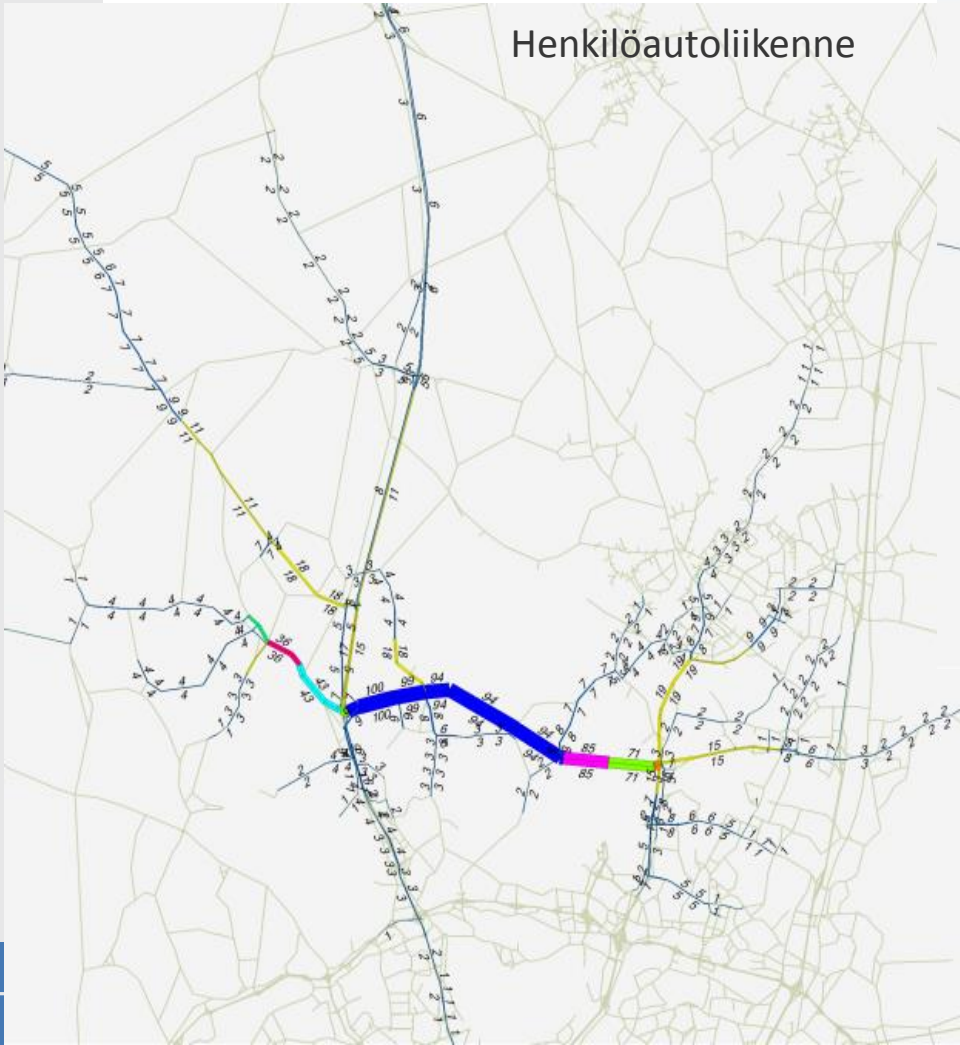


Liikenteen suuntautuminen

1a. Kehä IV, eteläinen linjaus

Tavaraliikenne

Henkilöautoliikenne



1b. Kehä IV, pohjoinen linjaus

Hankkeen kuvaus

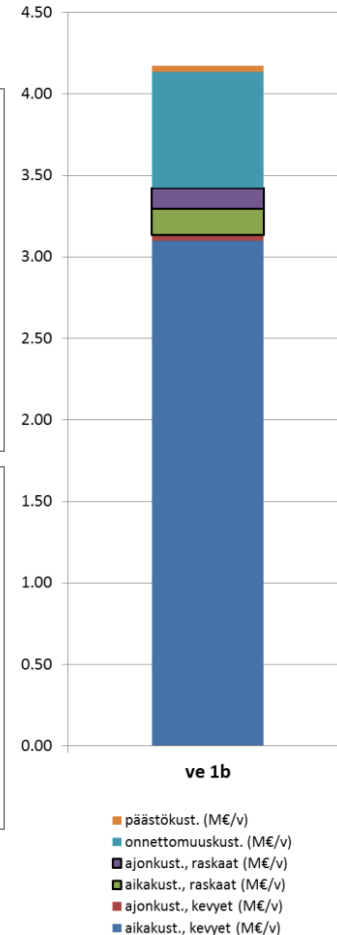
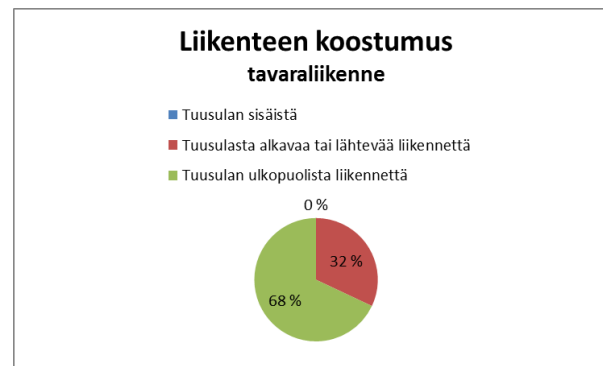
- Vantaan esittämän ehdotuksen mukainen uusi linjaus
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

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

Hankkeen vaikutukset

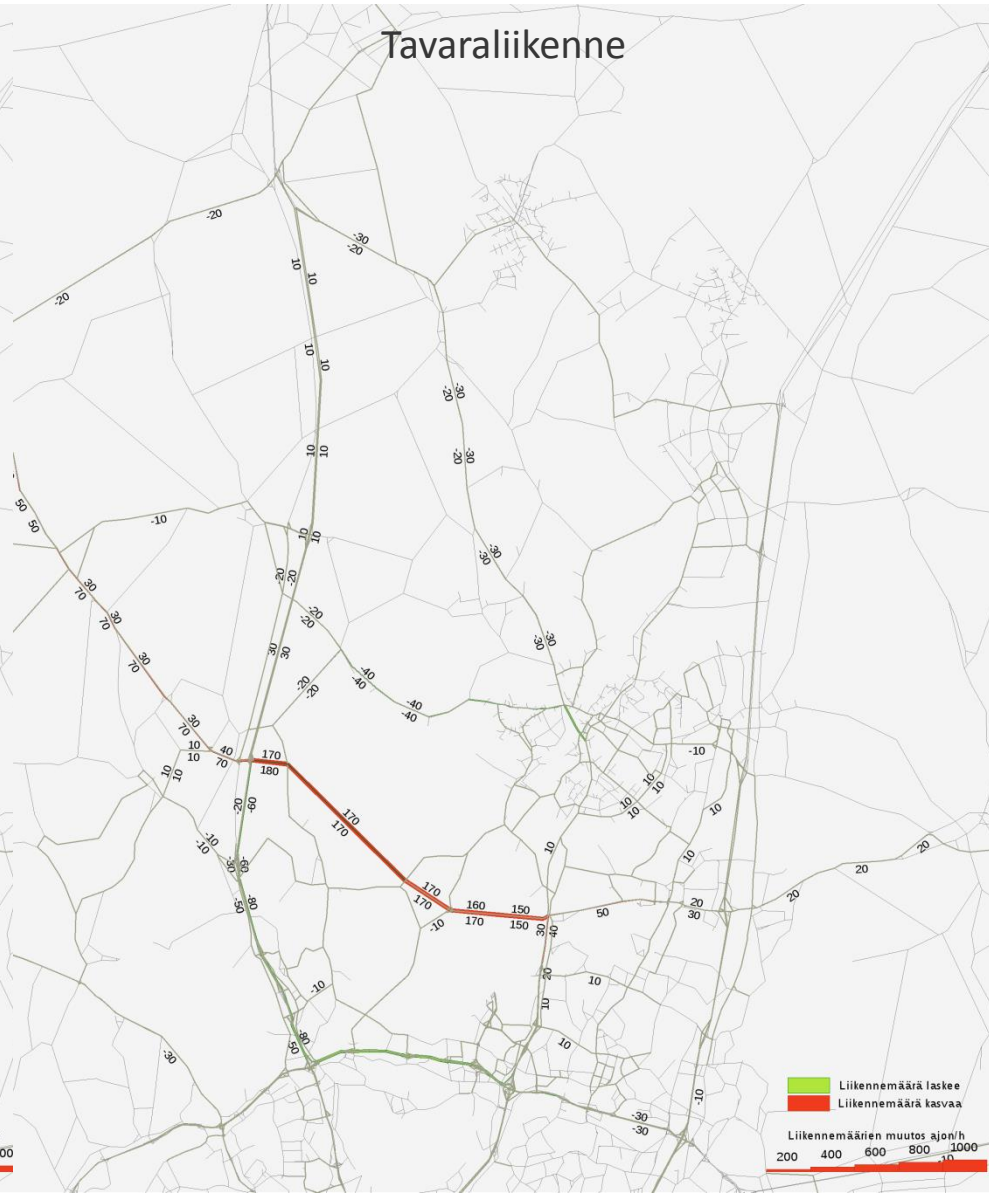
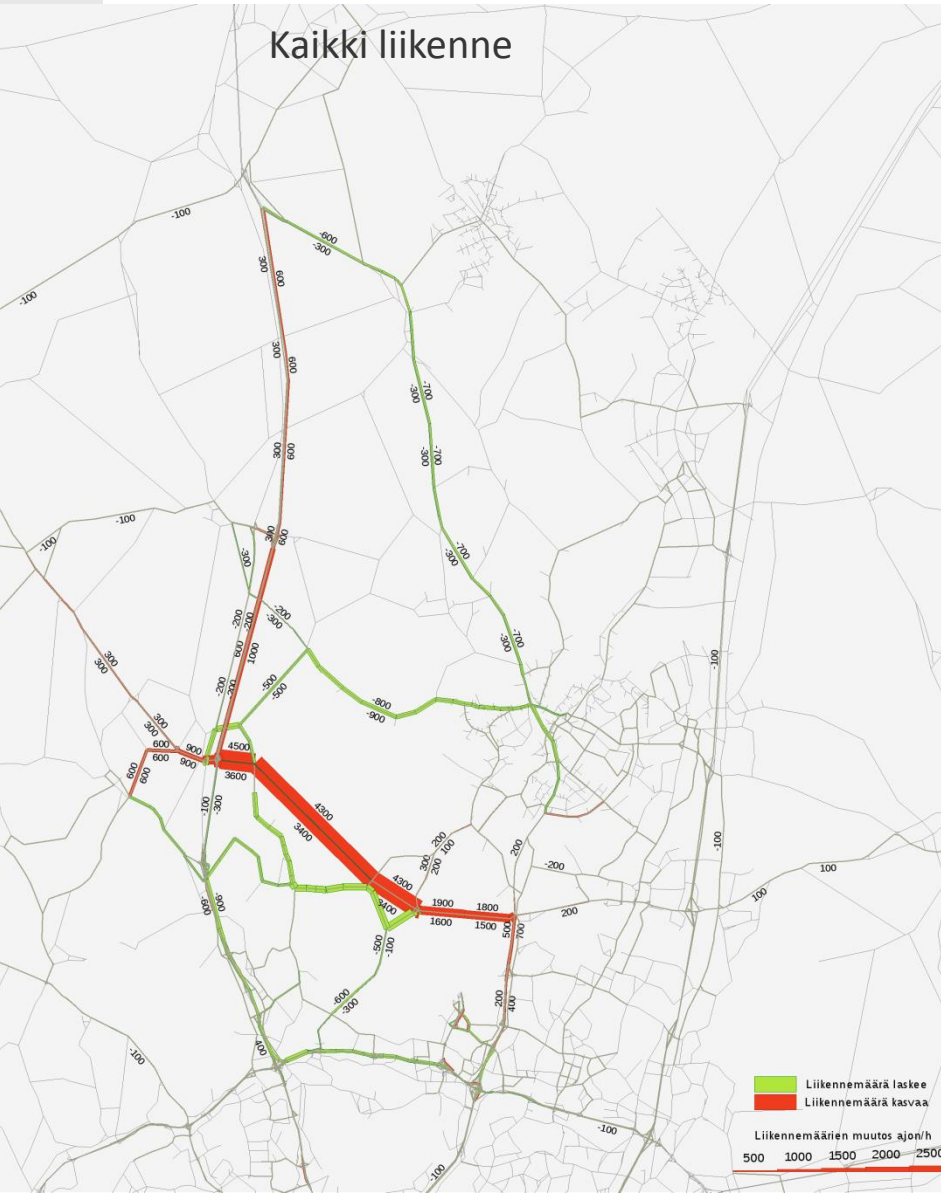
- Valtaosa Kehä IV:ää käyttävästä liikenteestä on Tuusulan ulkopuolista läpikululiikennettä.
 - Pohjoinen linjausvaihtoehto houkuttelee hieman eteläistä enemmän Tuusulan läpi kulkevaa liikennettä.
- Henkilöautoliikenteestä hieman alle puolet ja tavaraliikenteestä noin kolmannes on Tuusulan liikennettä.
- 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

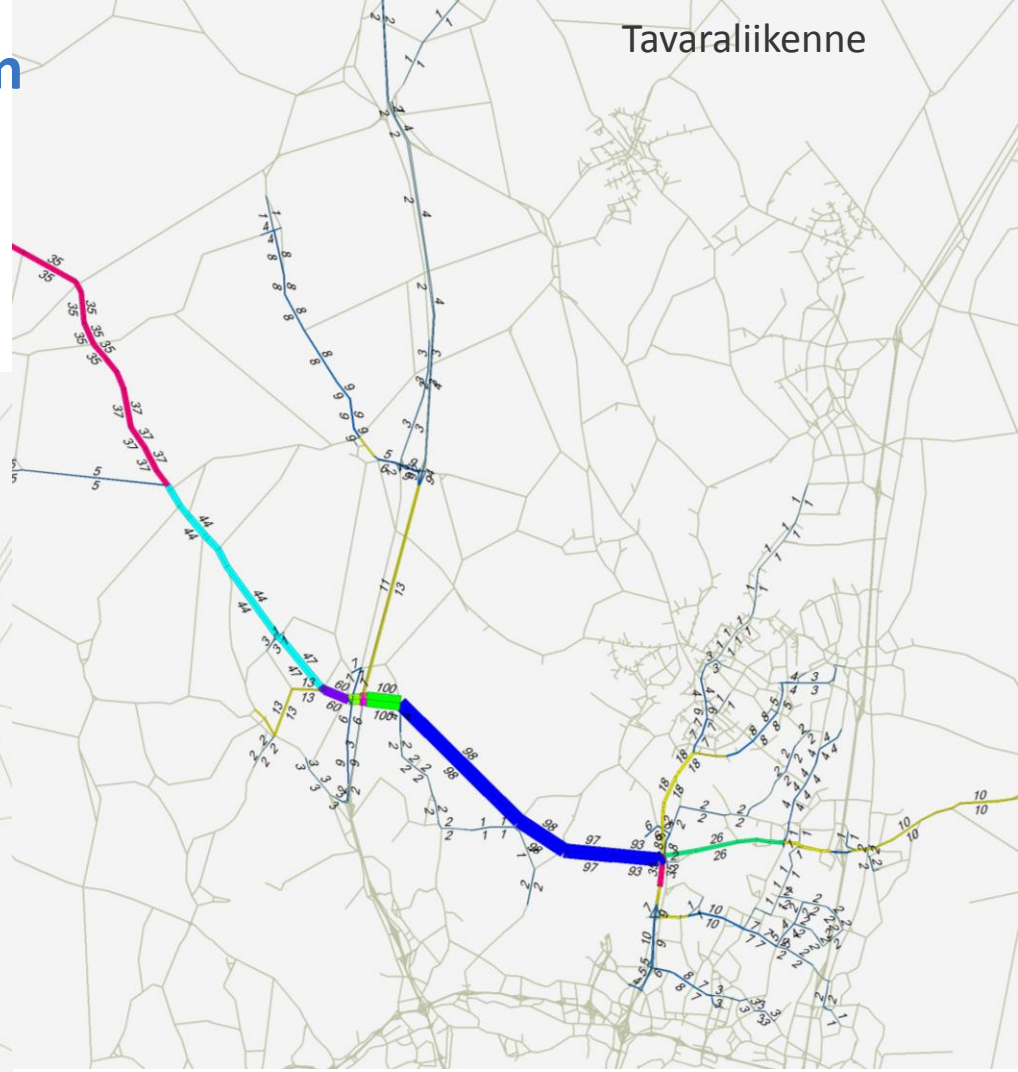
1b. Kehä IV, pohjoinen linjaus



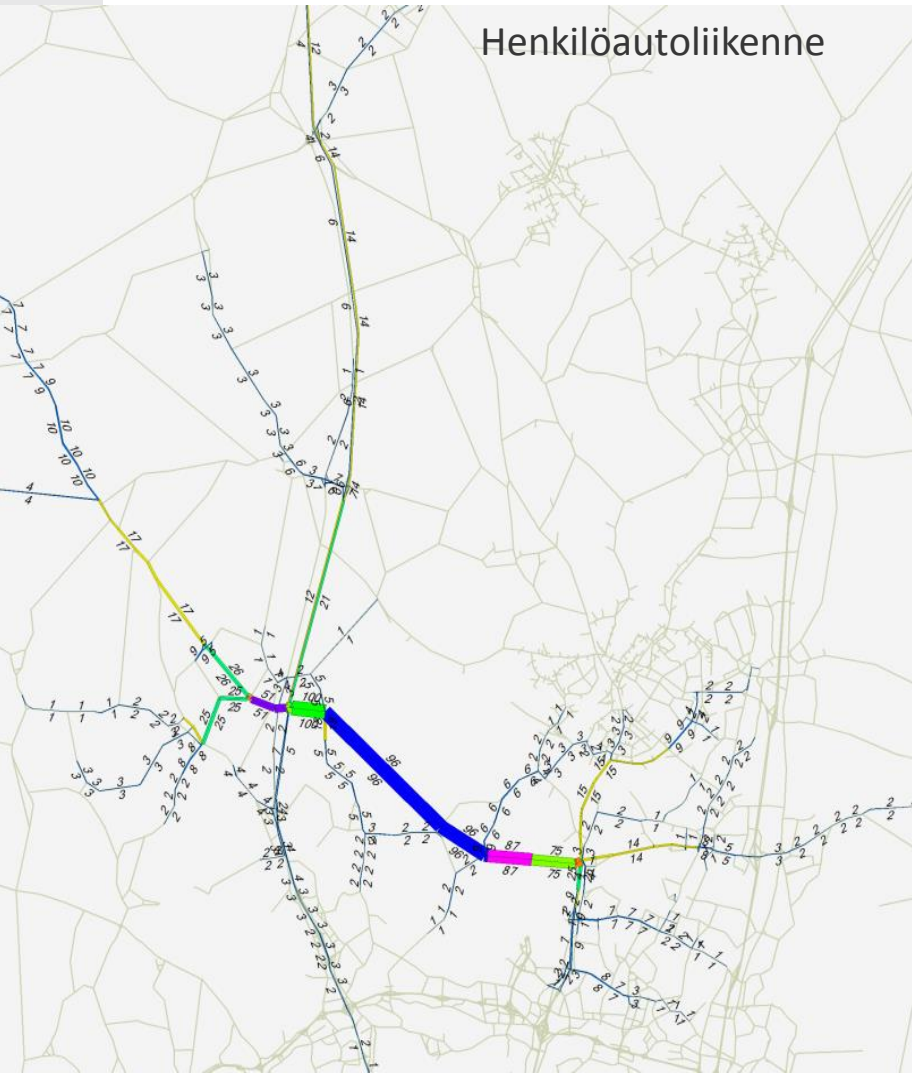
Liikenteen suuntautuminen

1b. Kehä IV, pohjoinen linjaus

Tavaraliikenne



Henkilöautoliikenne



2a. Lahelanorsi Hyrylään, liittymä kantatielle 45

Hankkeen kuvaus

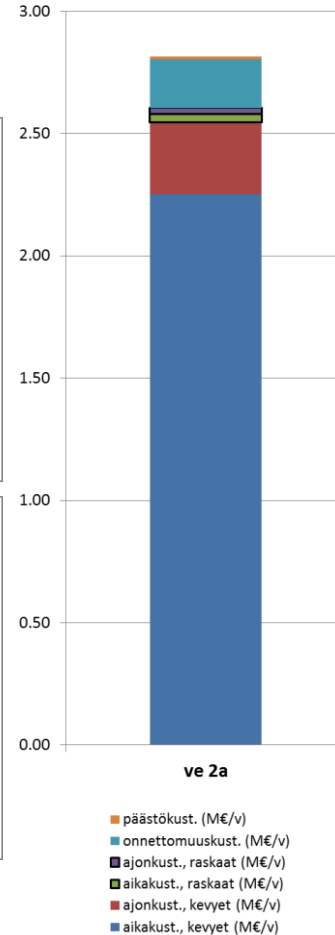
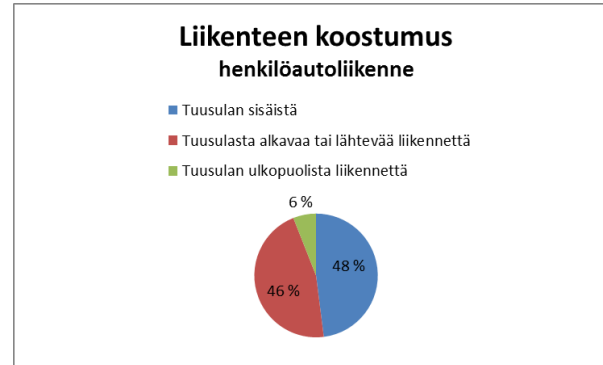
- Yhteys Lahelanorrelta kantatien 45 yli Hyrylään
- Liittymä kantatielle 45
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 40 km/h

Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Lahelanpellon asuinalueet

Hankkeen vaikutukset

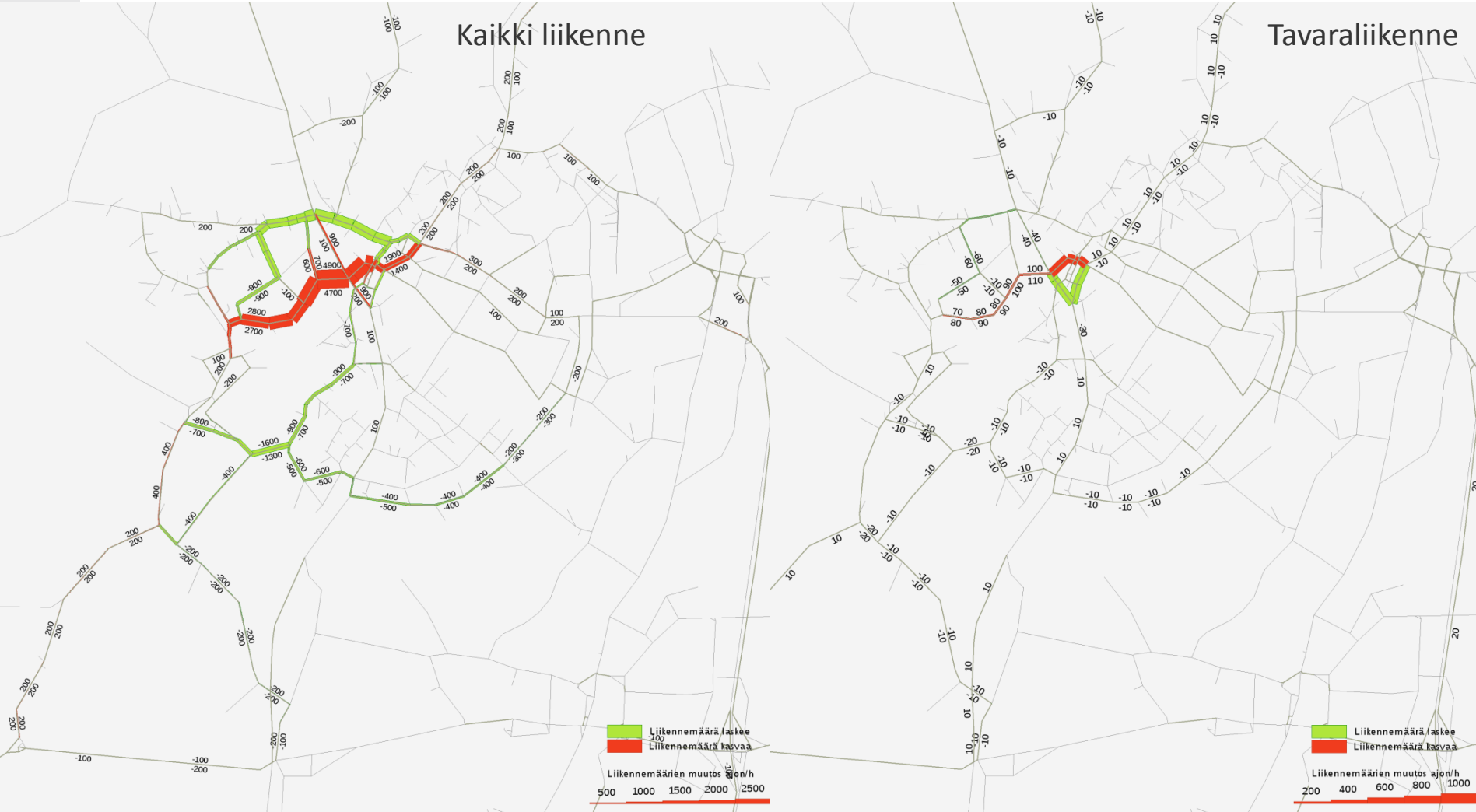
- Luo hyvän yhteyden Lahelan alueelta sekä Myllykyläntien varresta Hyrylän keskustan tai Järvenpään/Keravan suunnan väliselle liikenteelle.
- Liittymä Lahelanorrelta kantatielle 45 luo mahdollisuuden välttää eteläisen kiertoliittymän käyttöä.
- Hanketta käyttävä ha-liikenne lähes täysin Tuusulan liikennettä. (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

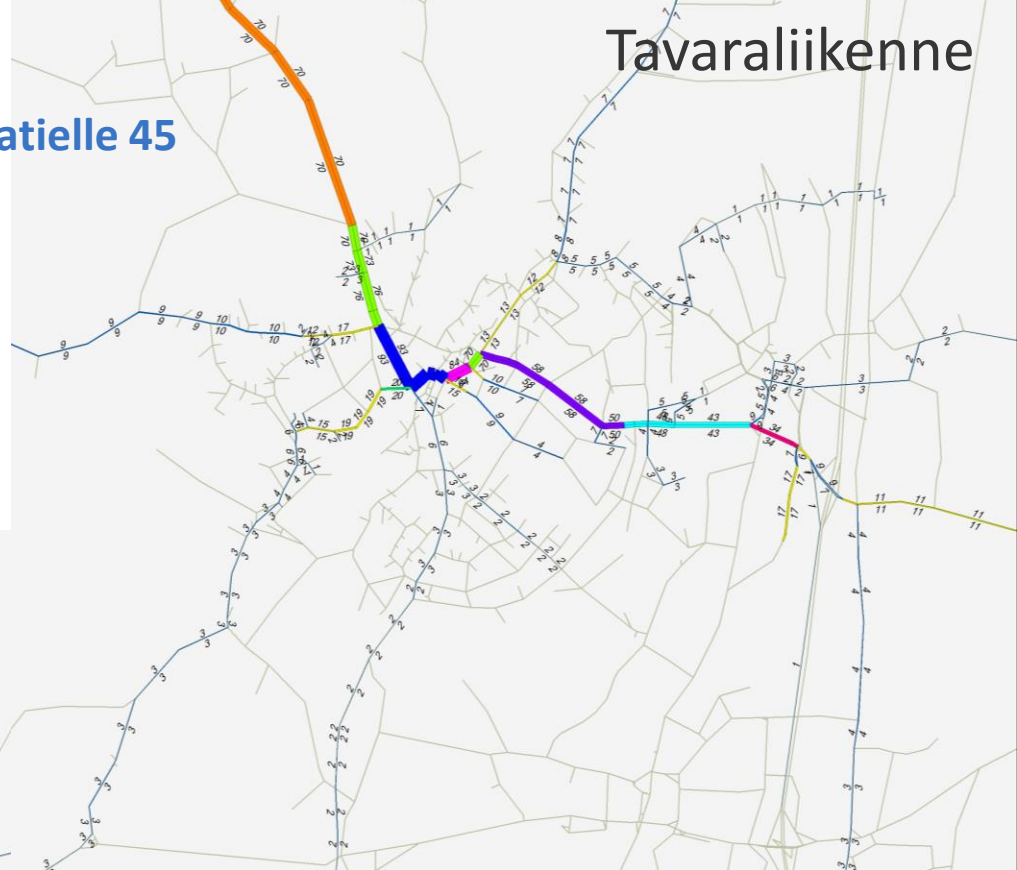
2a. Lahelanorsi Hyrylään, liittymä kantatielle 45



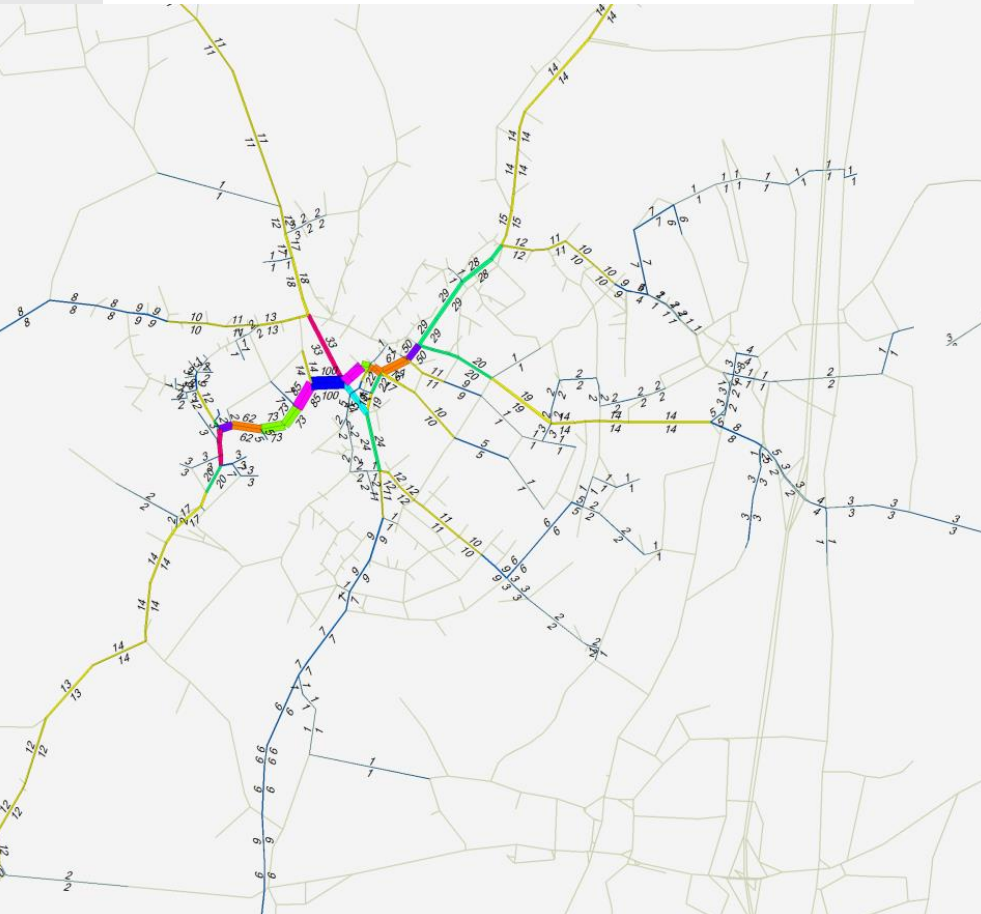
Liikenteen suuntautuminen

2a. Lahelanorsi Hyrylään, liittymä kantatielle 45

Tavaraliikenne



Henkilöautoliikenne



2b. Lahelanorsi Hyrylään, ei liittymää kantatielle 45

Hankkeen kuvaus

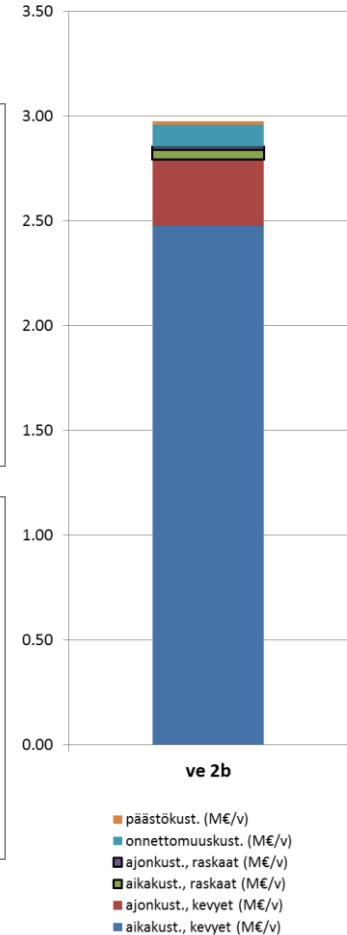
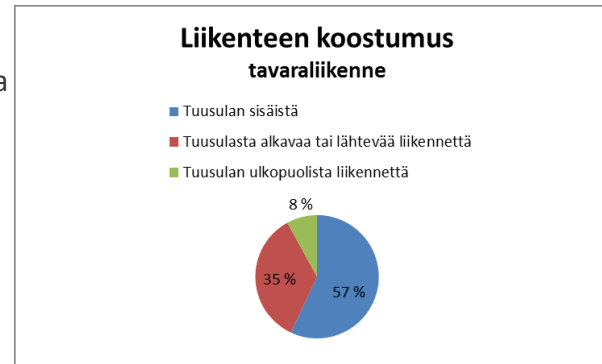
- Yhteys Lahelanorrelta kantatien 45 yli Hyrylään
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 40 km/h

Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Lahelanpellon asuinalueet

Hankkeen vaikutukset

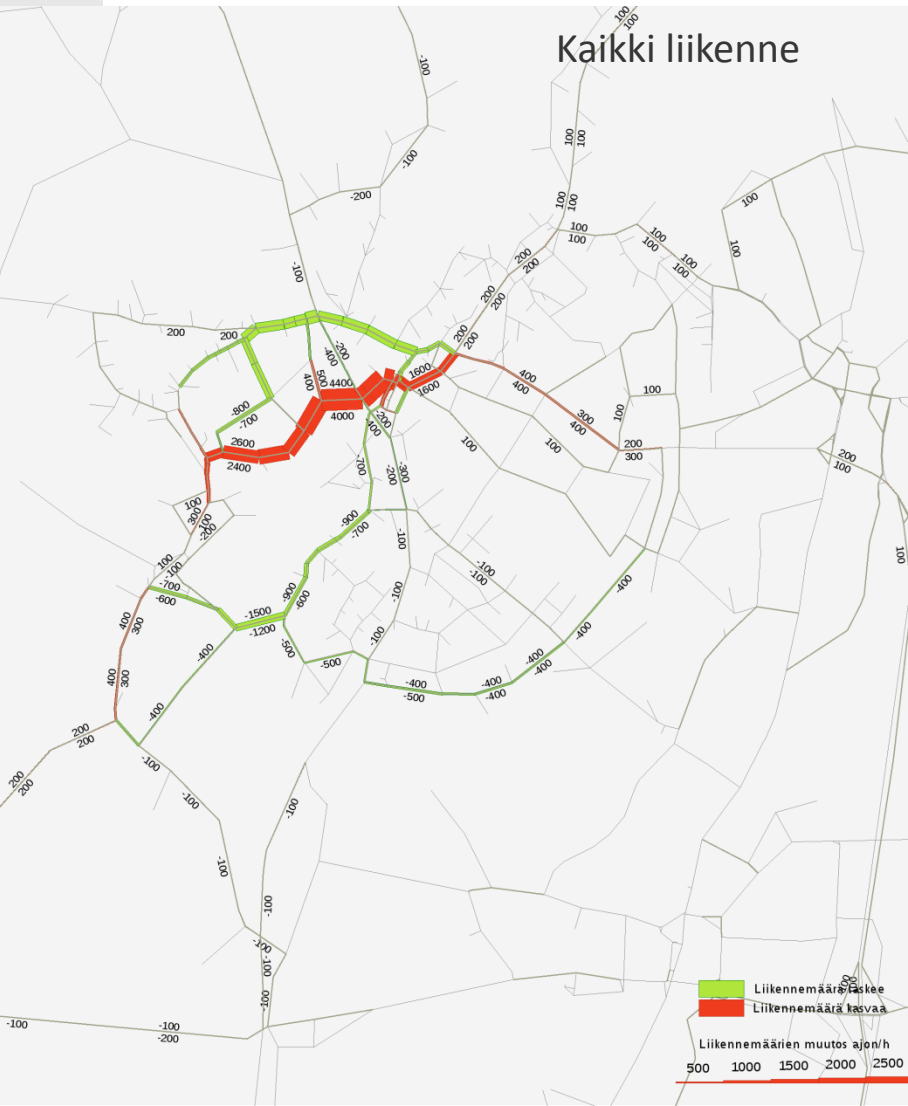
- Luo hyvän yhteyden Lahelan alueelta sekä Myllykyläntien varresta Hyrylän keskustan tai Järvenpään/Keravan suunnan väliselle liikenteelle.
- Hanketta käyttävä liikenne lähes täysin Tuusulan liikennettä.
 - Suurin osa Tuusulan sisäistä liikennettä, mutta yli 2/3 liikenteestä Tuusulasta alkavaa tai Tuusulaan 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

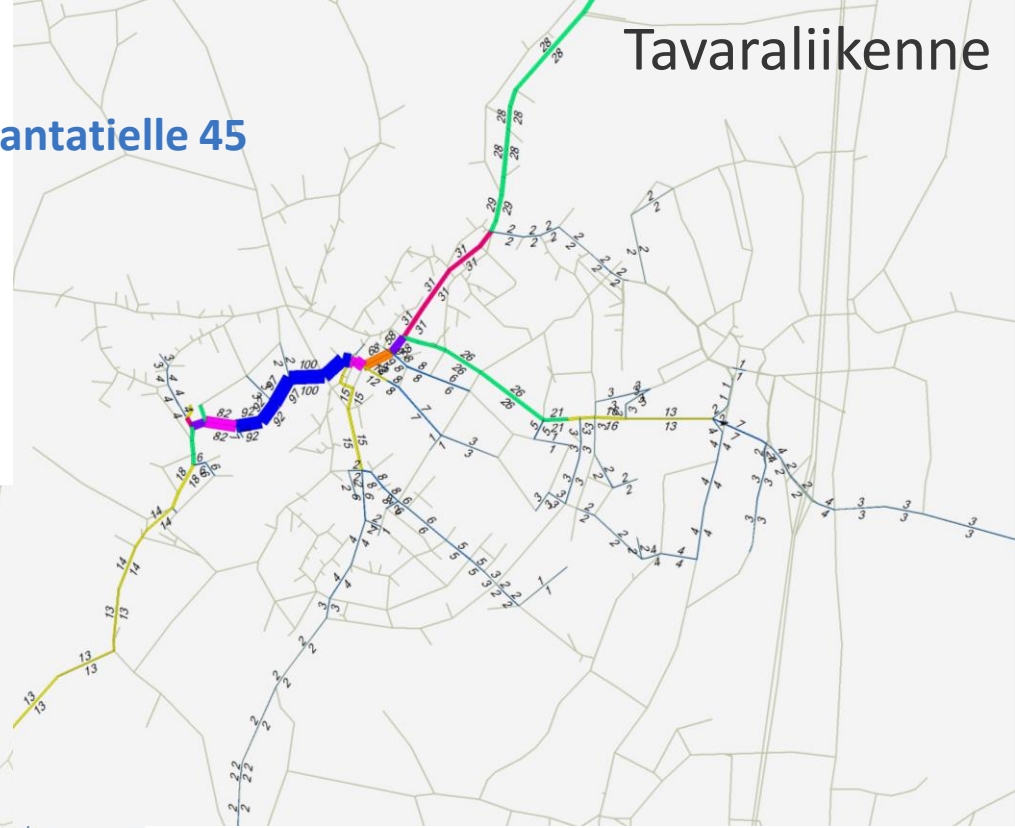
2b. Lahelanorsi Hyrylään, ei liittymää kantatielle 45



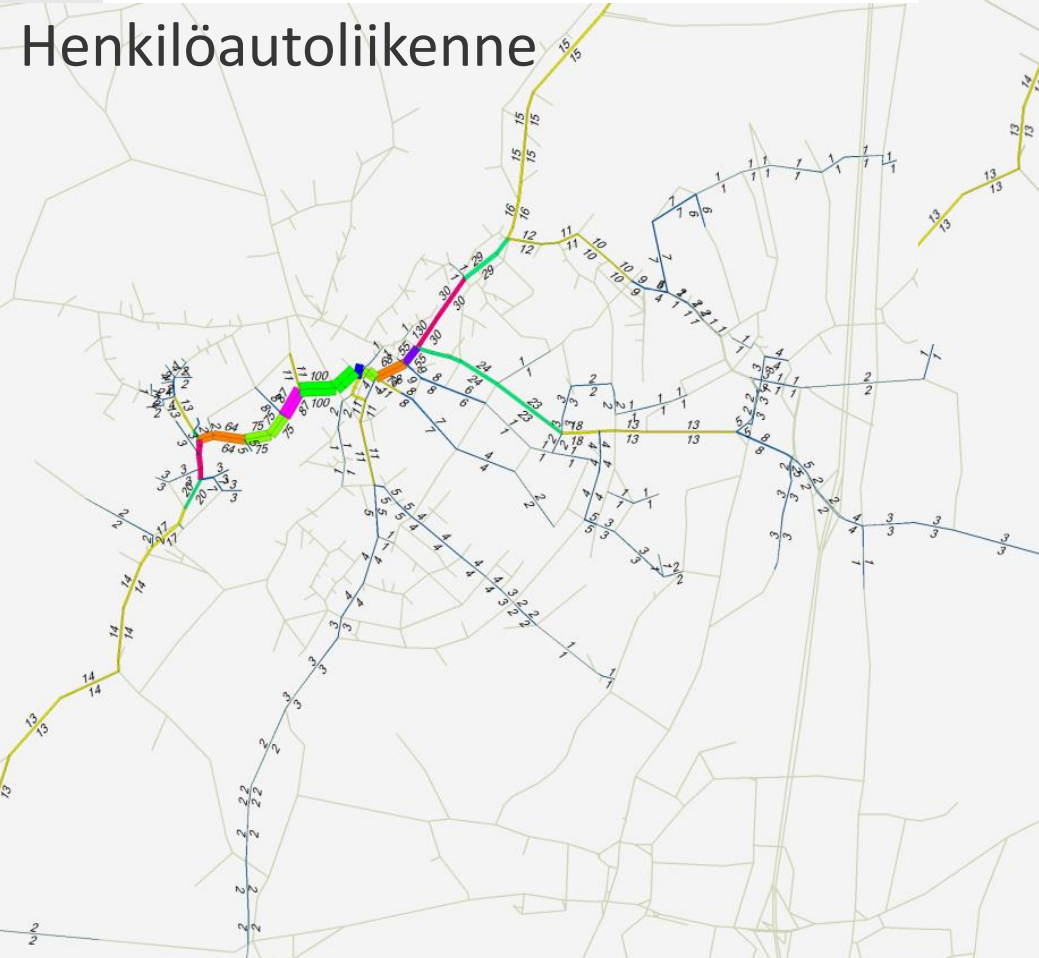
Liikenteen suuntautuminen

2b. Lahelanorsi Hyrylään, ei liittymää kantatielle 45

Tavaraliikenne



Henkilöautoliikenne



2c. Lahelanorsi Hyrylään ja Sahakulmaan

Hankkeen kuvaus

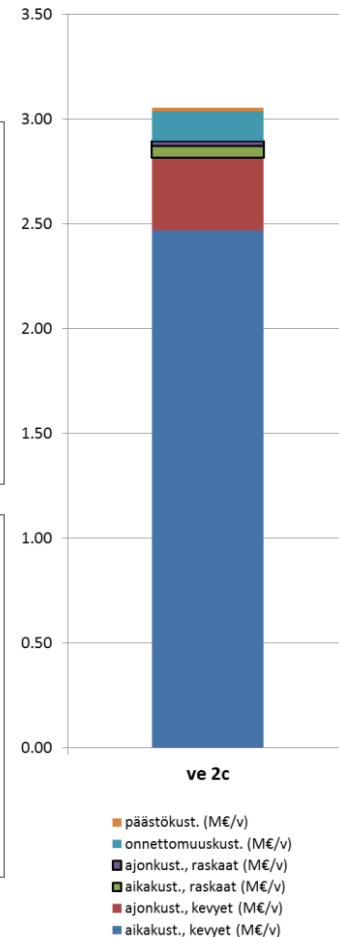
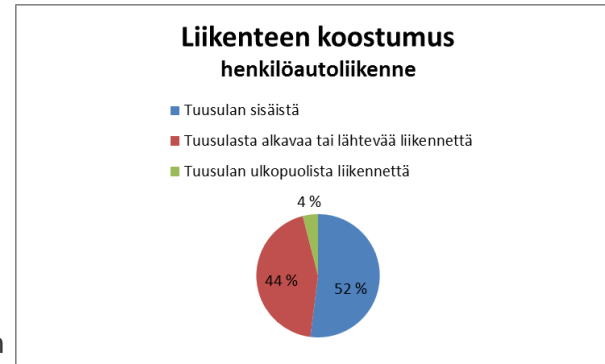
- Yhteydet Lahelanorrelta Hyrylään sekä Sahatien ja Pähkinämäentien risteykseen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 40 km/h

Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Lahelanpellon asuinalueet

Hankkeen vaikutukset

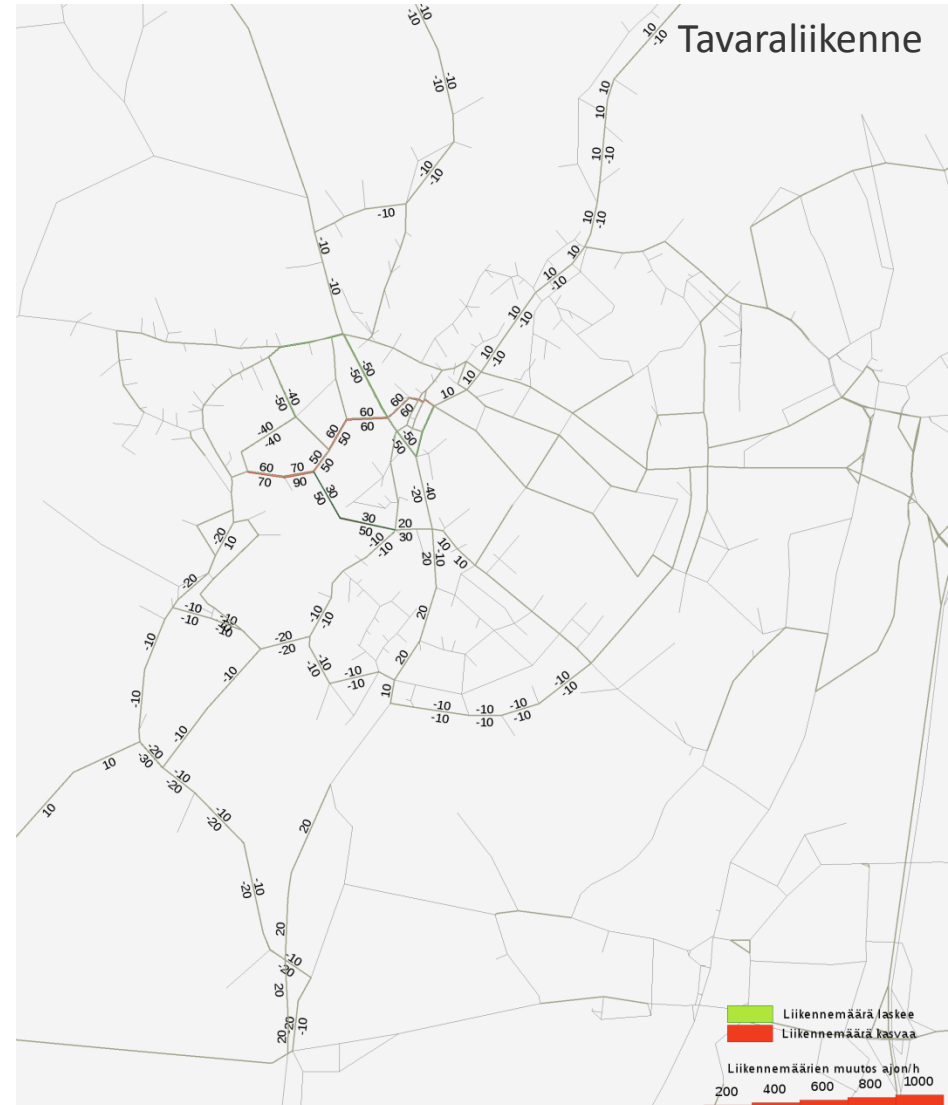
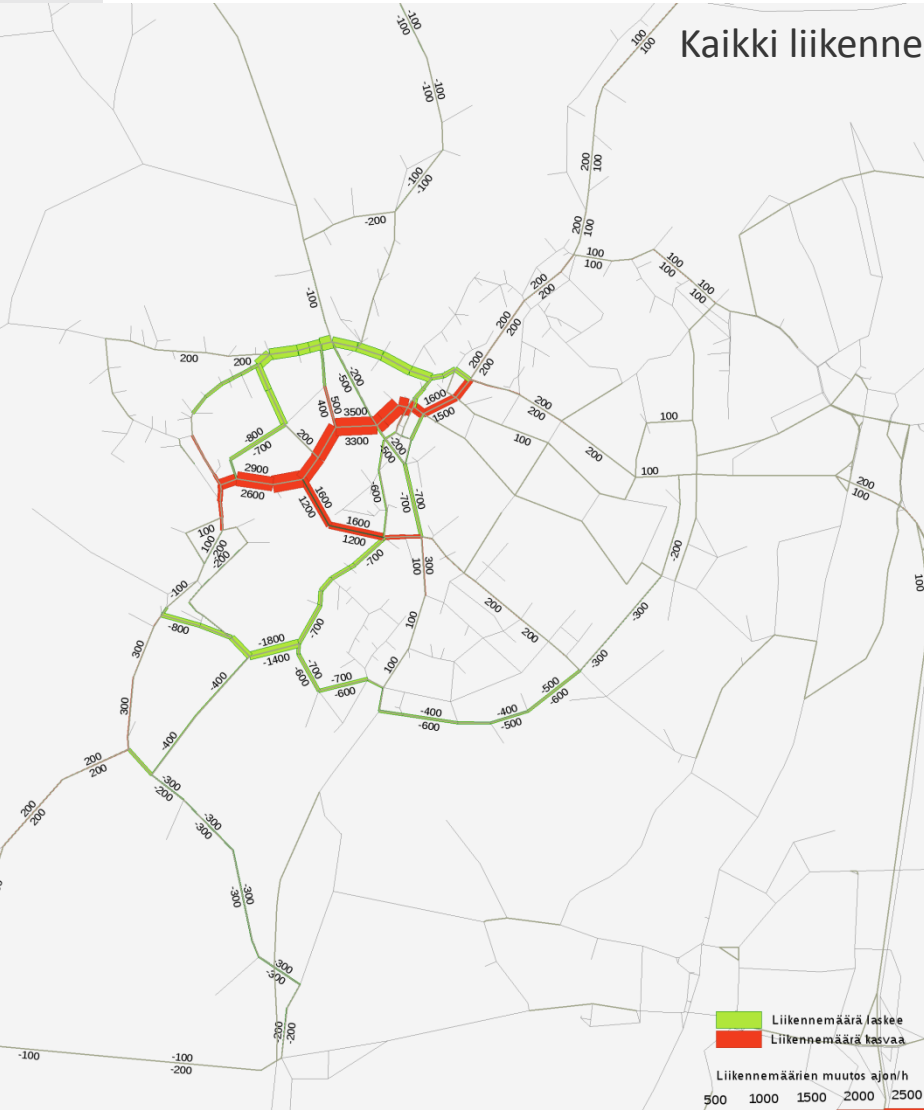
- Luo hyvät yhteydet Lahelan alueelta sekä Myllykyläntien varresta Hyrylän keskusta, Järvenpään ja Keravan suuntiin, Sulan alueelle sekä pääkaupunkiseudun suuntaan
- Hanketta käyttävä liikenne lähes täysin Tuusulan liikennettä.
 - Noin puolet Tuusulan sisäistä liikennettä, mutta noin 40 % liikenteestä 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

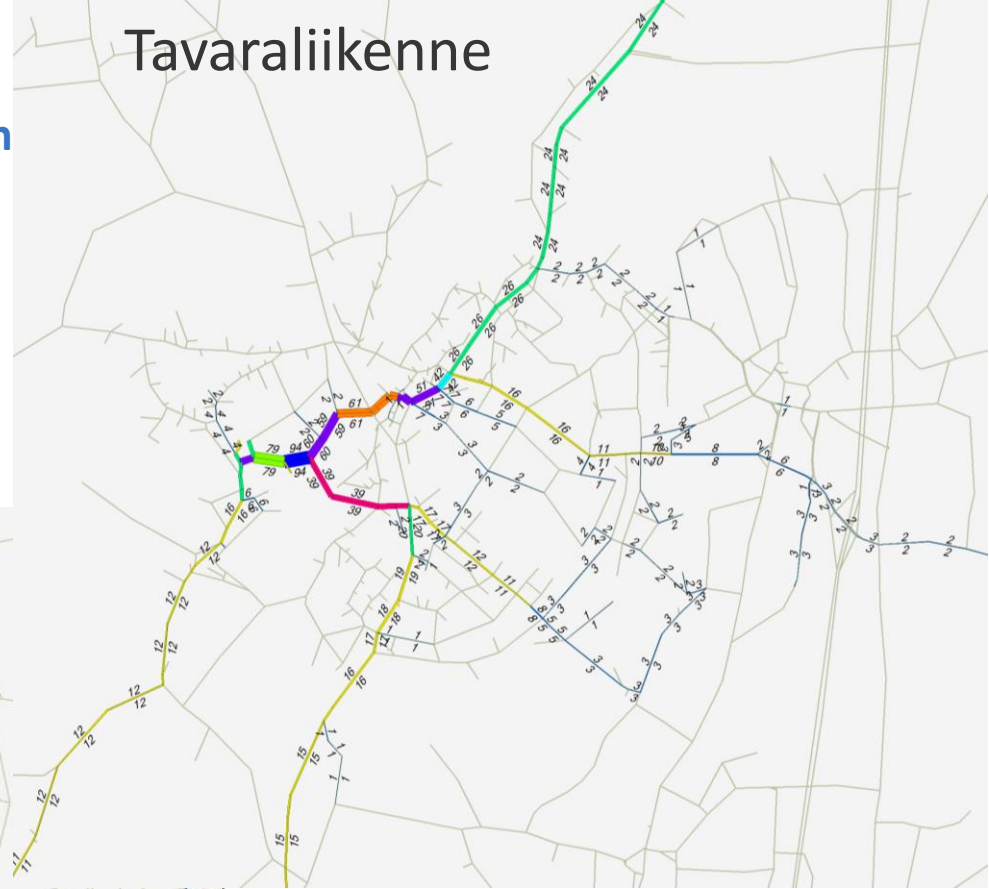
2c. Lahelanorsi Hyrylään ja Sahakulmaan



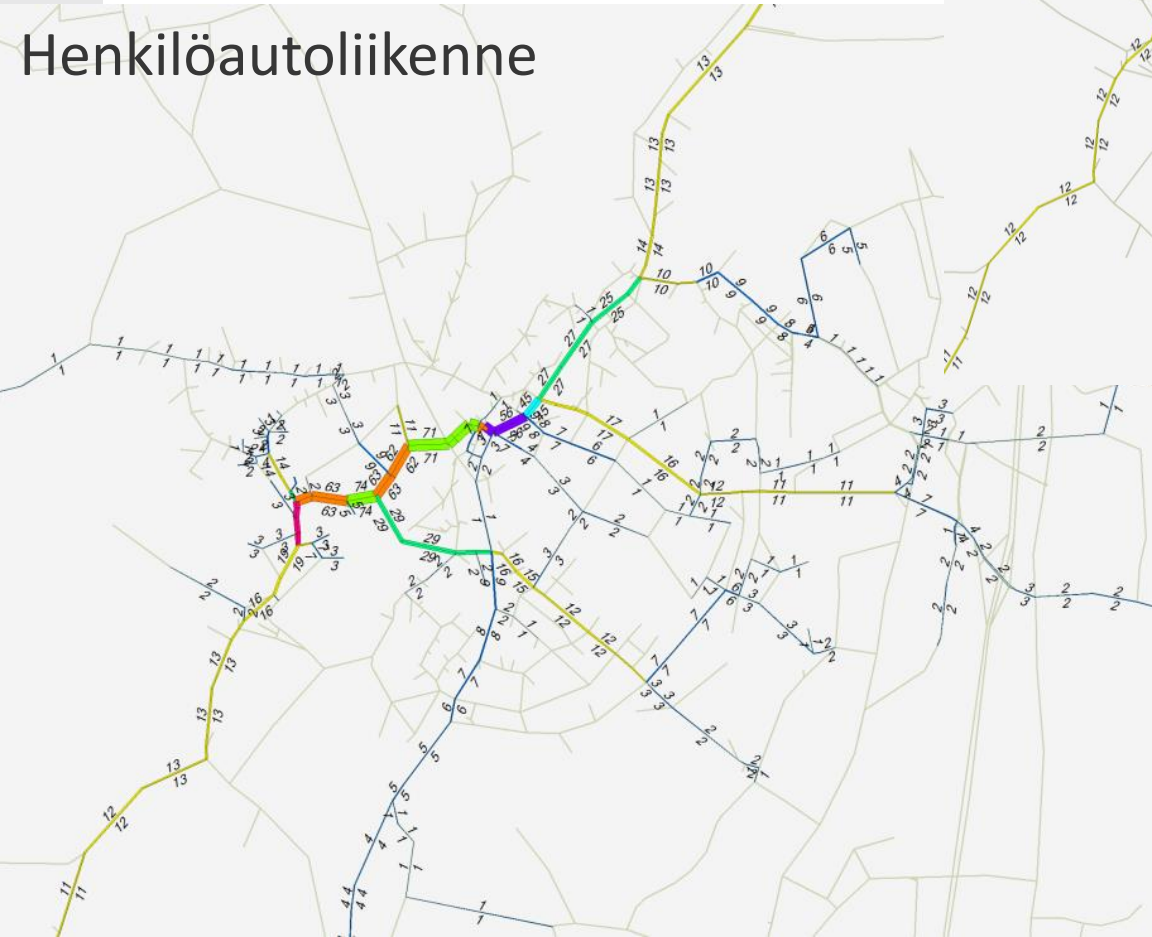
Liikenteen suuntautuminen

2c. Lahelanorsi Hyrylään ja Sahakulmaan

Tavaraliikenne



Henkilöautoliikenne



3. Itäväylän jatke

Hankkeen kuvaus

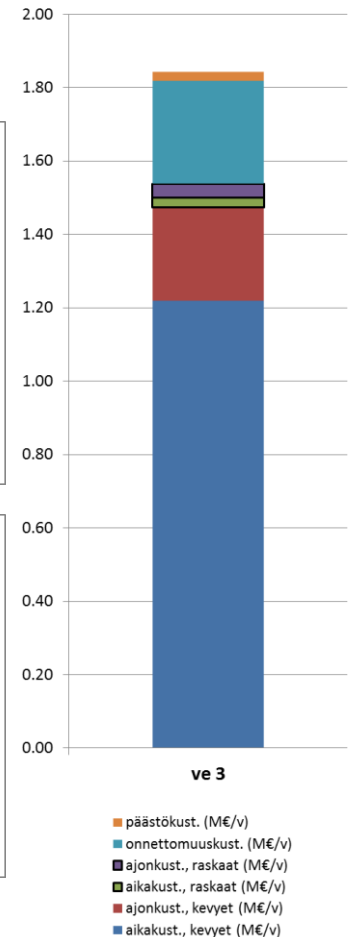
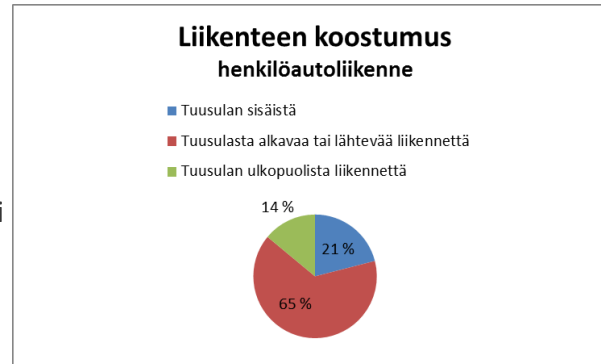
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 60 km/h
- Liittymät Kulloontielle, Suopurontielle ja Järvenpäantielle

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 %.

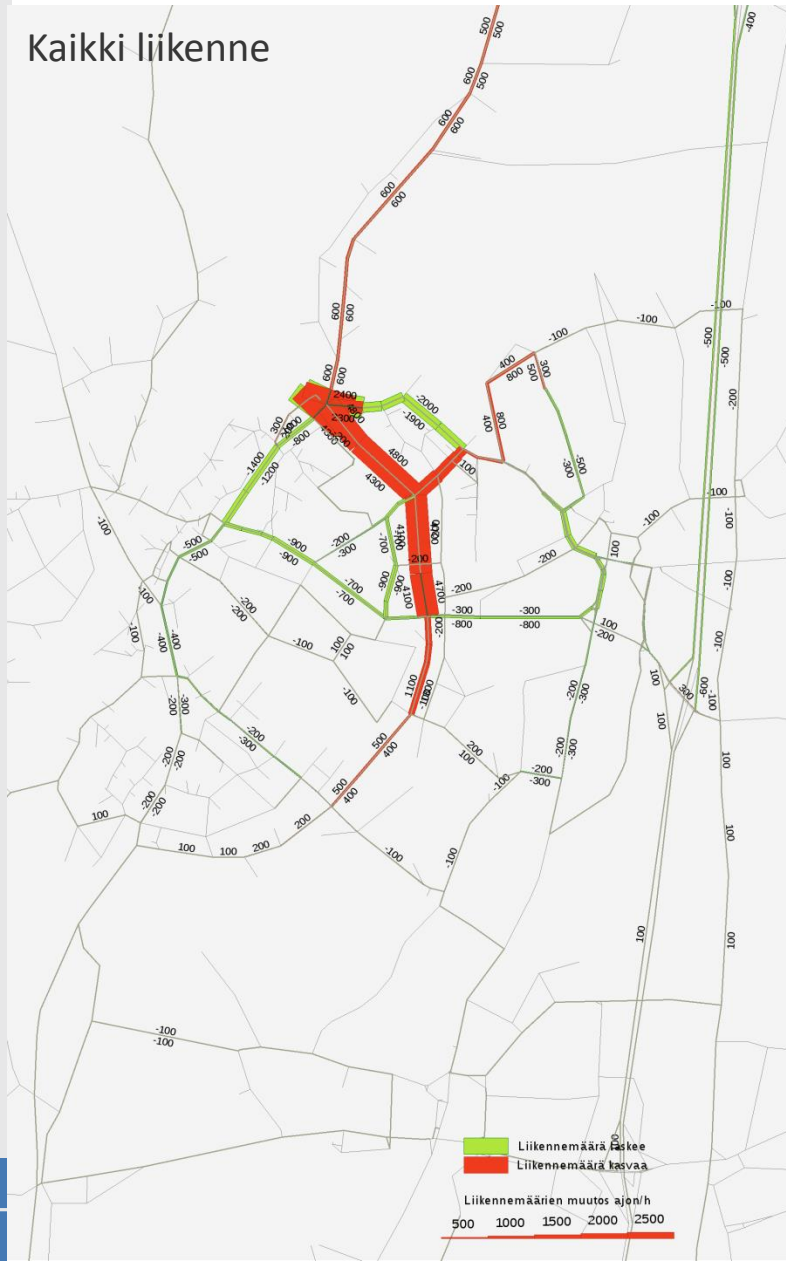


	Itäväylän jatke
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	1.84
Hankkeen pituus [km]	2.56
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	12 583
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	213
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	720
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	0.5

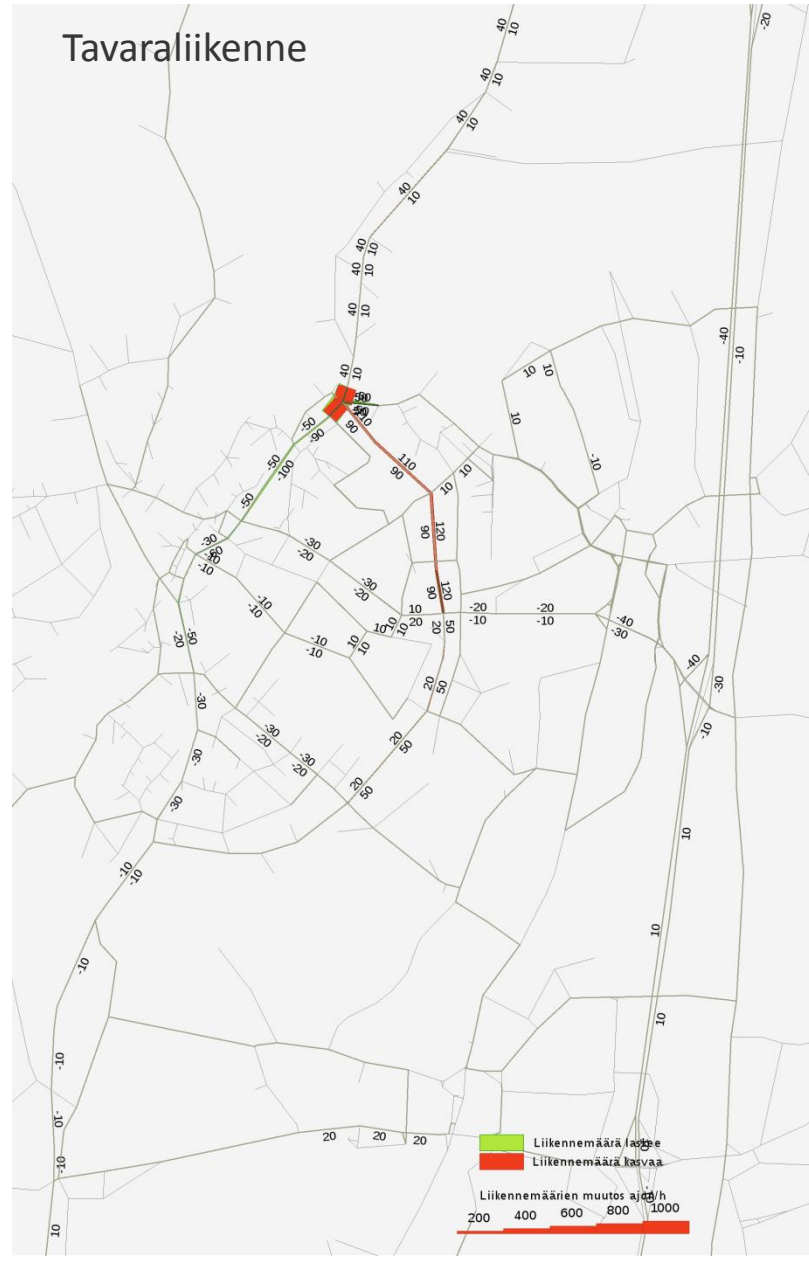
Verkolliset vaikutukset

3. Itäväylän jatke

Kaikki liikenne



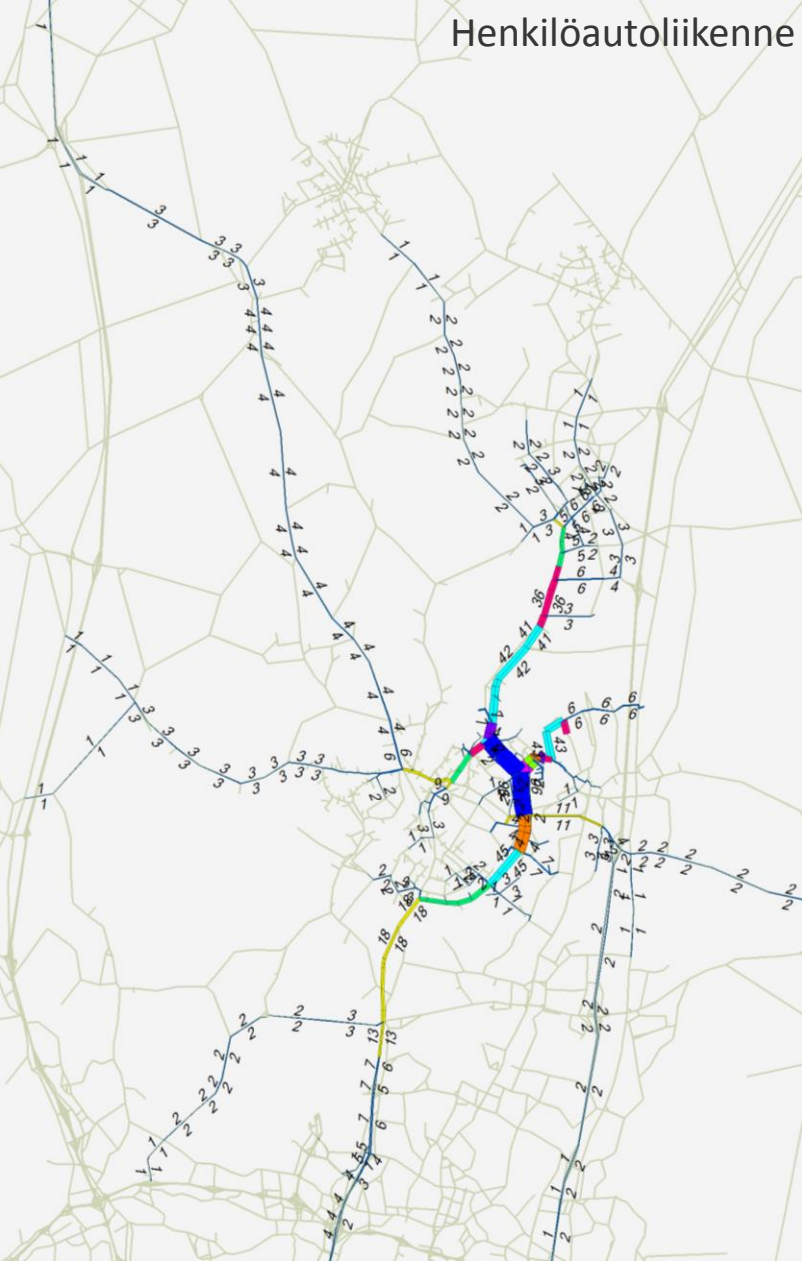
Tavaraliikenne



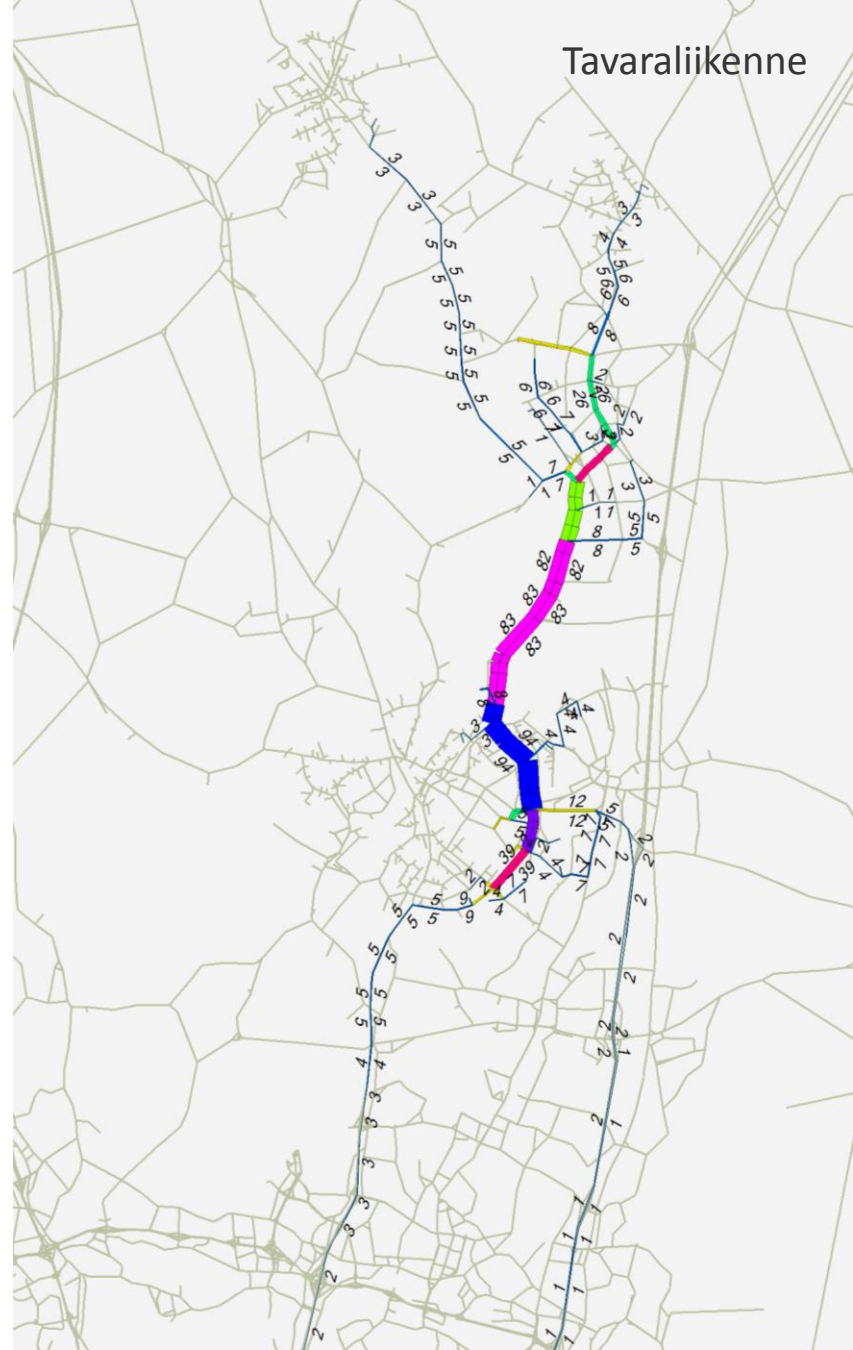
Liikenteen suuntautuminen

3. Itäväylän jatke

Henkilöautoliikenne



Tavaraliikenne



4a. Itäväylän parantaminen (80 km/h)

Hankkeen kuvaus

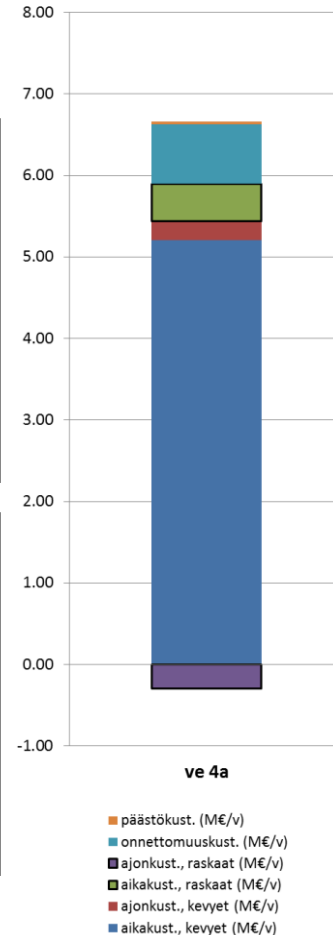
- Poikkileikkaus 2+2-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h
- Tuusulanväylän ja Itäväylän liittymä eritasossa

Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Rykmentinpuiston maankäyttö
- Sulan alueen maankäytön kehittyminen

Hankkeen vaikutukset

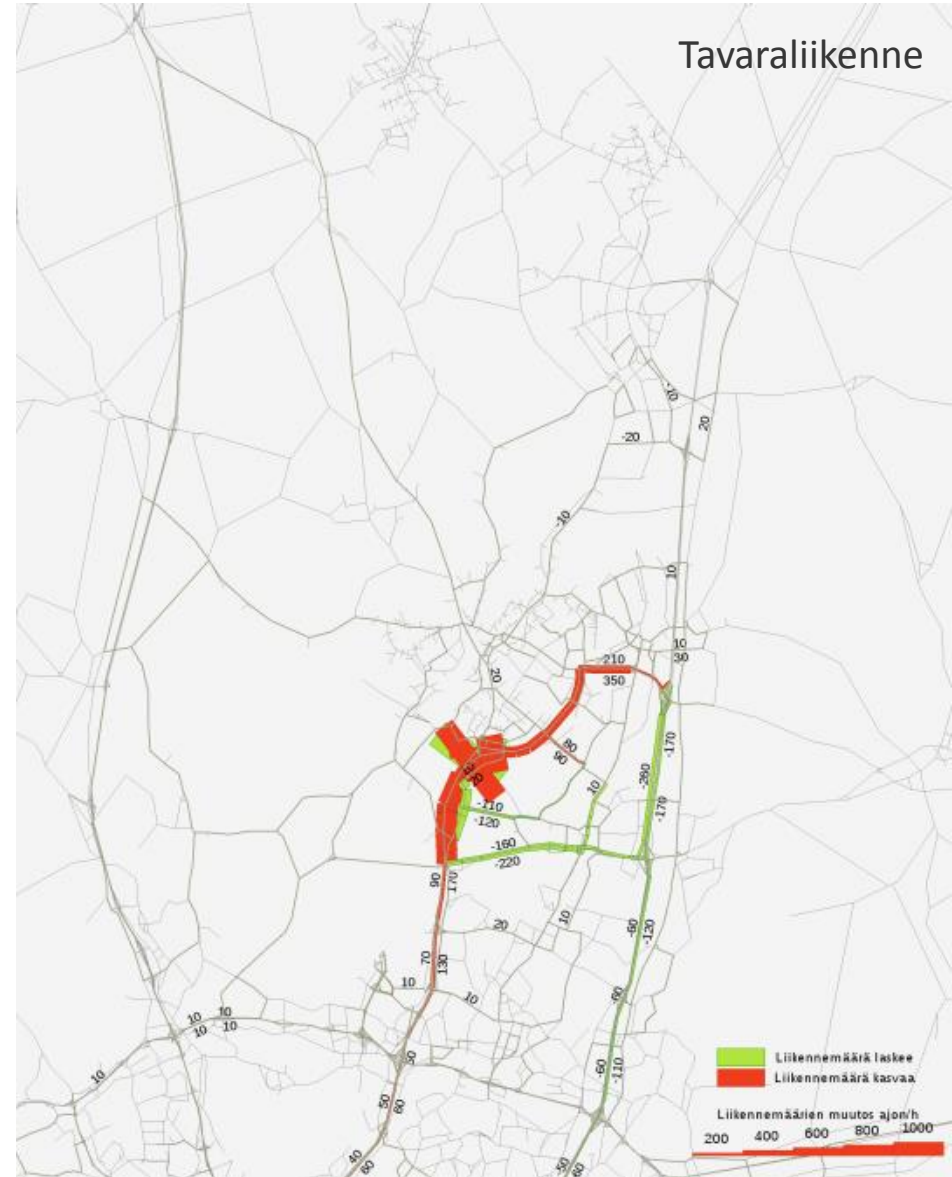
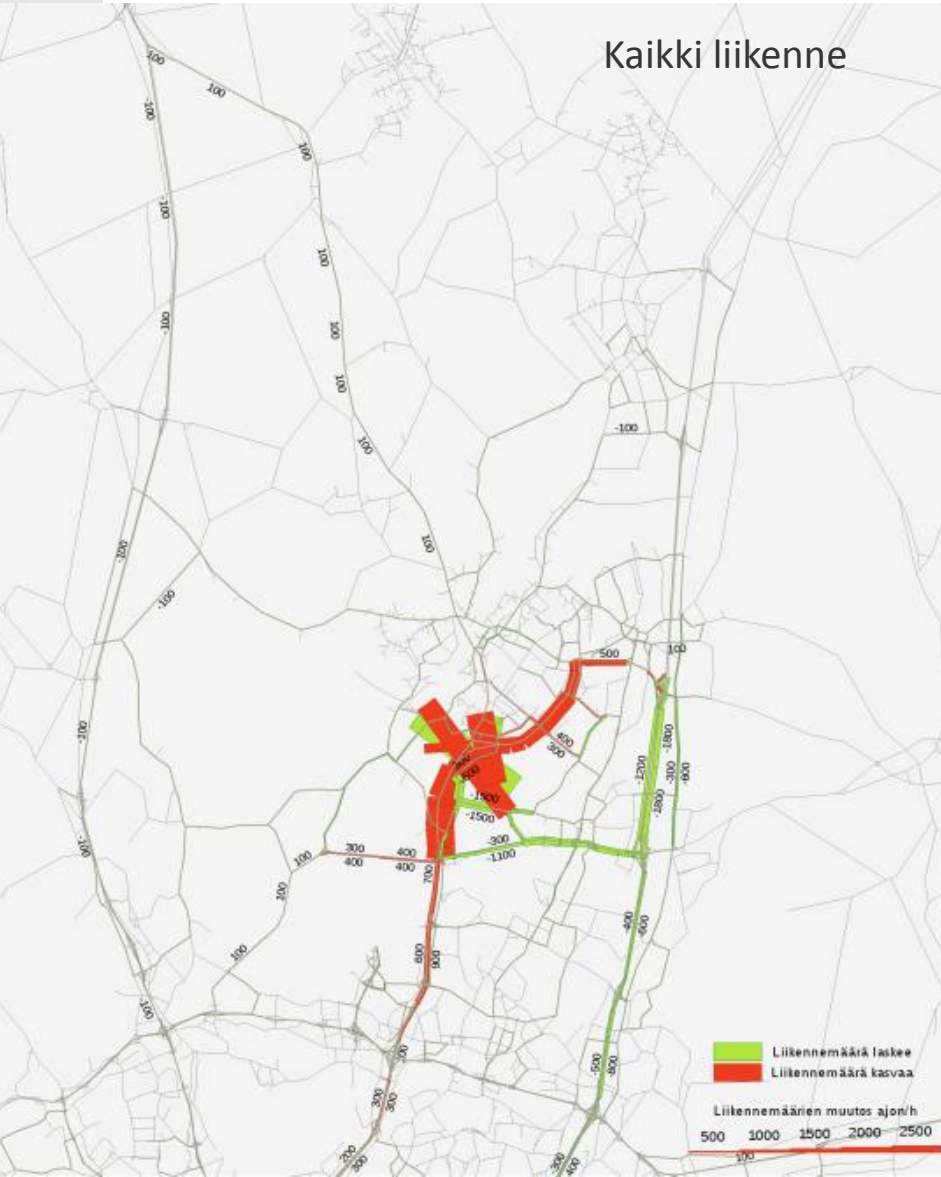
- Parantaa liikenteen sujuvuutta Itäväylällä. Vastaa Itäväylän varren maankäytön kehityksen luomaan paineeseen vähentäen väylän sujuvuusongelmia liikenteen kasvusta huolimatta.
- Vahvistaa Itäväylän roolia tärkeänä logistiikan ja jakelun yhteytenä.
 - Tuusulan Itäväylä on HLJ 2015:ssa esitetty tärkeänä 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

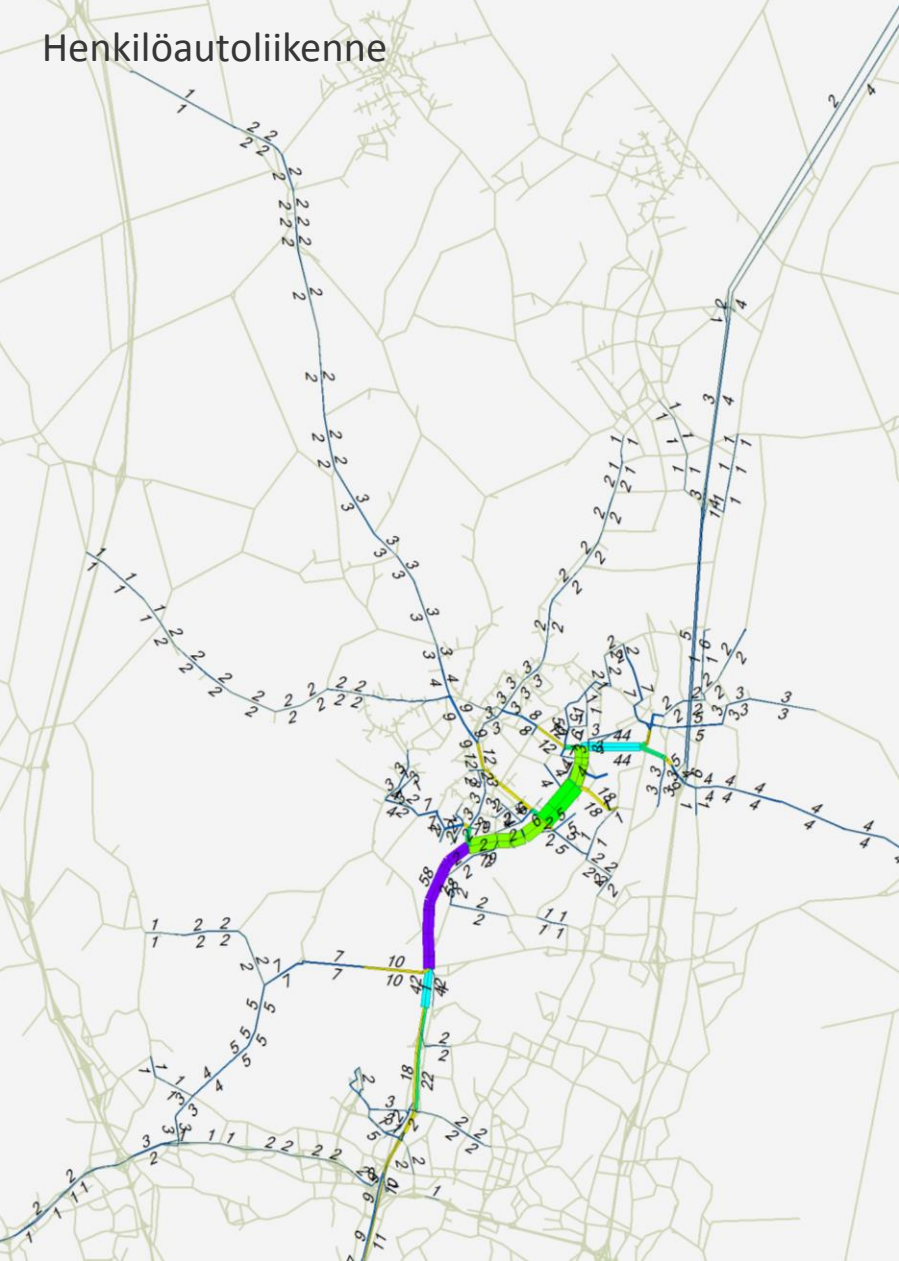
4a. Itäväylän parantaminen (80 km/h)



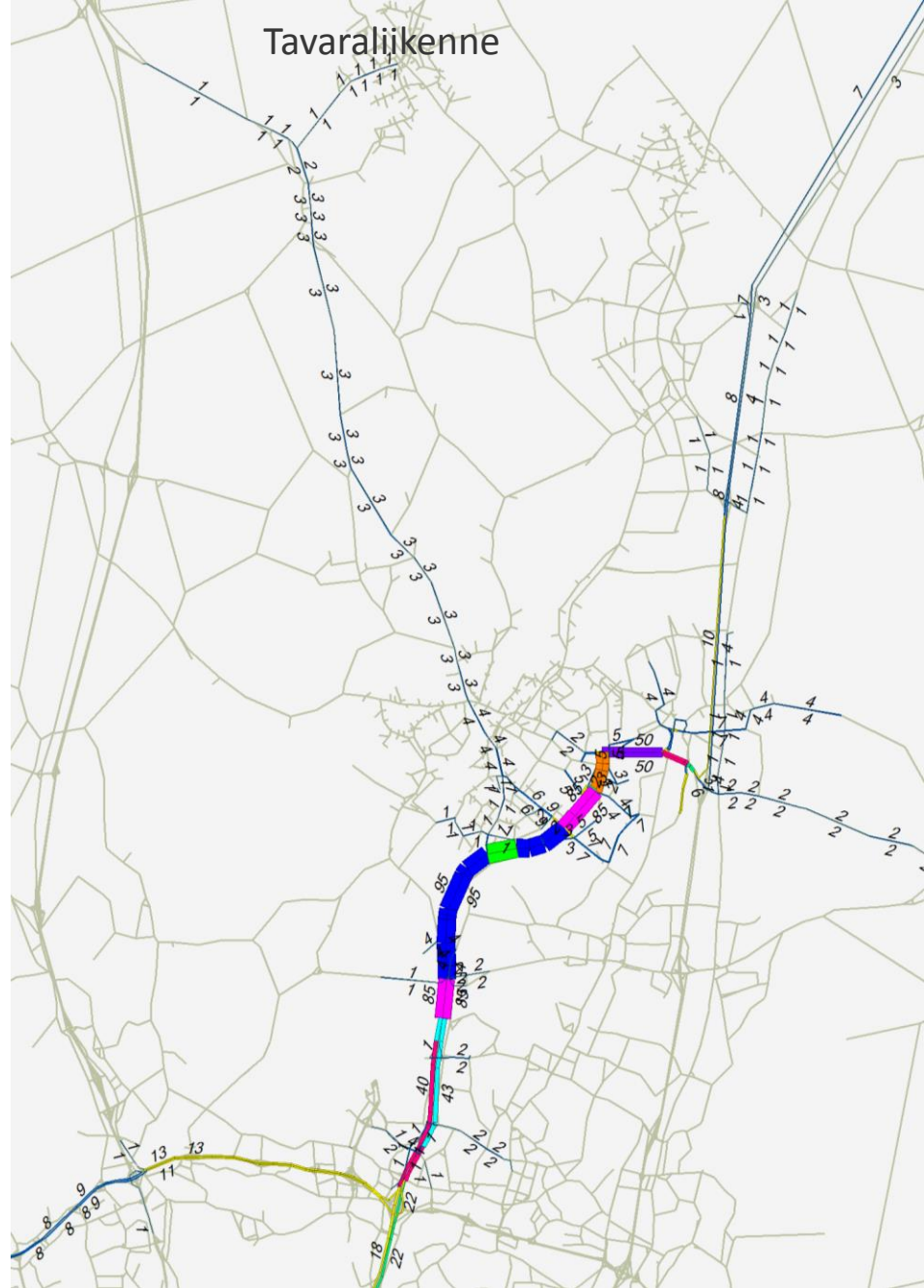
Liikenteen suuntautuminen

4a. Itäväylän parantaminen (80 km/h)

Henkilöautoliikenne



Taveraliikenne



4b. Itäväylän parantaminen (60 km/h)

Hankkeen kuvaus

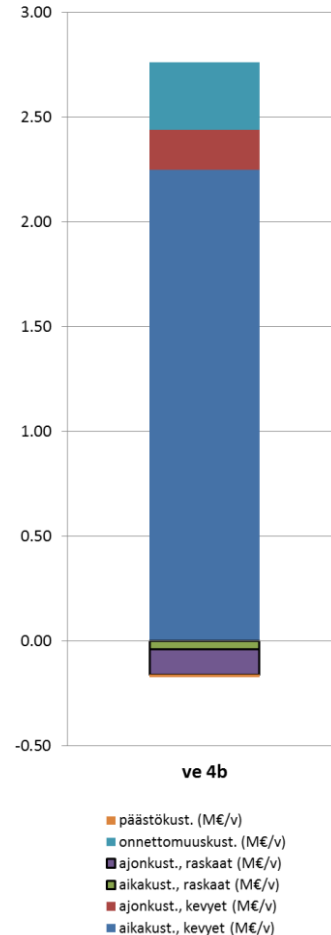
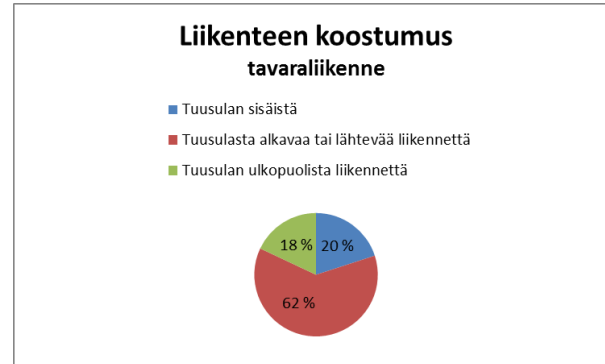
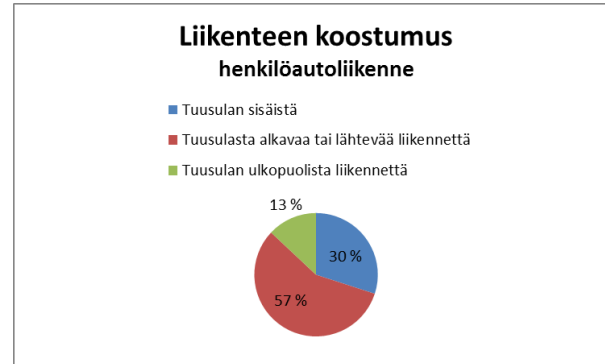
- Poikkileikkaus 2+2-kaistainen
- Nopeusrajoitus 60 km/h
- Tuusulanväylän ja Itäväylän liittymä eritasossa

Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Rykmentinpuiston maankäyttö
- Sulan alueen maankäytön kehittyminen

Hankkeen vaikutukset

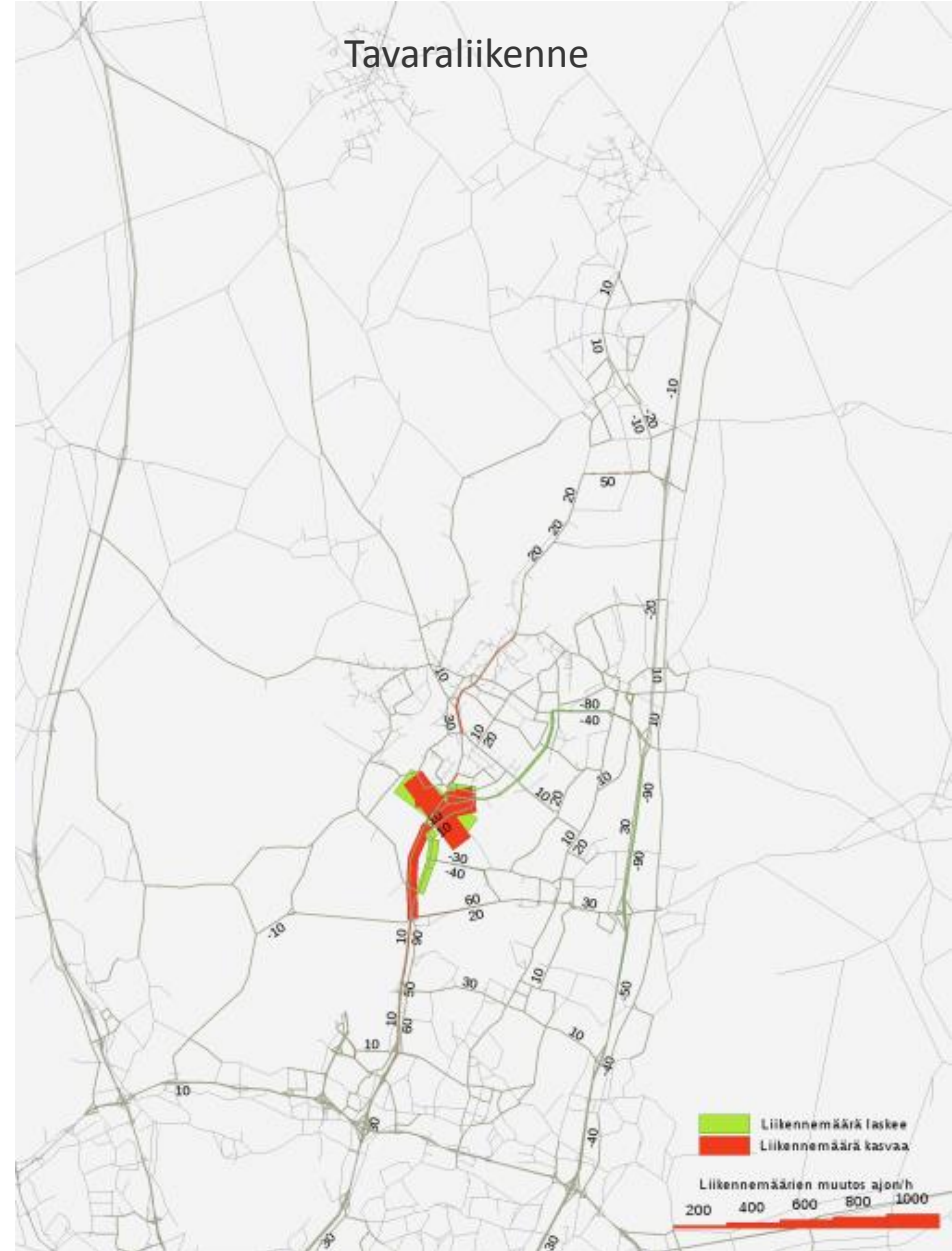
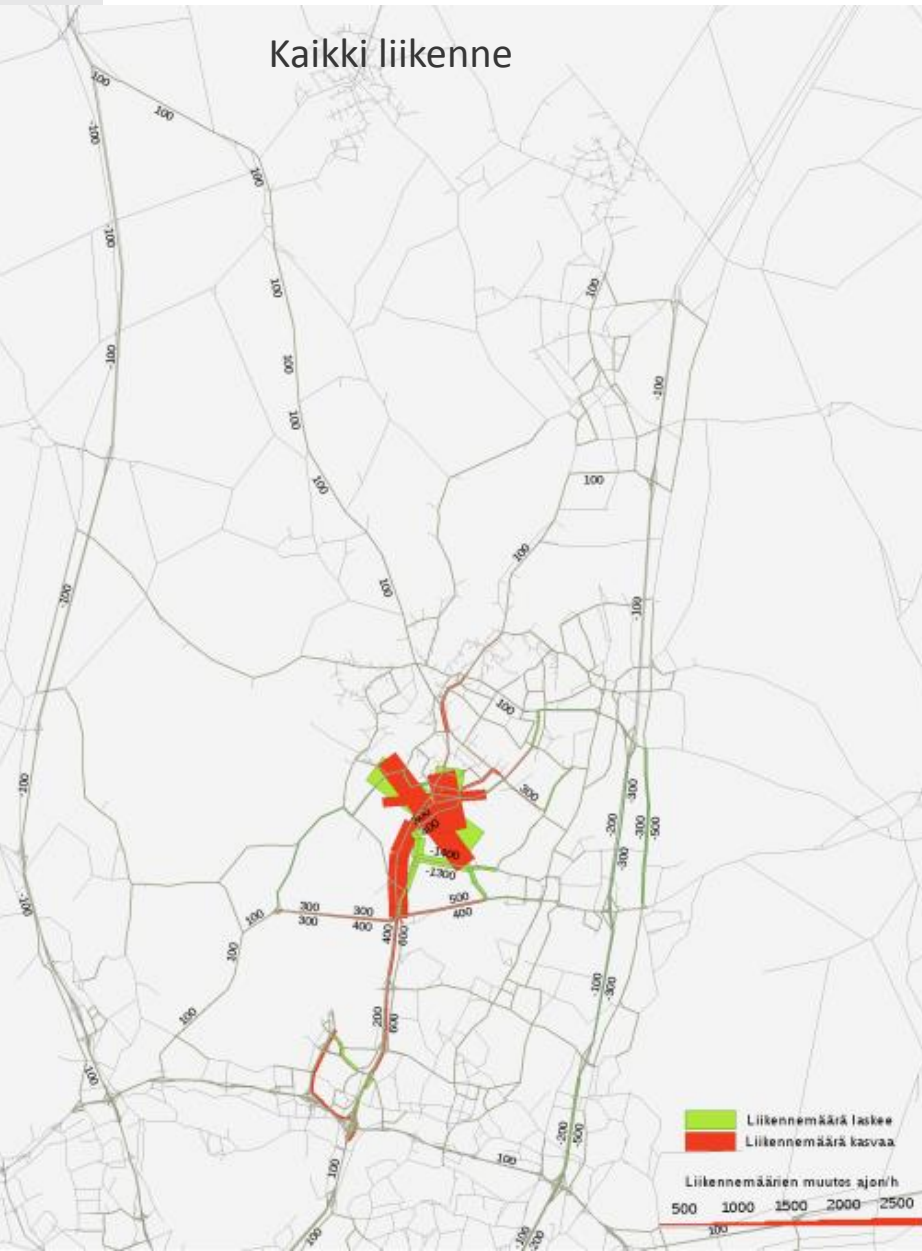
- Parantaa liikenteen sujuvuutta Itäväylällä. Vastaa Itäväylän varren maankäytön kasvun luomaan paineeseen.
- Nopeusrajoituksen alentamisen myötä Itäväylää käyttävä liikenne enemmän paikallista. Erityisesti Tuusulan läpi kulkevan raskaan liikenteen osuus huomattavasti pienempi kuin nopeusrajoituksen 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

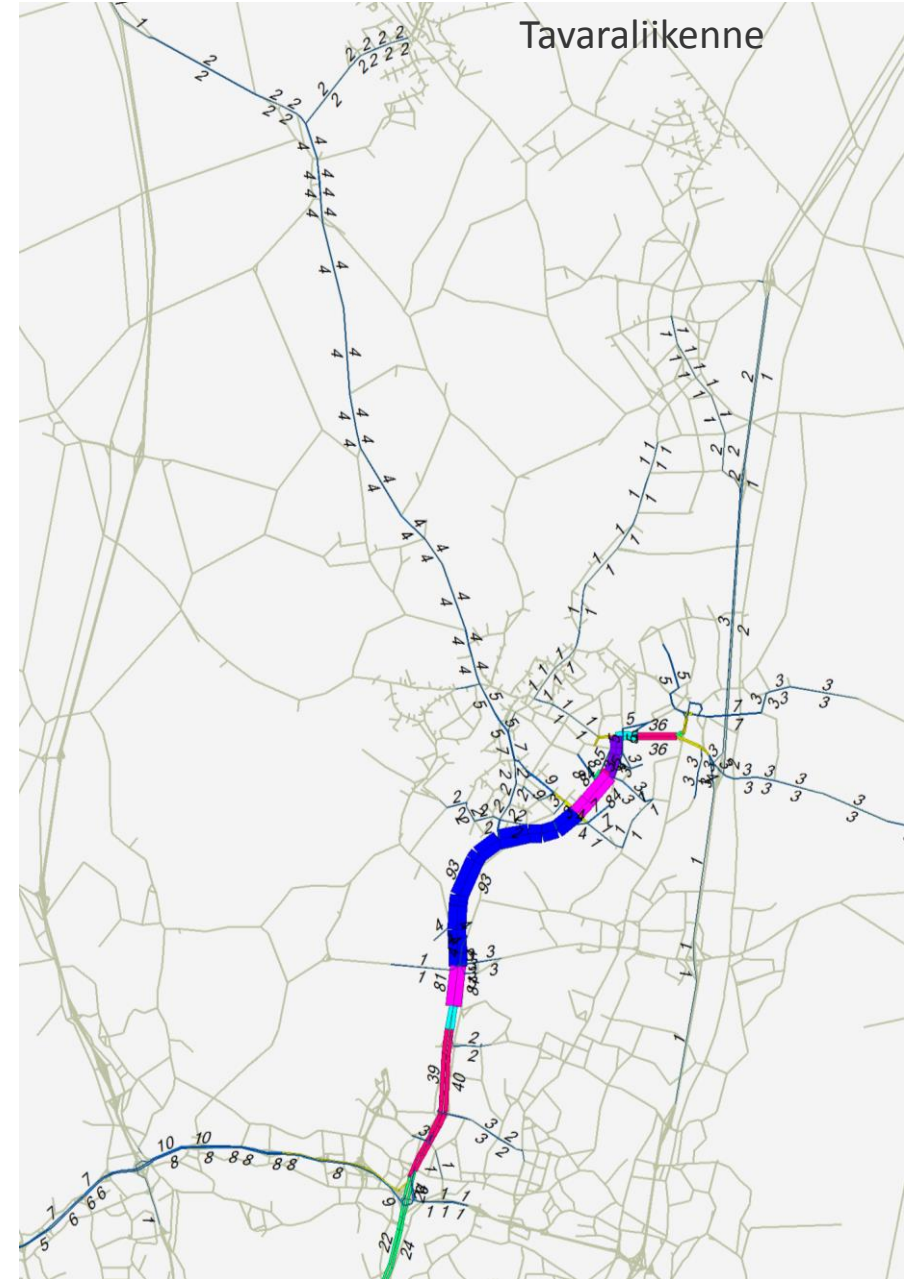
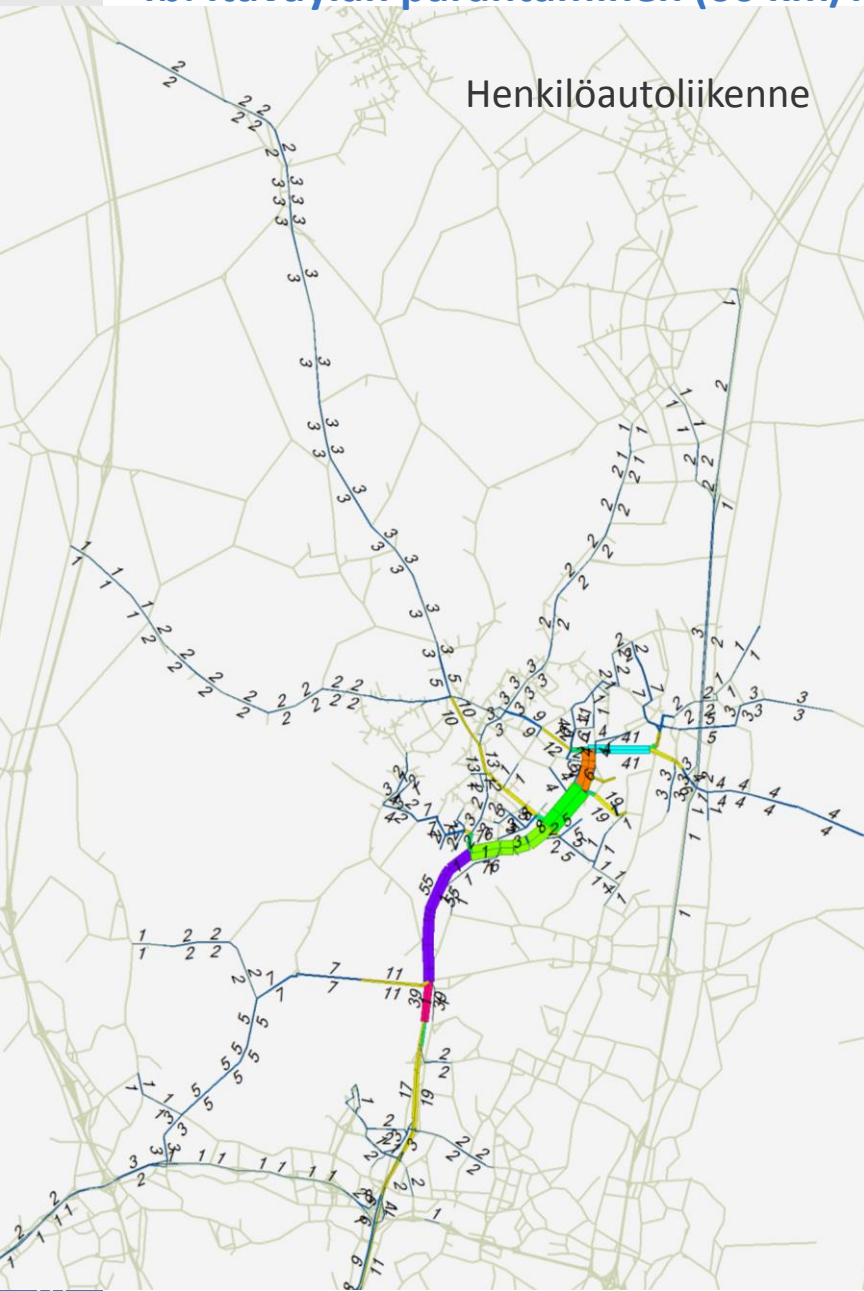
Verkolliset vaikutukset

4b. Itäväylän parantaminen (60 km/h)



Liikenteen suuntautuminen

4b. Itäväylän parantaminen (60 km/h)



5. Hämeentien parantaminen

Hankkeen kuvaus

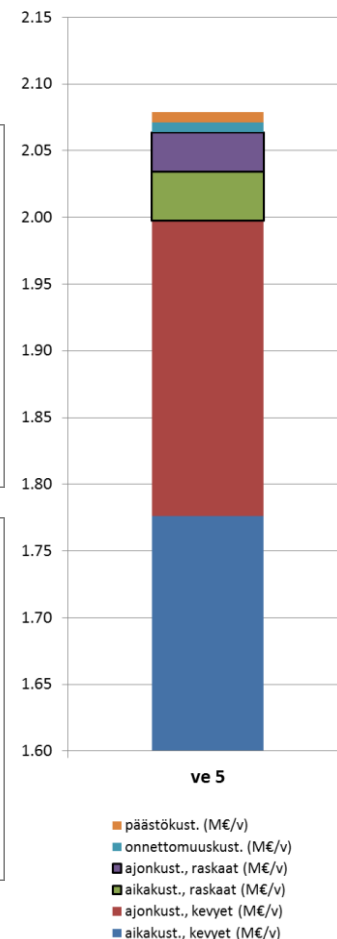
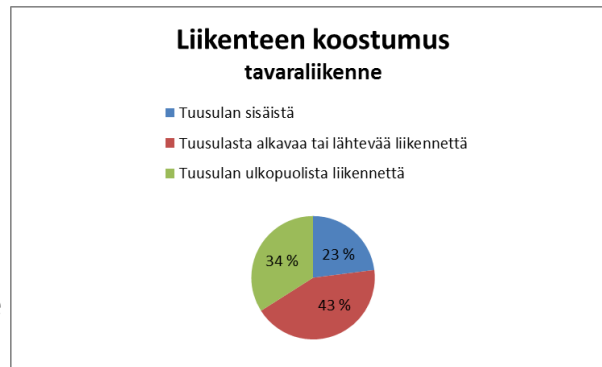
- Poikkileikkaus 2+2-kaistainen välillä Rusutjärventie - Järvenpääntie

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

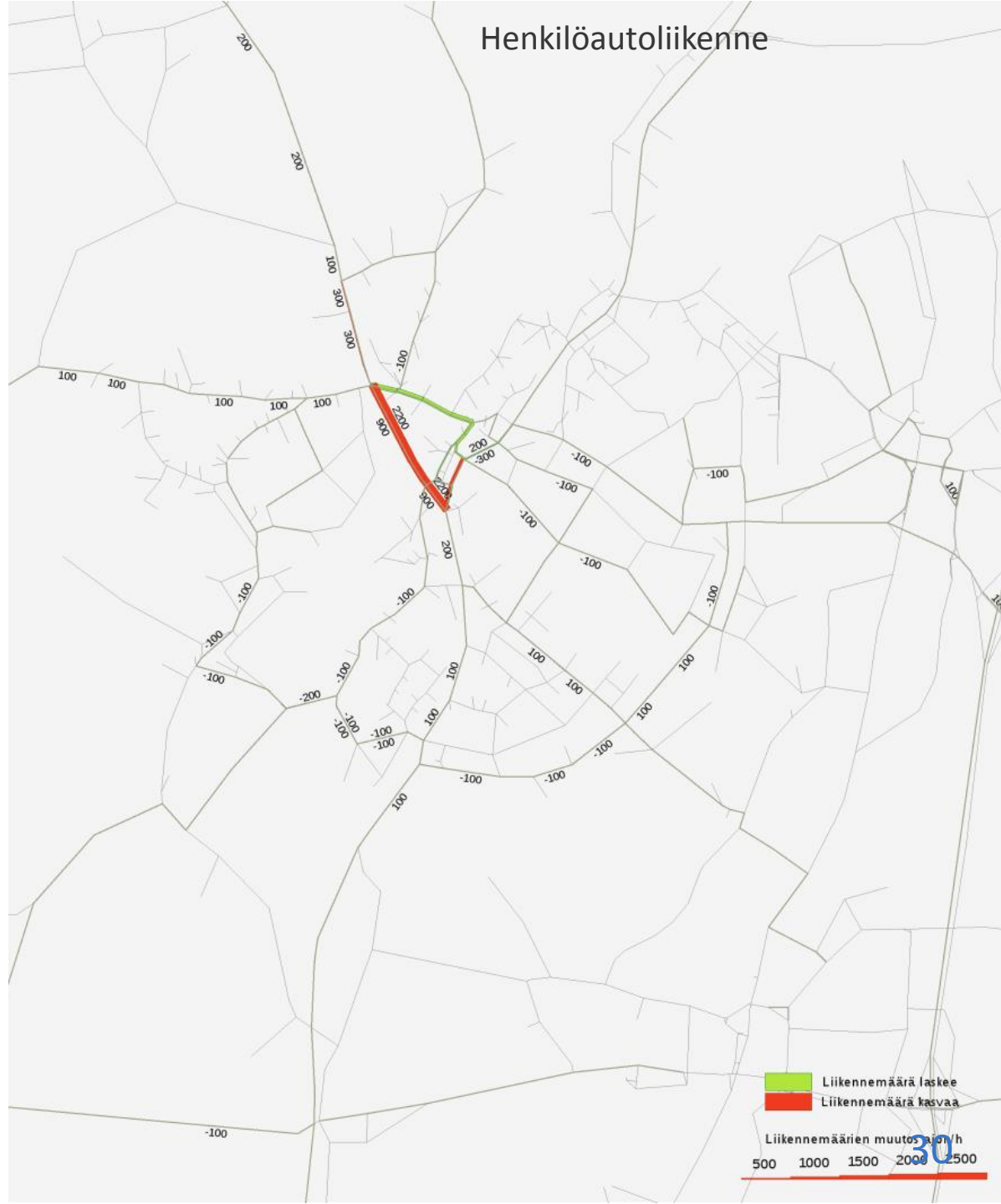


	Hämeentien parantaminen
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	2.08
Hankkeen pituus [km]	2.9
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	27 204
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	3 232
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	717
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	0.2

Verkolliset vaikutukset

5. Hämeentien parantaminen

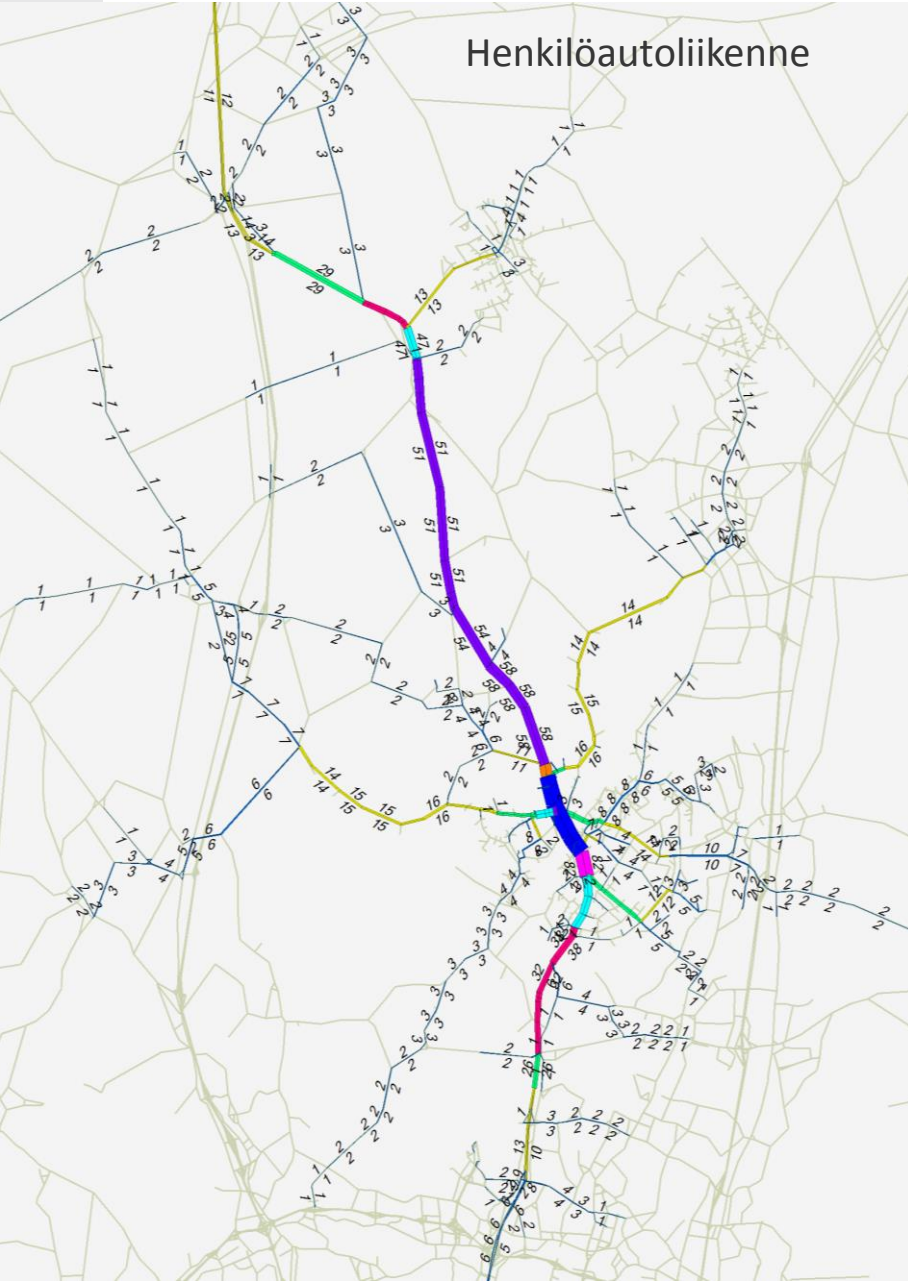
Henkilöautoliikenne



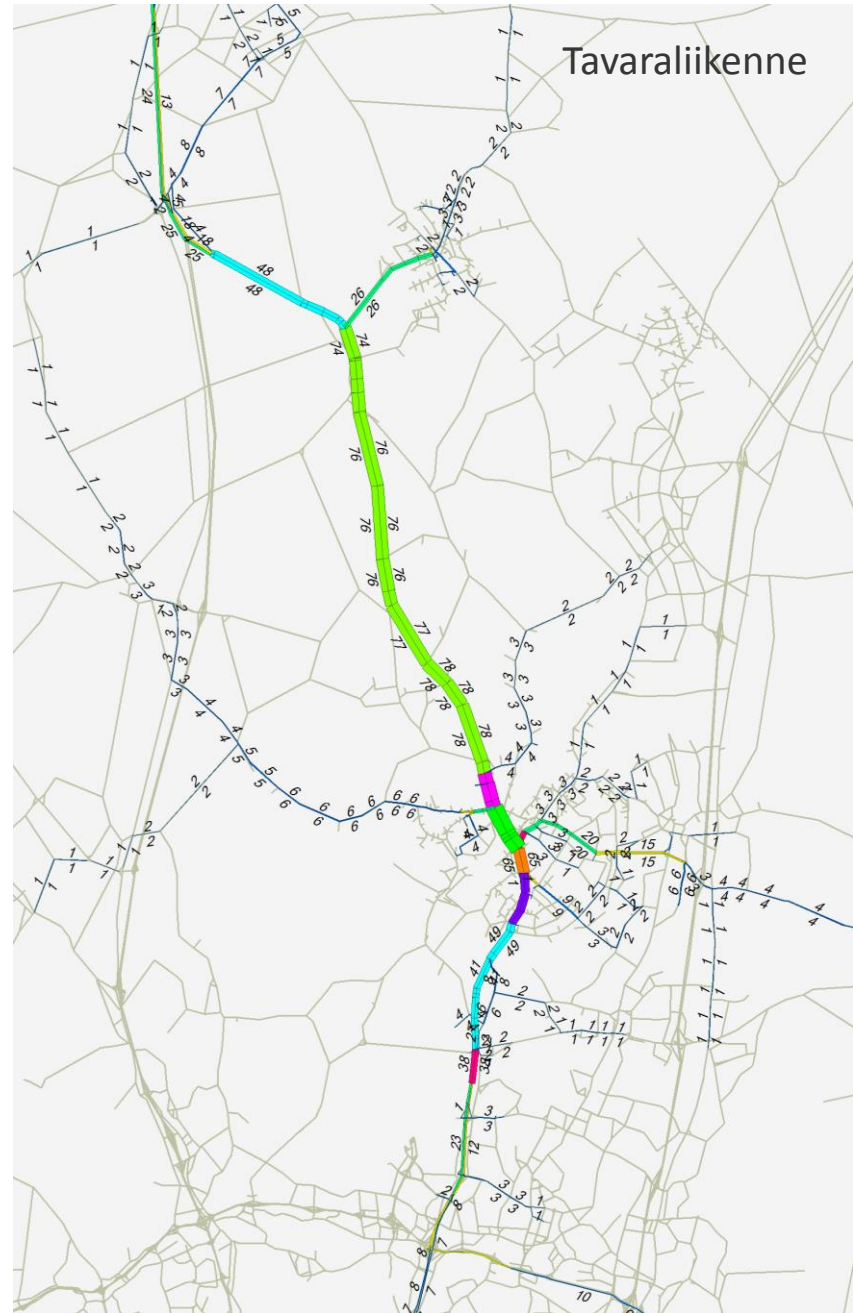
Liikenteen suuntautuminen

5. Hämeentien parantaminen

Henkilöautoliikenne



Tavaraliikenne



6. Itäinen radanvarsitie

Hankkeen kuvaus

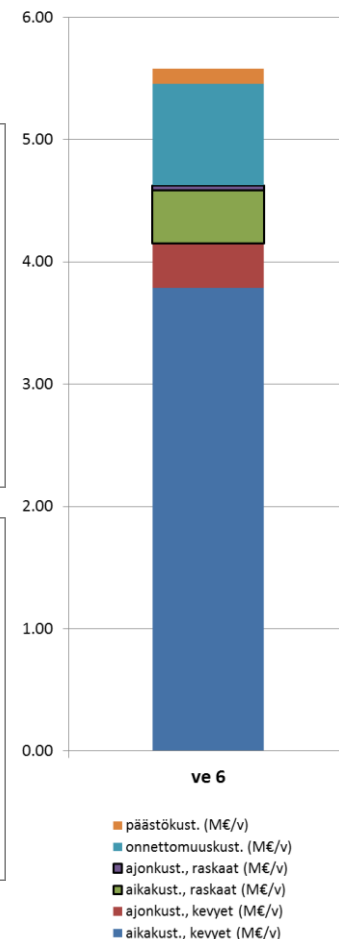
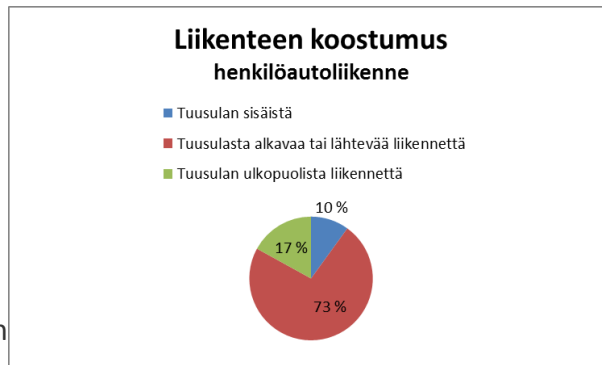
- Tien linjaus on Tuusulan yleiskaavaluonnoksen mukainen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus Kellokosken länsipuolella 80 km/h ja Kellokosken itäpuolella 50-60 km/h

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

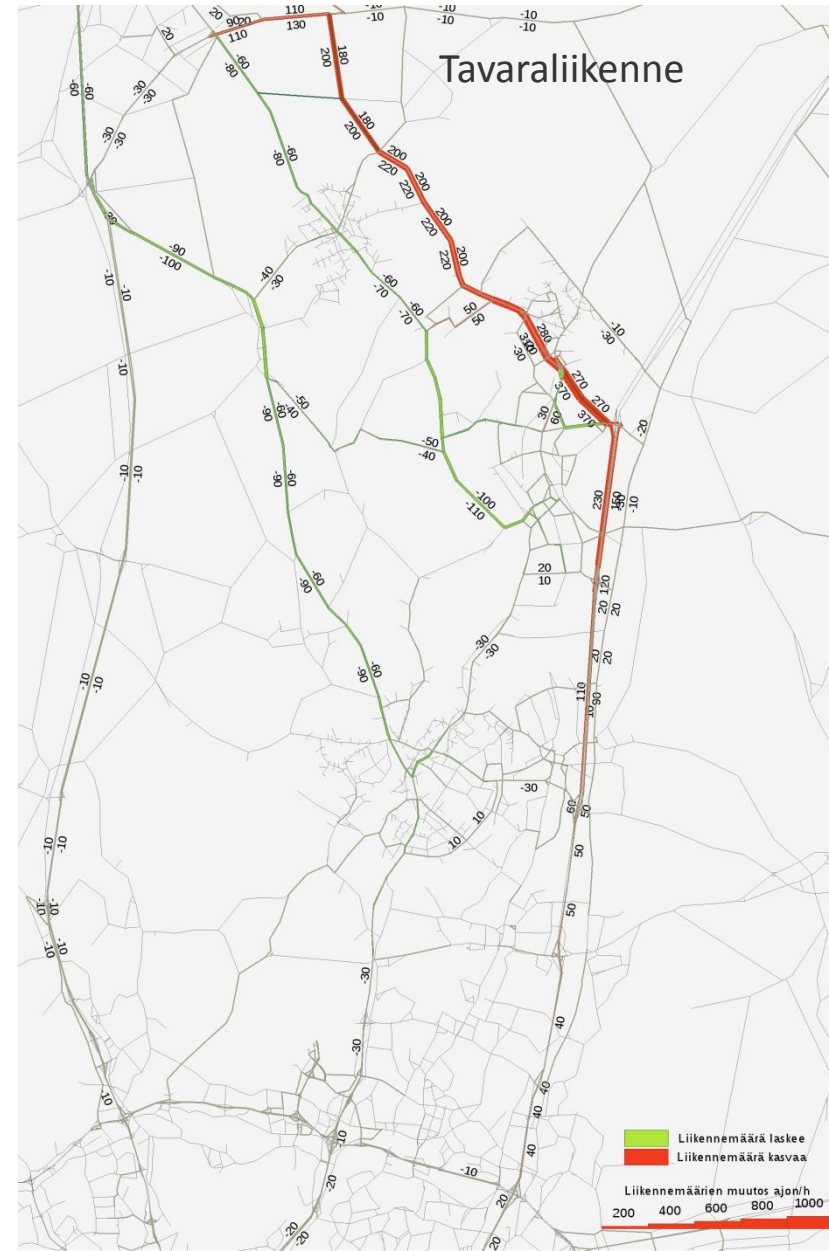
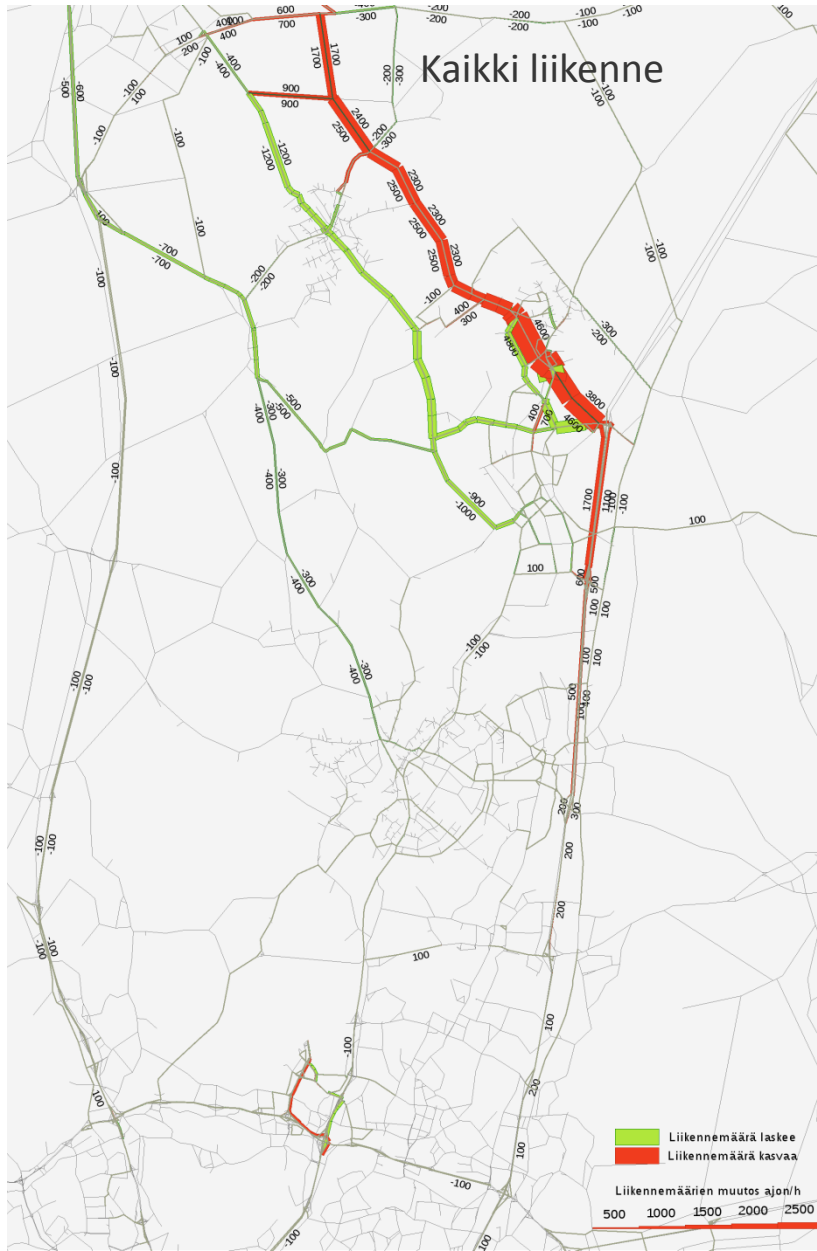
- Luo sujuvan yhteyden Hyvinkään ja Järvenpään välille palvelun Hyvinkään ja Järvenpään lisäksi valtatie 4 vartta aina Kehä III:n tasolle.
- Luo vaihtoehtoisen yhteyden erityisesti diagonaalille tavaraliikenteelle valtatie 4 käytävästä valtatie 3 käytävään. Nykyisin diagonaalinen tavaraliikenne hakeutuu 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

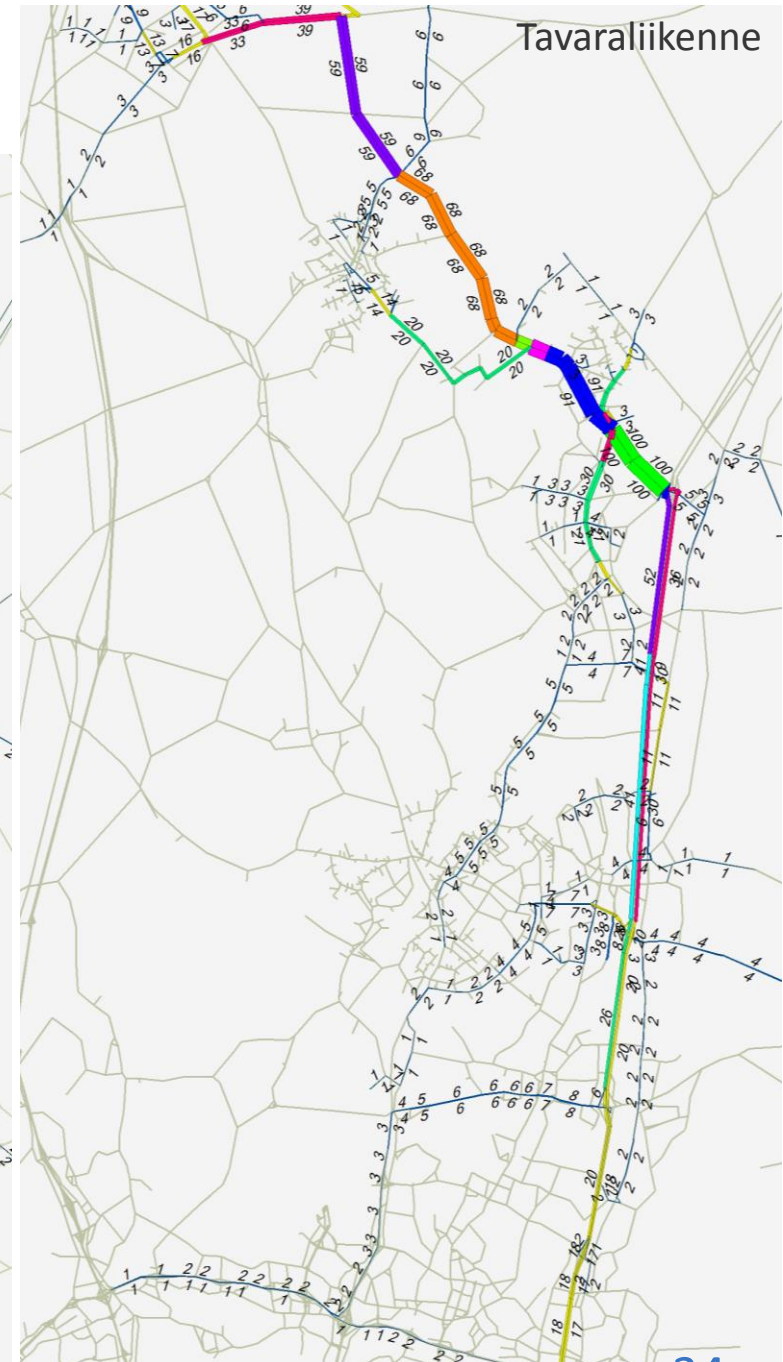
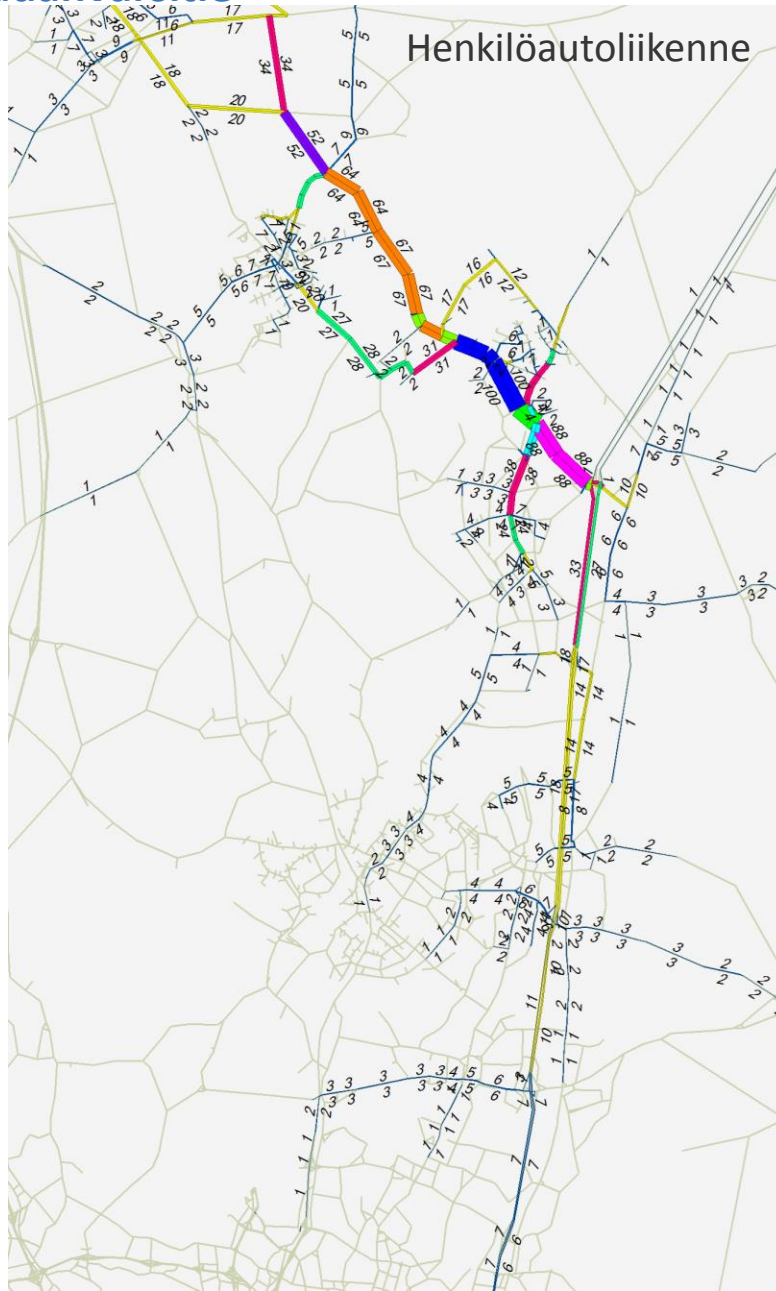
Verkolliset vaikutukset

6. Itäinen radanvarstie



Liikenteen suuntautuminen

6. Itäinen radanvarsite



7a. Läntinen ohikulkutie (Tuusulanväylä – Nahkelantie)

Hankkeen kuvaus

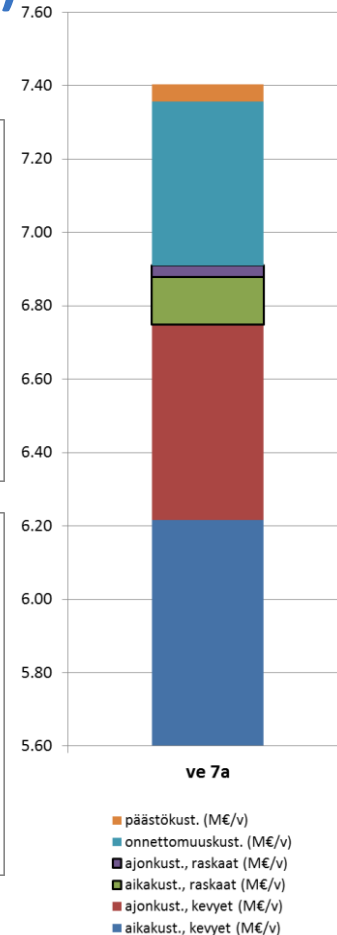
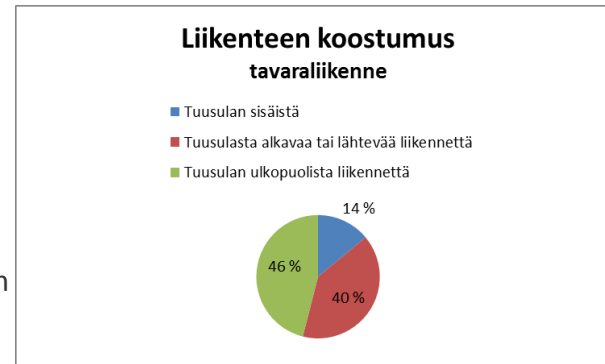
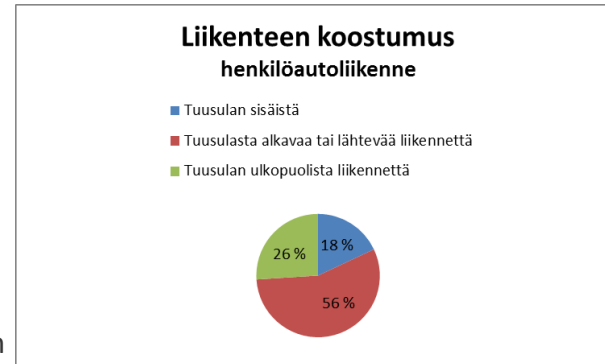
- Tien linjaus on Tuusulan yleiskaavaluonnoksen mukainen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

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

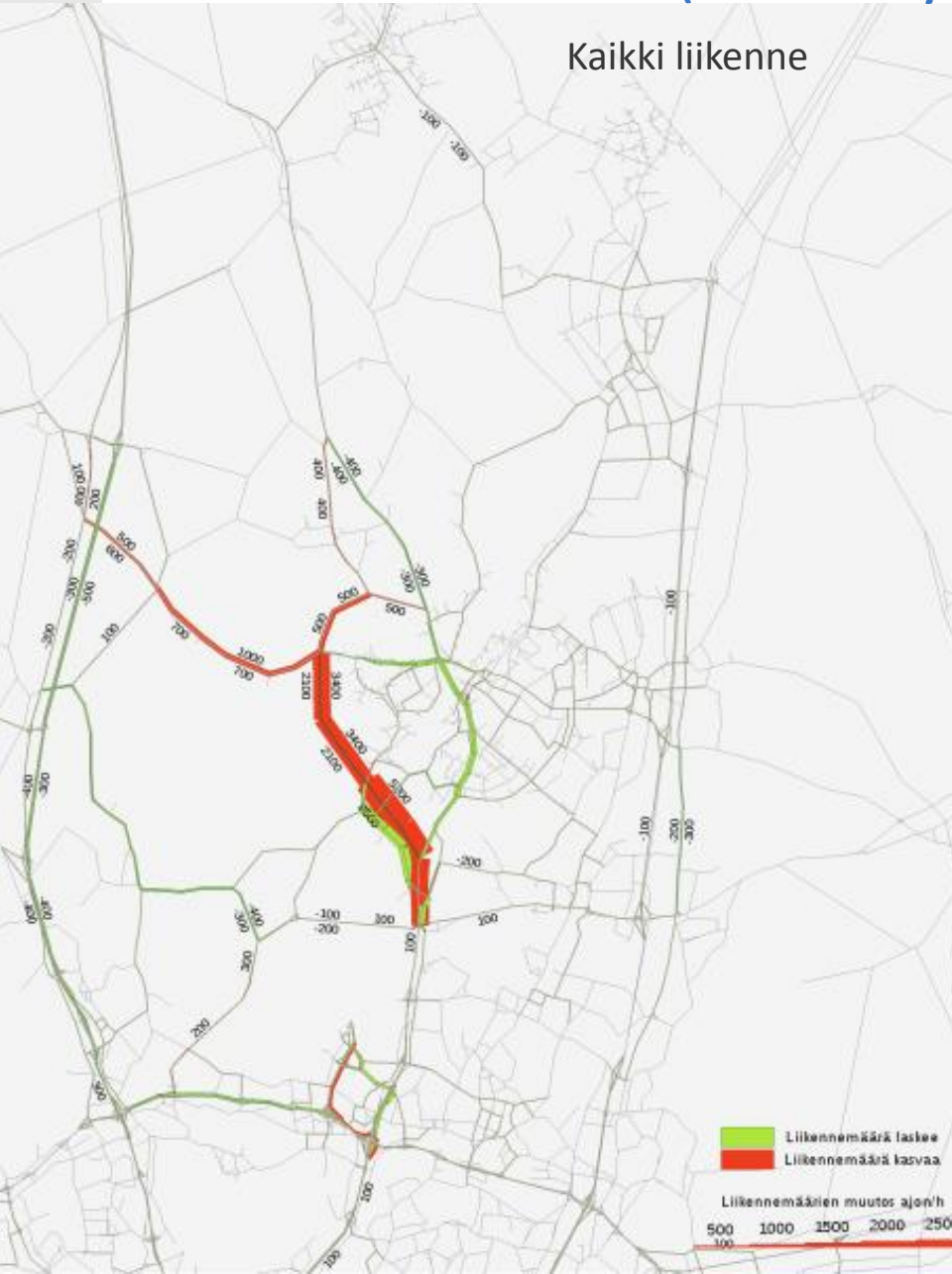


	Itäinen radanvarsitie
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	5.58
Hankkeen pituus [km]	17.36
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	16 263
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	896
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	321
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	1.0

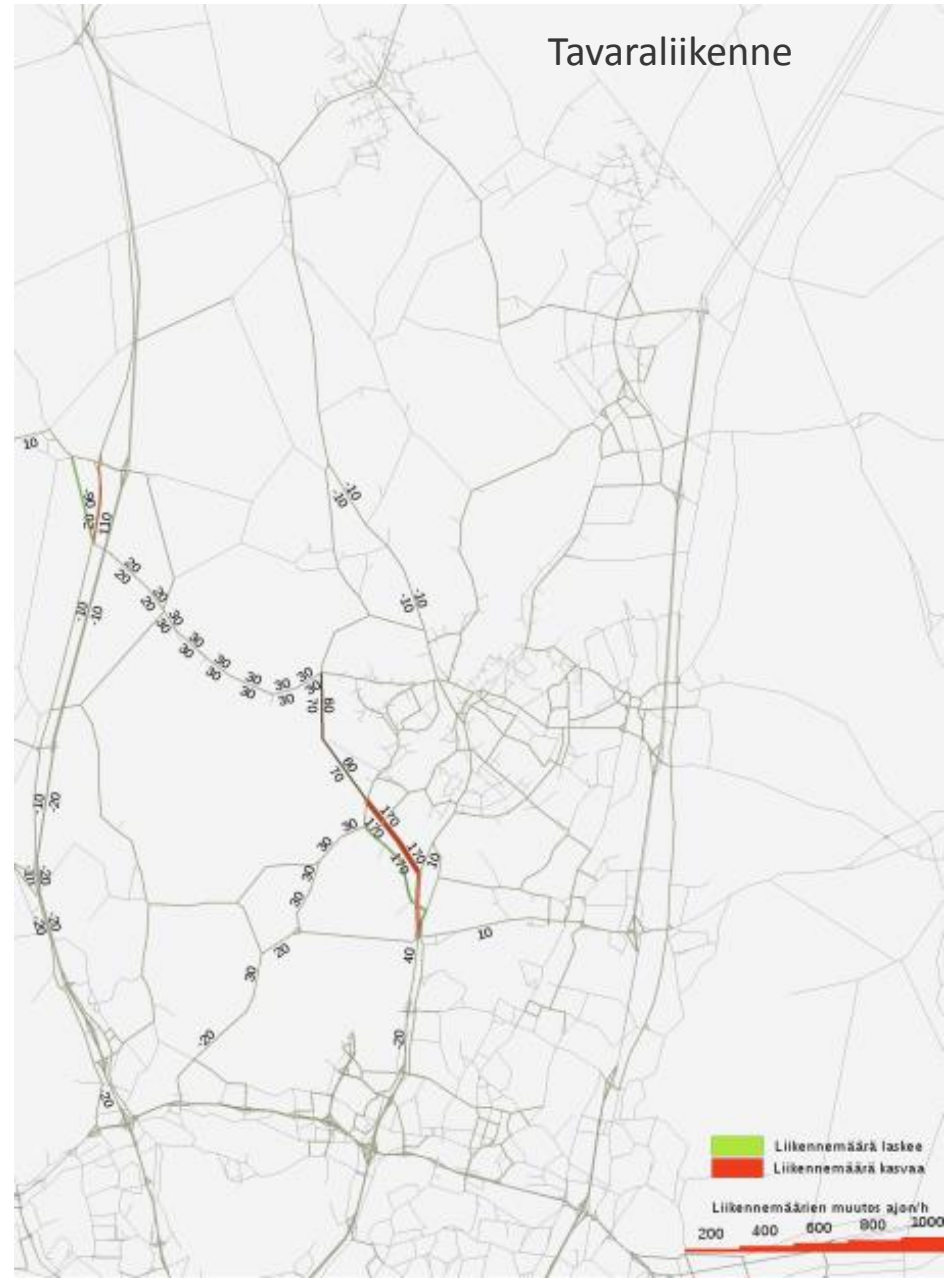
Verkolliset vaikutukset

7a. Läntinen ohikulkutie (Tuusulanväylä – Nahkelantie)

Kaikki liikenne

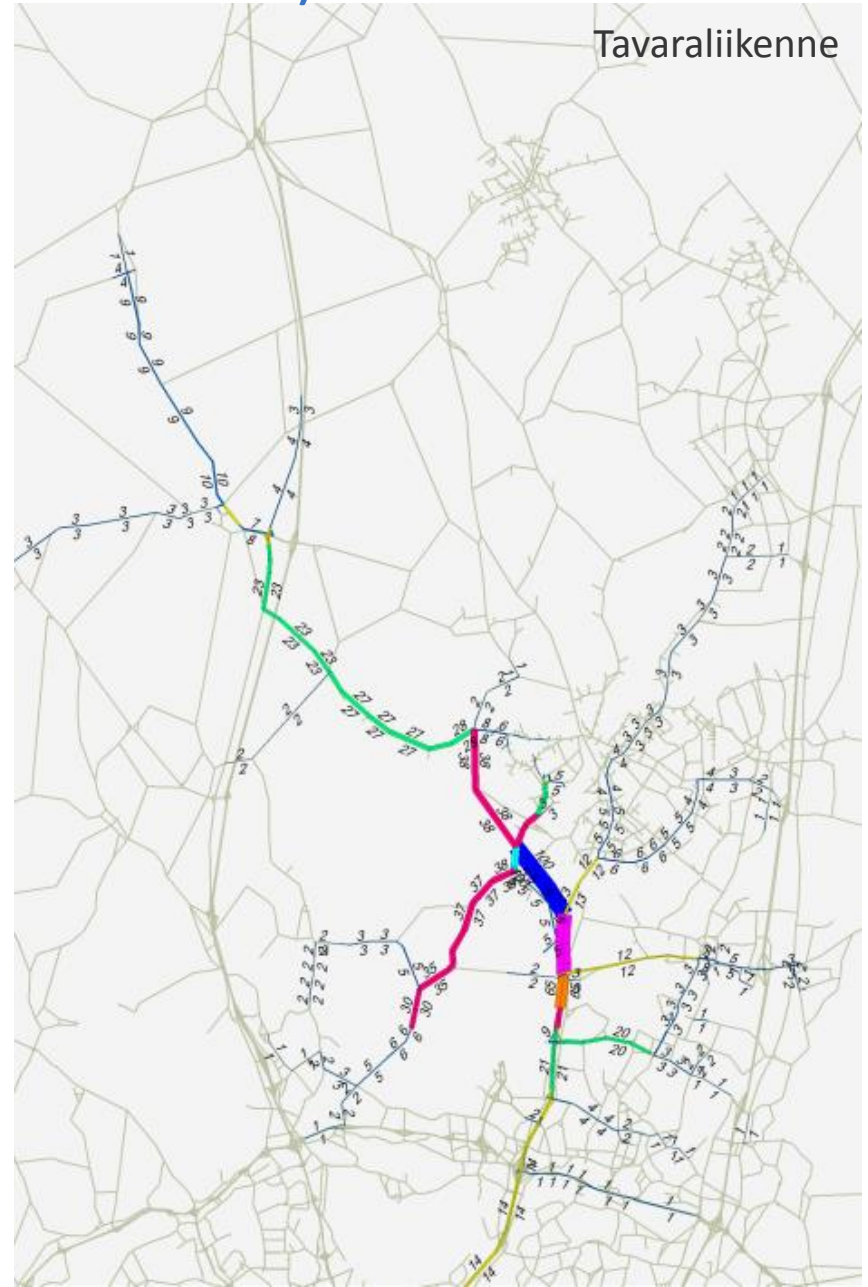
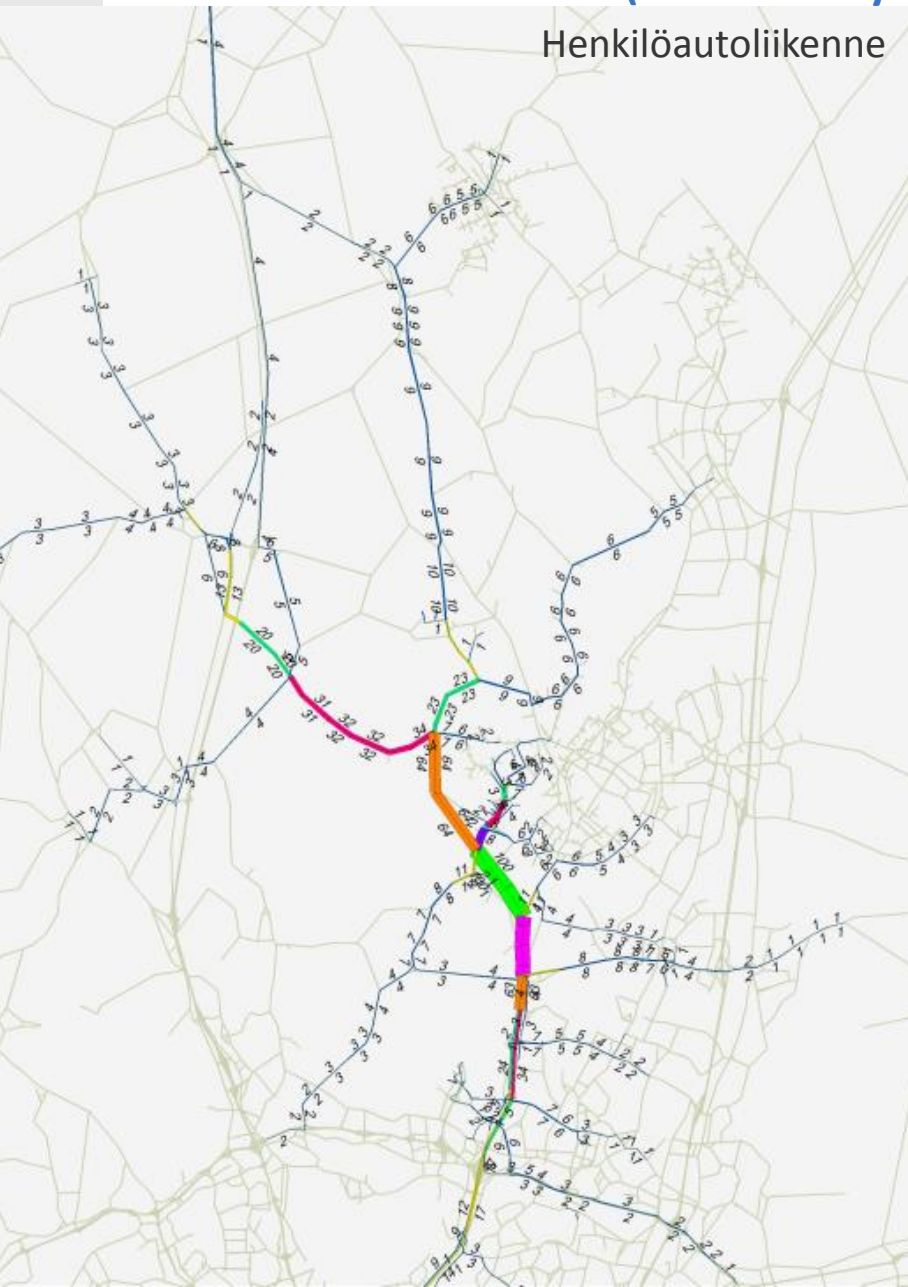


Tavaraliikenne



Liikenteen suuntautuminen

7a. Läntinen ohikulkutie (Tuusulanväylä – Nahkelantie)



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

Hankkeen kuvaus

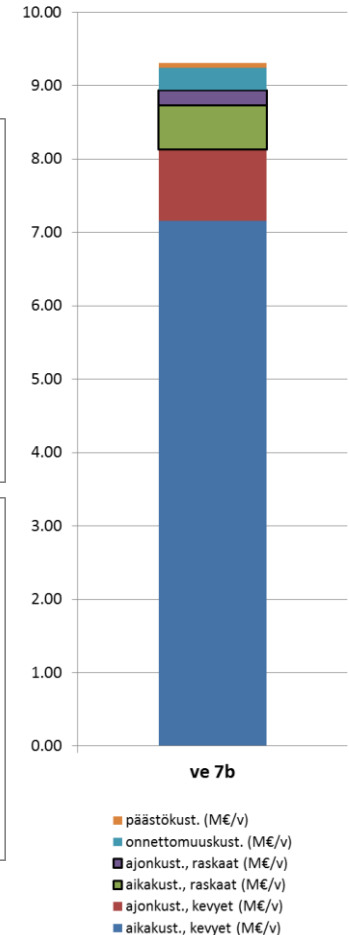
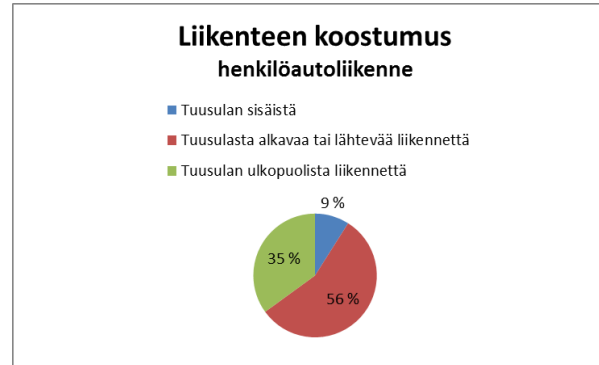
- Tien linjaus on Tuusulan yleiskaava-alueen mukainen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Nykyisissä kehityssuunnitelmissa ei erityistä tiehen kytkeytyvää maankäyttöä.

Hankkeen vaikutukset

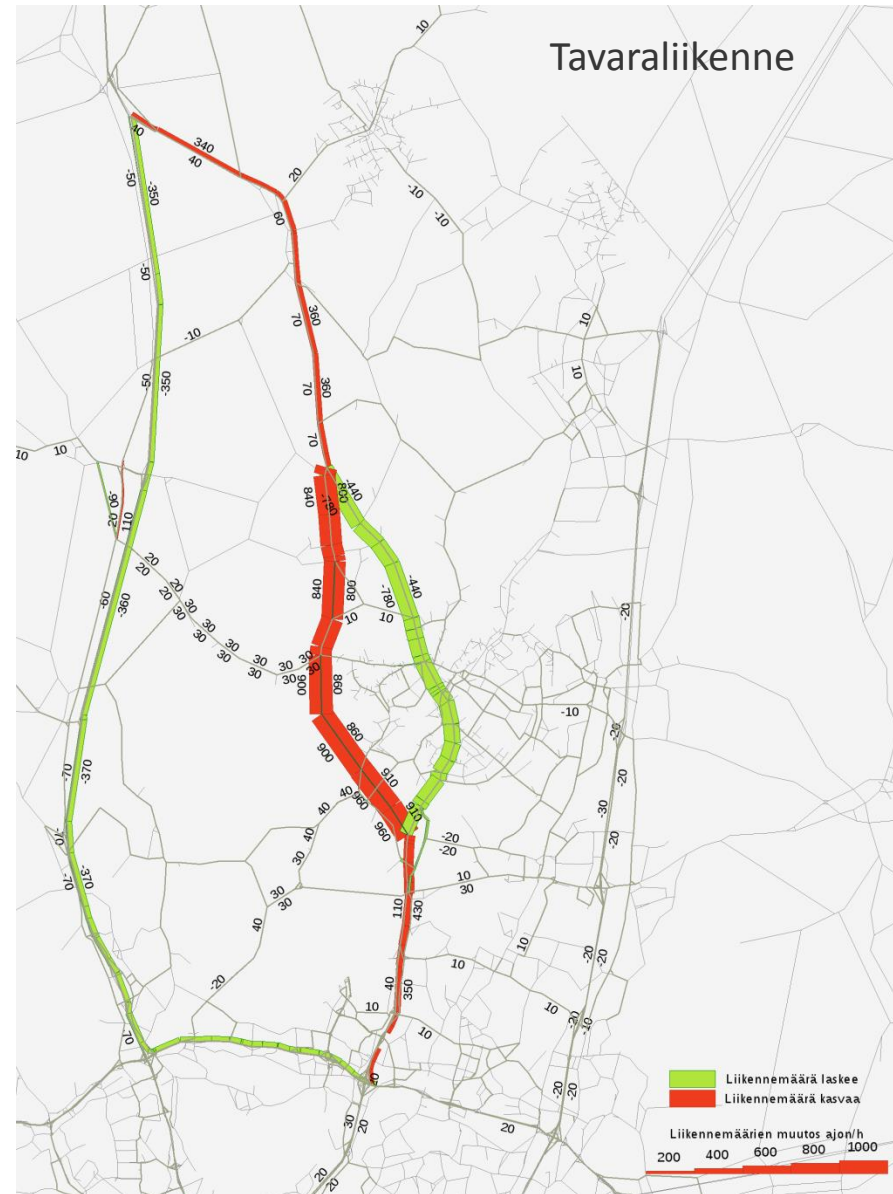
- Luo sujuvan Hyrylän ohittavan yhteyden kantatien 45 suuntaiselle liikenteelle. Muuttaa kantatien 45 roolia seudullista liikennettä välittävästä osin valtakunnallista liikennettä välittäväksi väyläksi.
- Ohikulkutietä käyttävästä liikenteestä merkittävä osa Tuusulan läpi kulkevaa liikennettä. Ohikulkutien 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

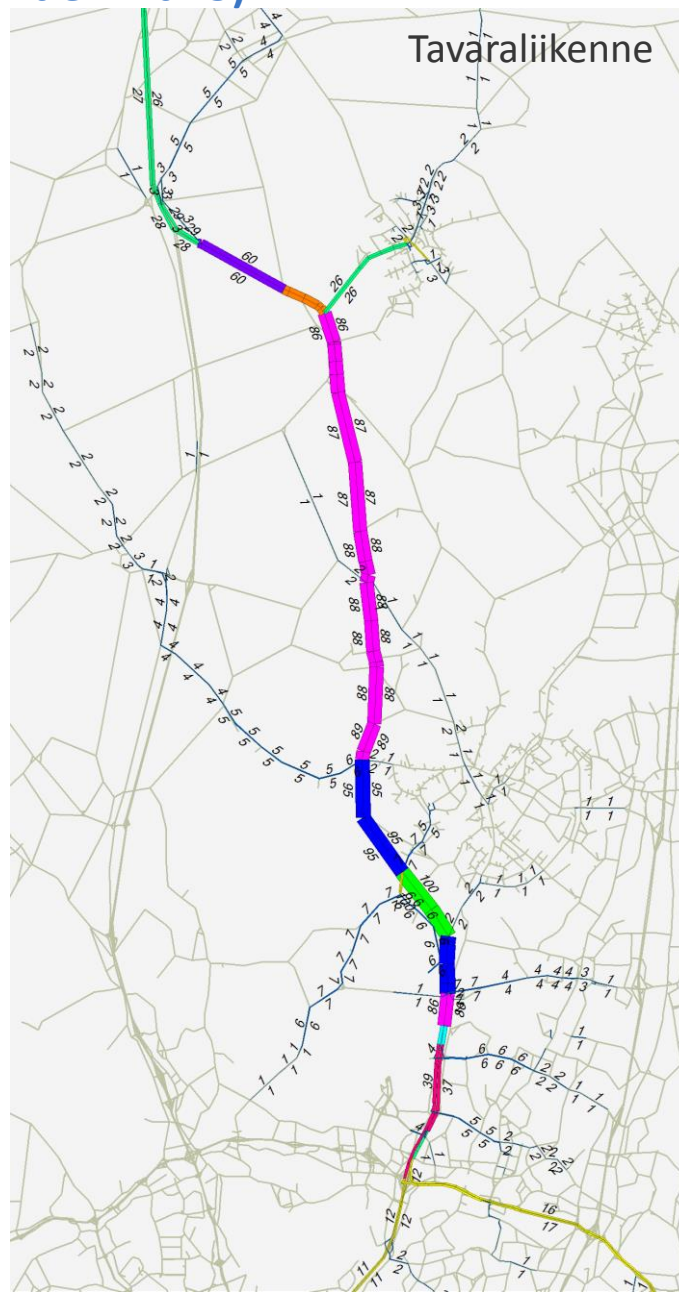
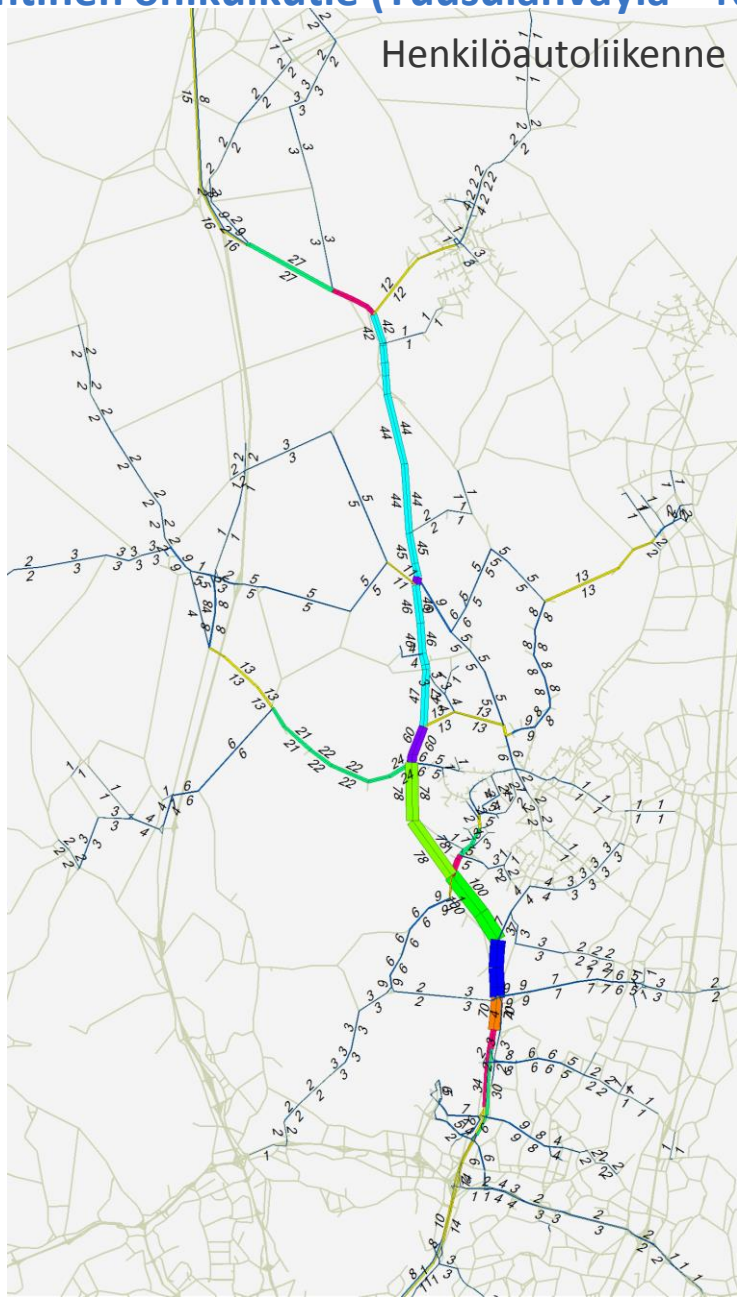
Verkolliset vaikutukset

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

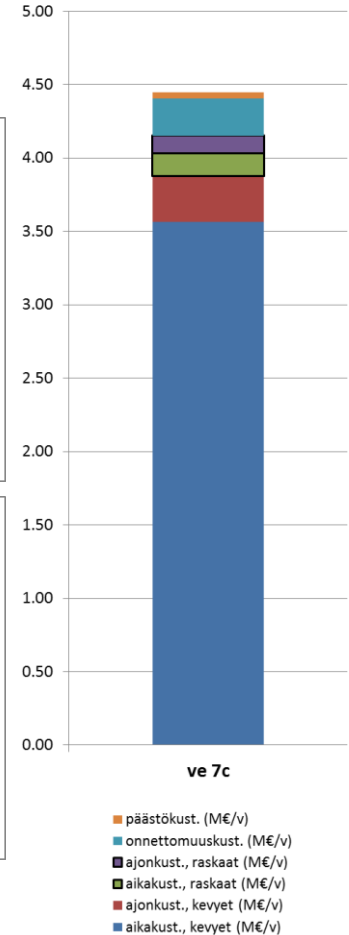
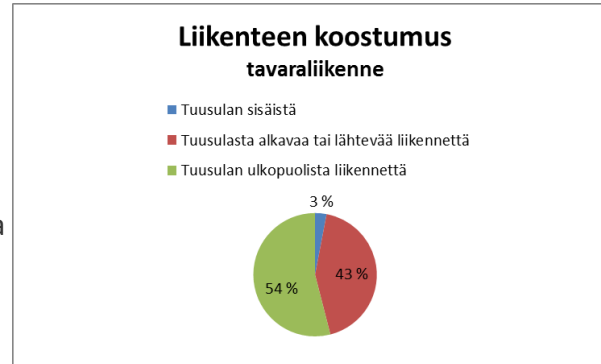
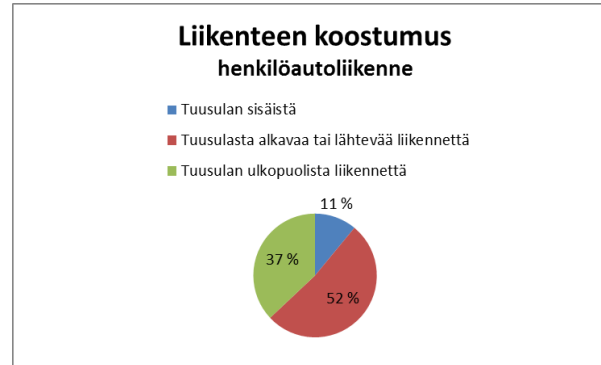
- Tien linjaus Nahkelantien eteläpuolella on Tuusulan kunnasta saadun ehdotuksen mukainen ja pohjoispuolella Tuusulan yleiskaava-alueen mukainen
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

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

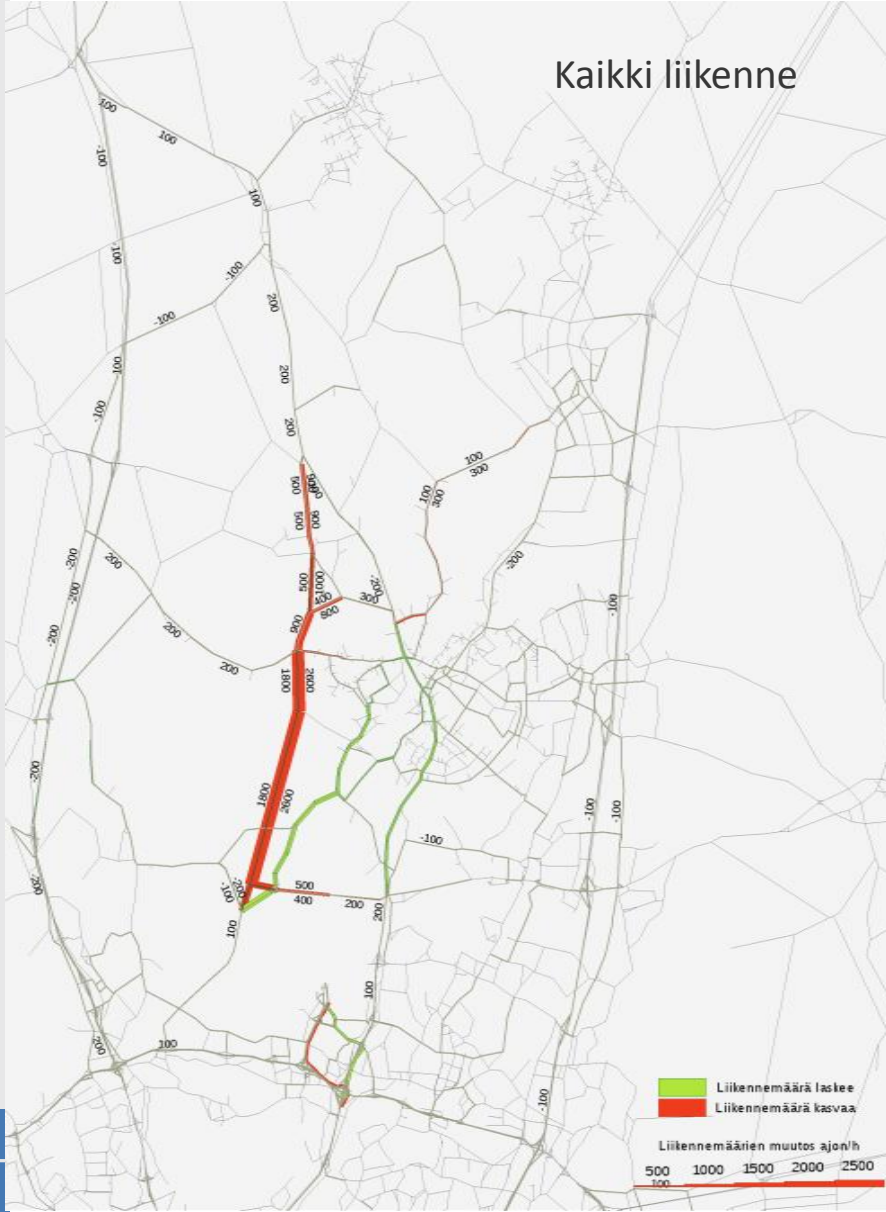


Läntinen ohikulkutie, Katriinantie– Nahkelantie-Kt 45	
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	4.45
Hankkeen pituus [km]	11.1
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	6 528
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	474
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	401
Hankkeen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

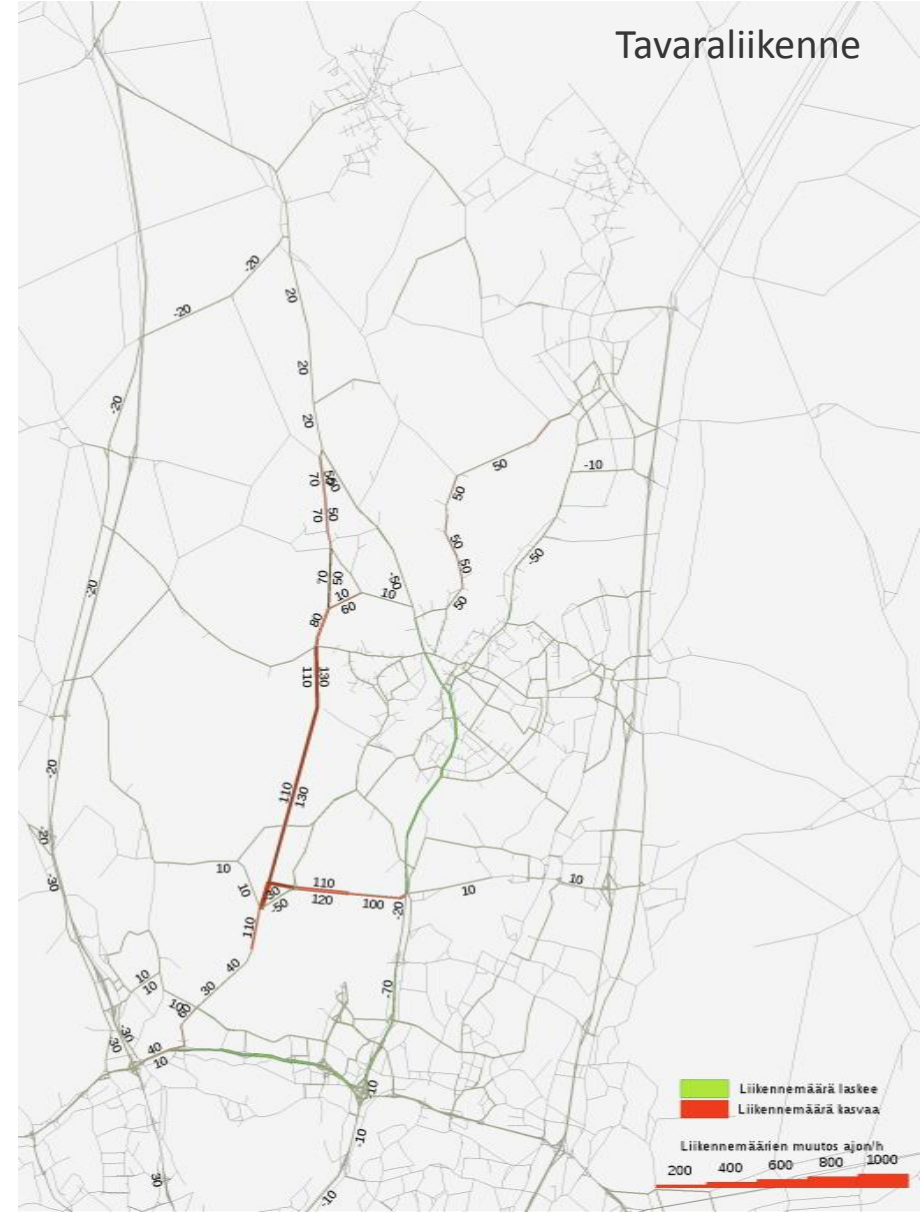
Verkolliset vaikutukset

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

Kaikki liikenne

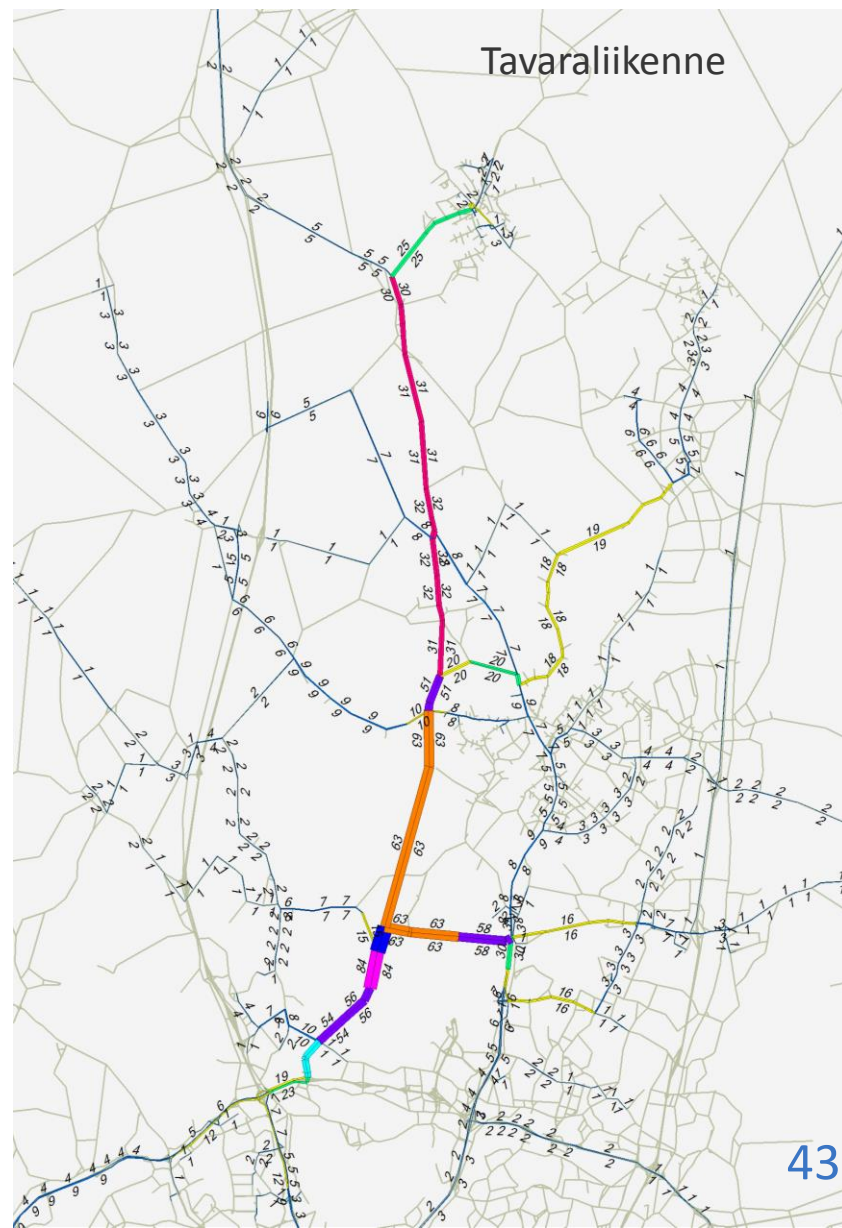
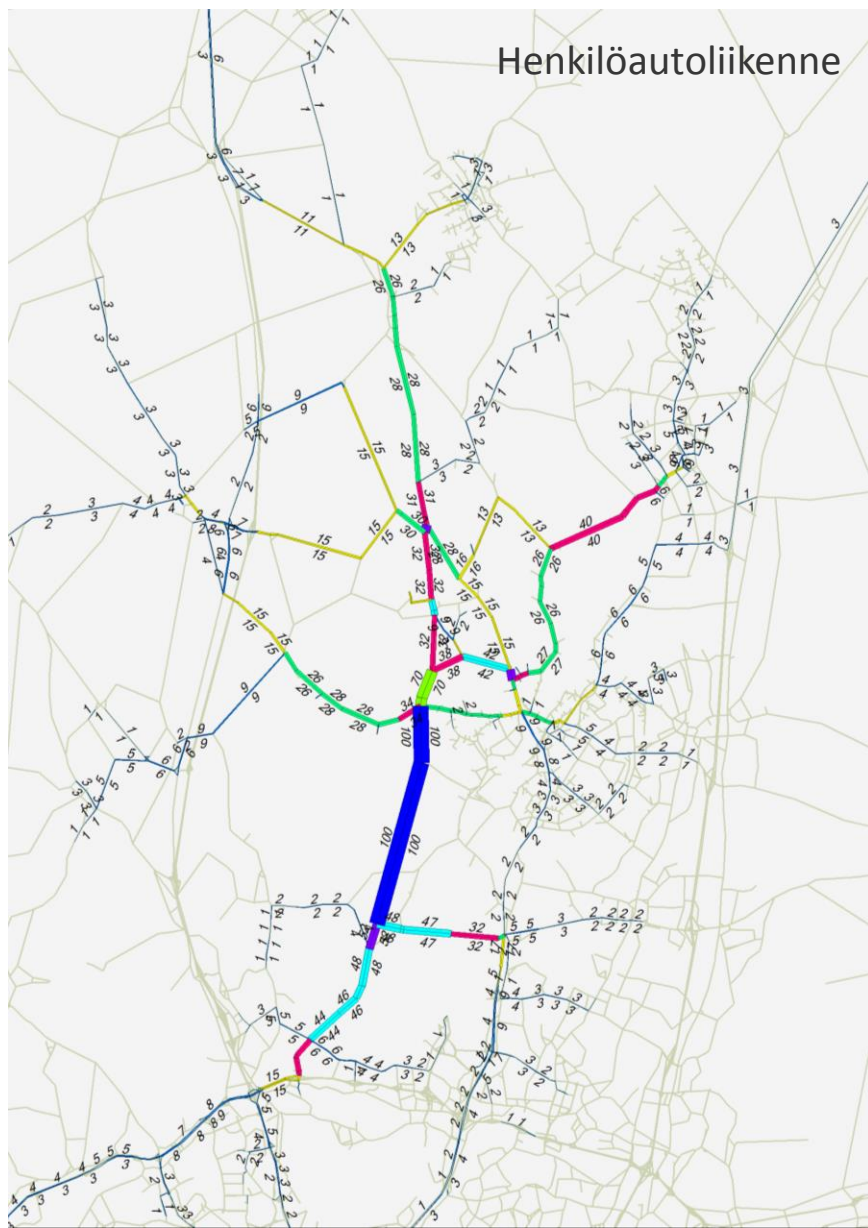


Tavaraliikenne



Liikenteen suuntautuminen

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



8. Pohjoiskehä (Järvenpää – Kt 45 -yhteys)

Hankkeen kuvaus

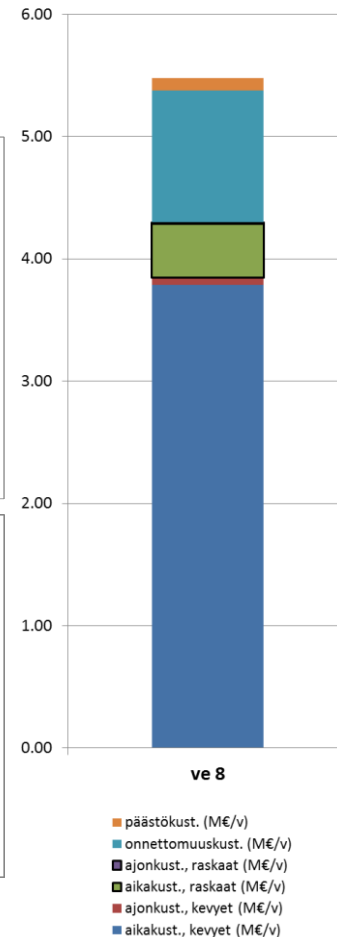
- Tien linjaus on vuonna 2004 laaditun yleissuunnitelman mukainen. Lisäksi Vähänummentietä on oletettu parannettavan.
- Poikkileikkaus 1+1-kaistainen
- Nopeusrajoitus 80 km/h

Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Nykyisissä kehityssuunnitelmissa ei erityistä tien kytkeytyvää maankäyttöä.

Hankkeen vaikutukset

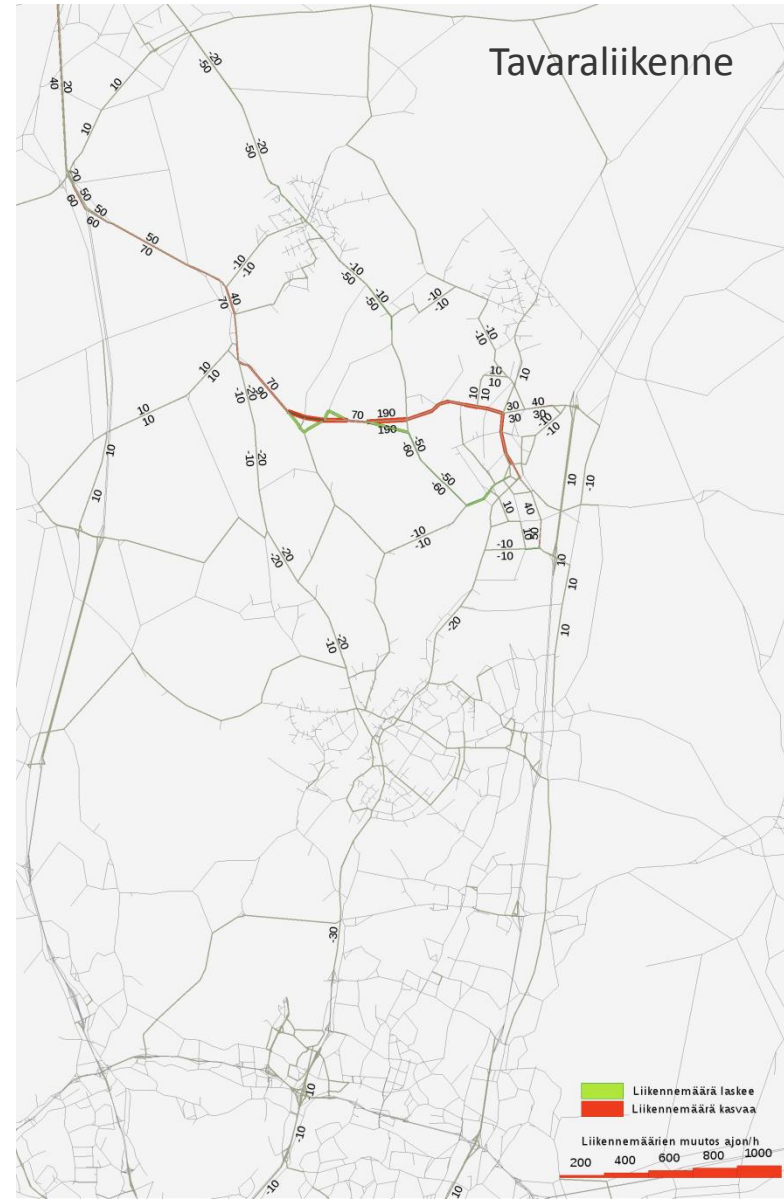
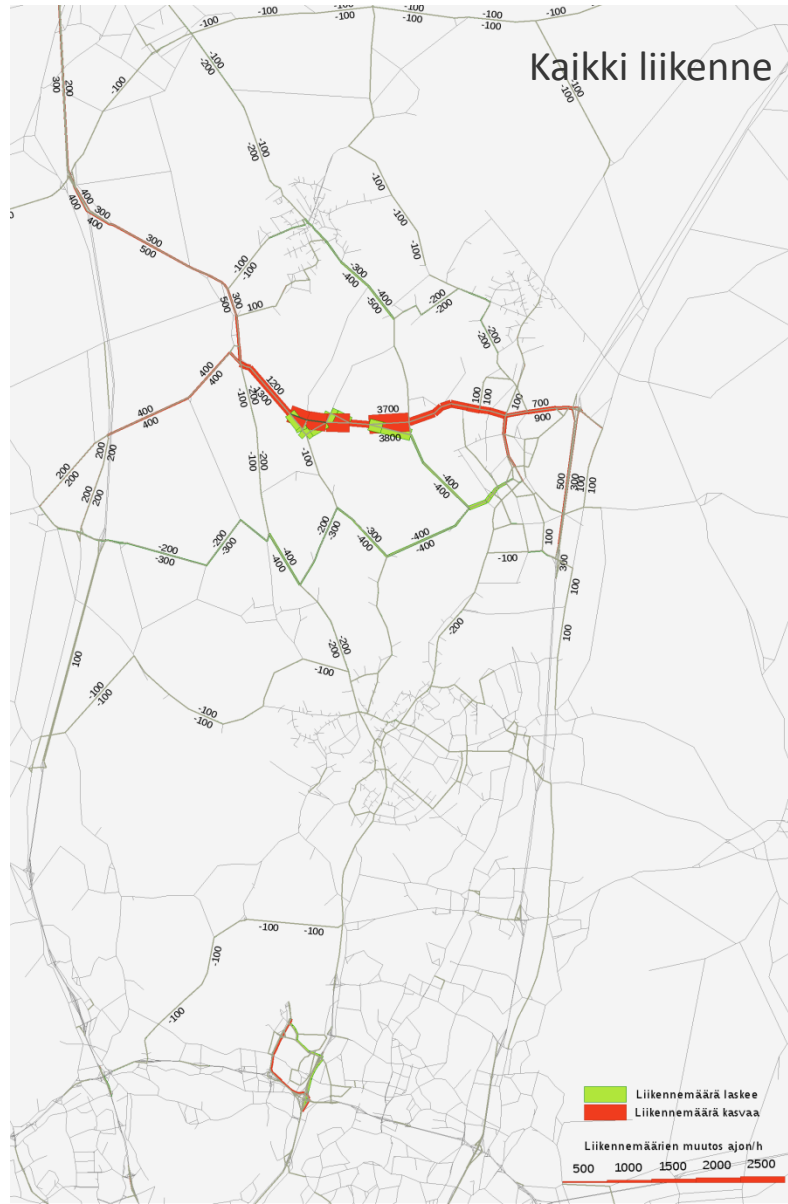
- Luo nykyistä suuremman yhteyden Järvenpäästä kantatielle 45 sujuvoittain yhteyksiä valtateiden 3 ja 4 välillä.
- Palvelee pääasiassa Järvenpäästä ja osin myös valtatie 4 käytävästä Nurmijärvelle sekä valtateille 3 ja 25 hakeutuvaa liikennettä.
- Yhteyttä käyttävä liikenne lähes kokonaan Tuusulan ulkopuolista 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

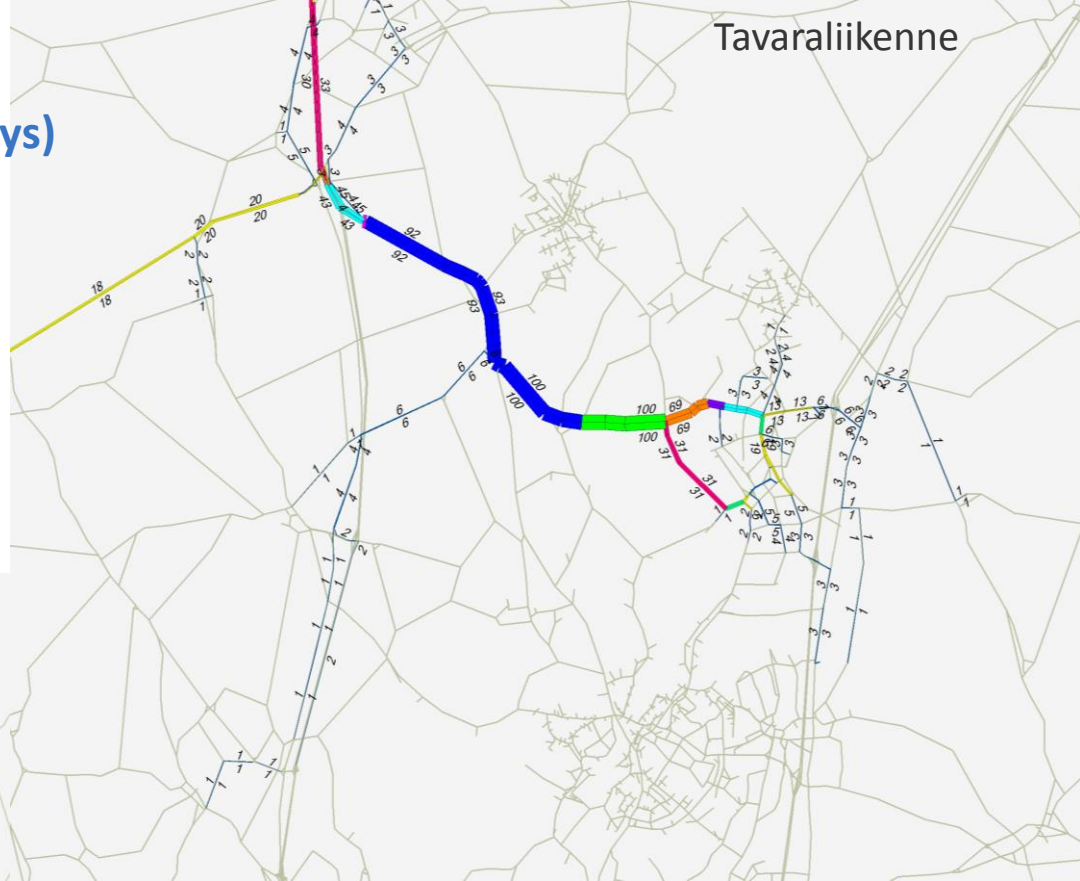
8. Pohjoiskehä (Järvenpää – Kt 45 -yhteys)



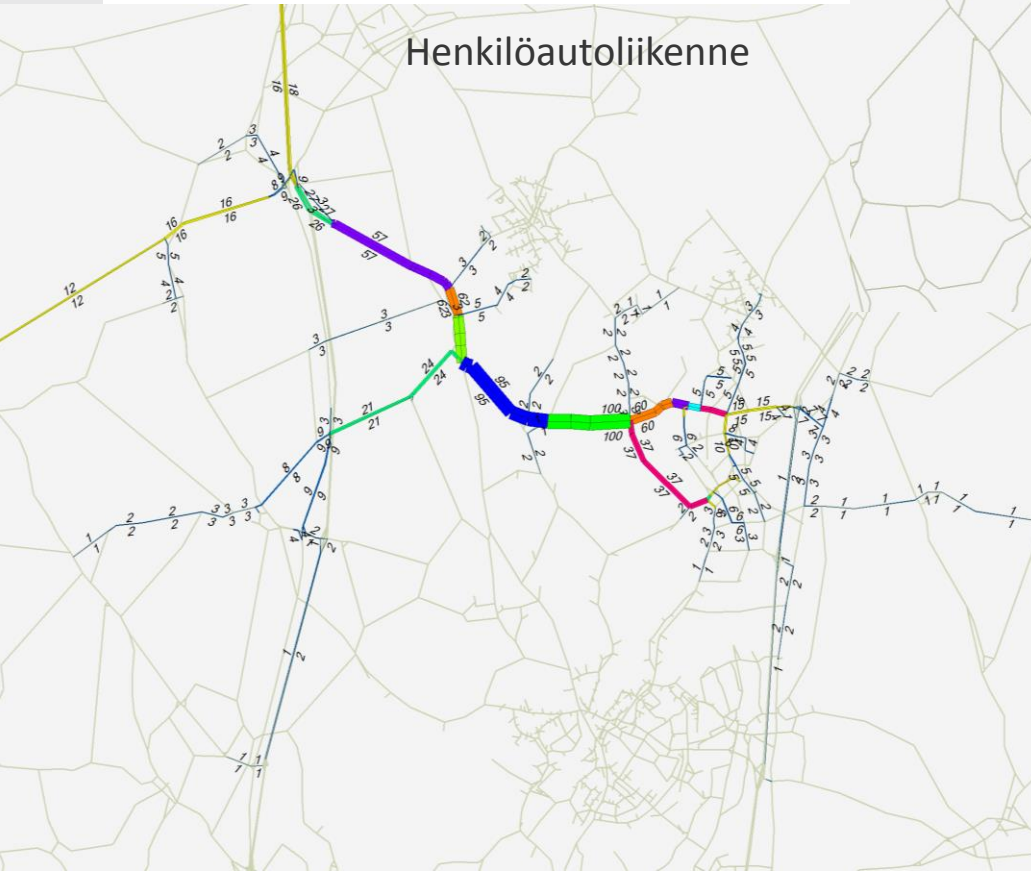
Liikenteen suuntautuminen

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

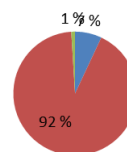
- Nykyisissä kehityssuunnitelmissa ei erityistä tien kytkeytyvää maankäyttöä.

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.

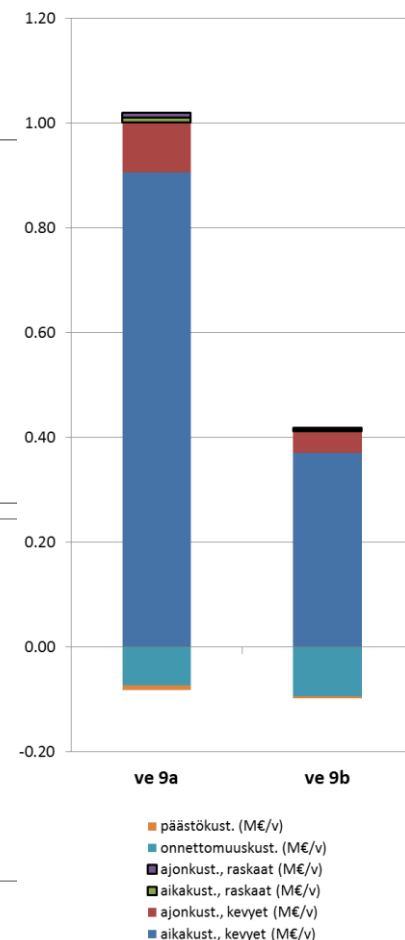
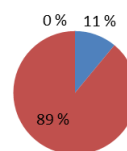
Liikenteen koostumus henkilöautoliikenne

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



Liikenteen koostumus tavaraliikenne

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

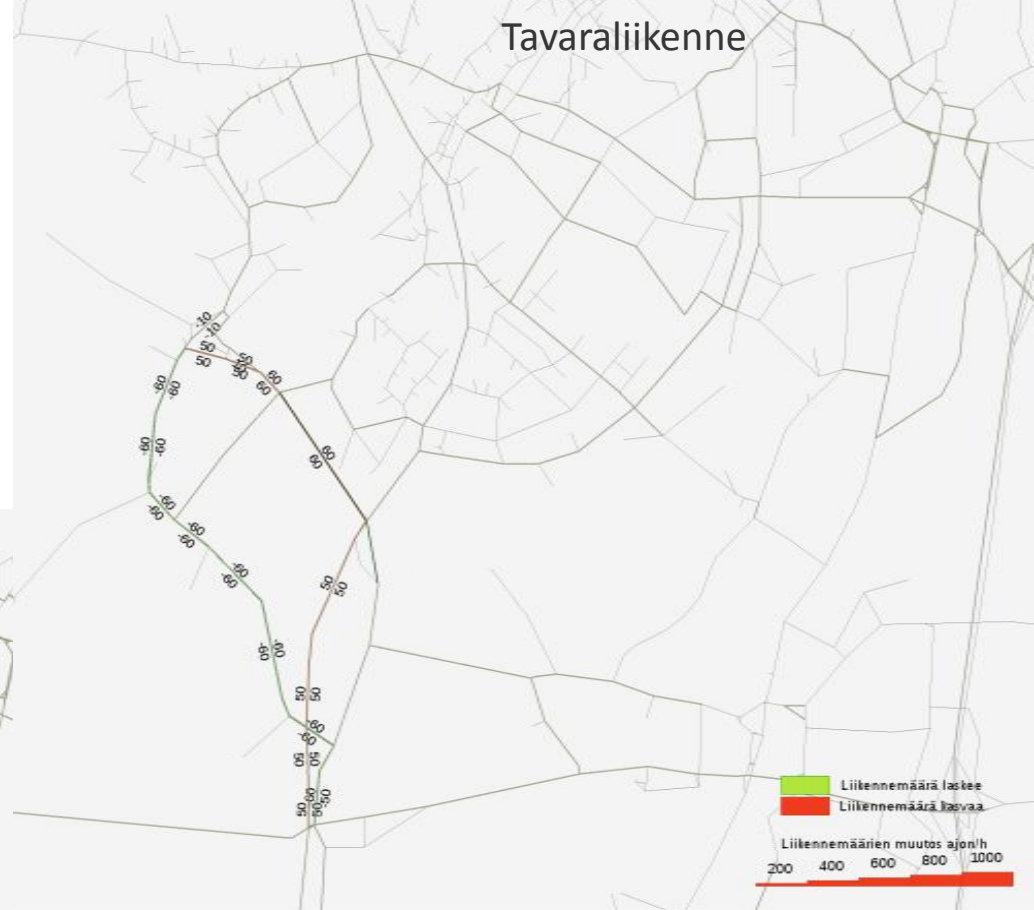


	Tuusulanjoentien jatke, liittymä Tuusulanväylälle	Tuusulanjoentien jatke, ei liittymää Tuusulanväylälle
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	0.94	0.32
Hankkeen pituus [km]	2	2
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	3 283	2 718
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä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

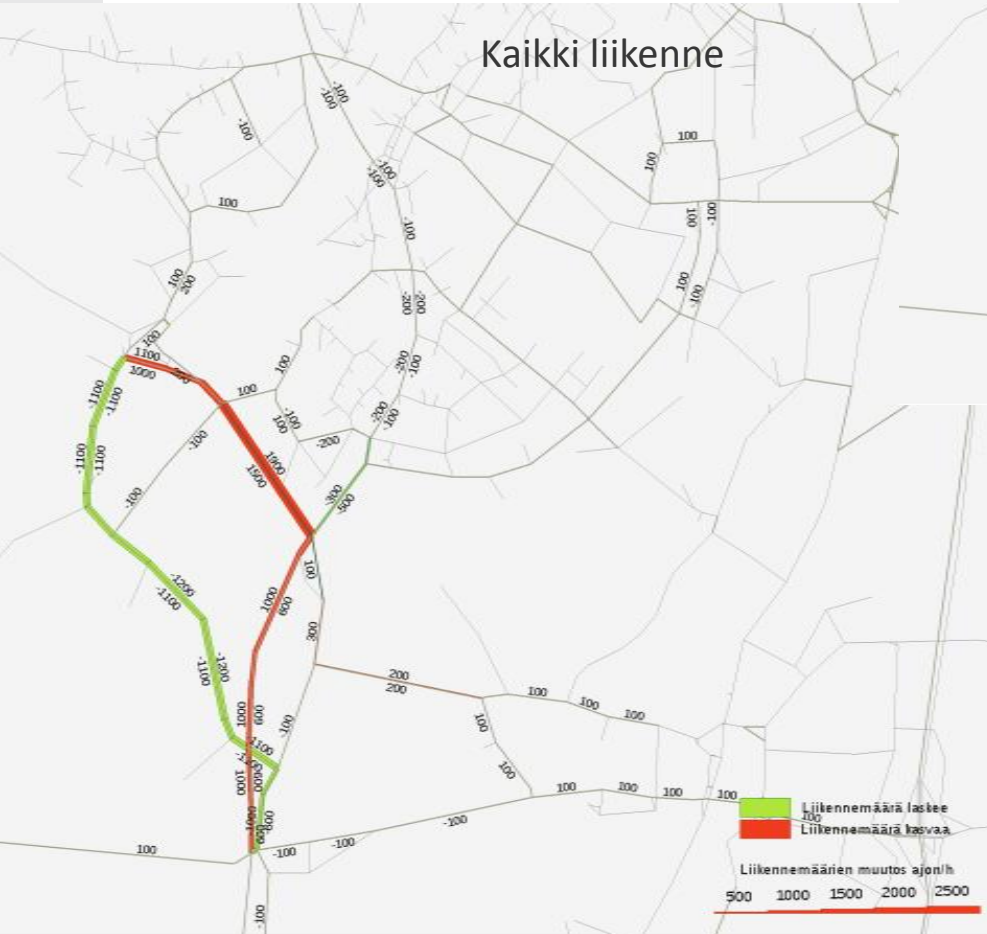
Verkolliset vaikutukset

9. Tuusulanjoentien jatke

Tavaraliikenne



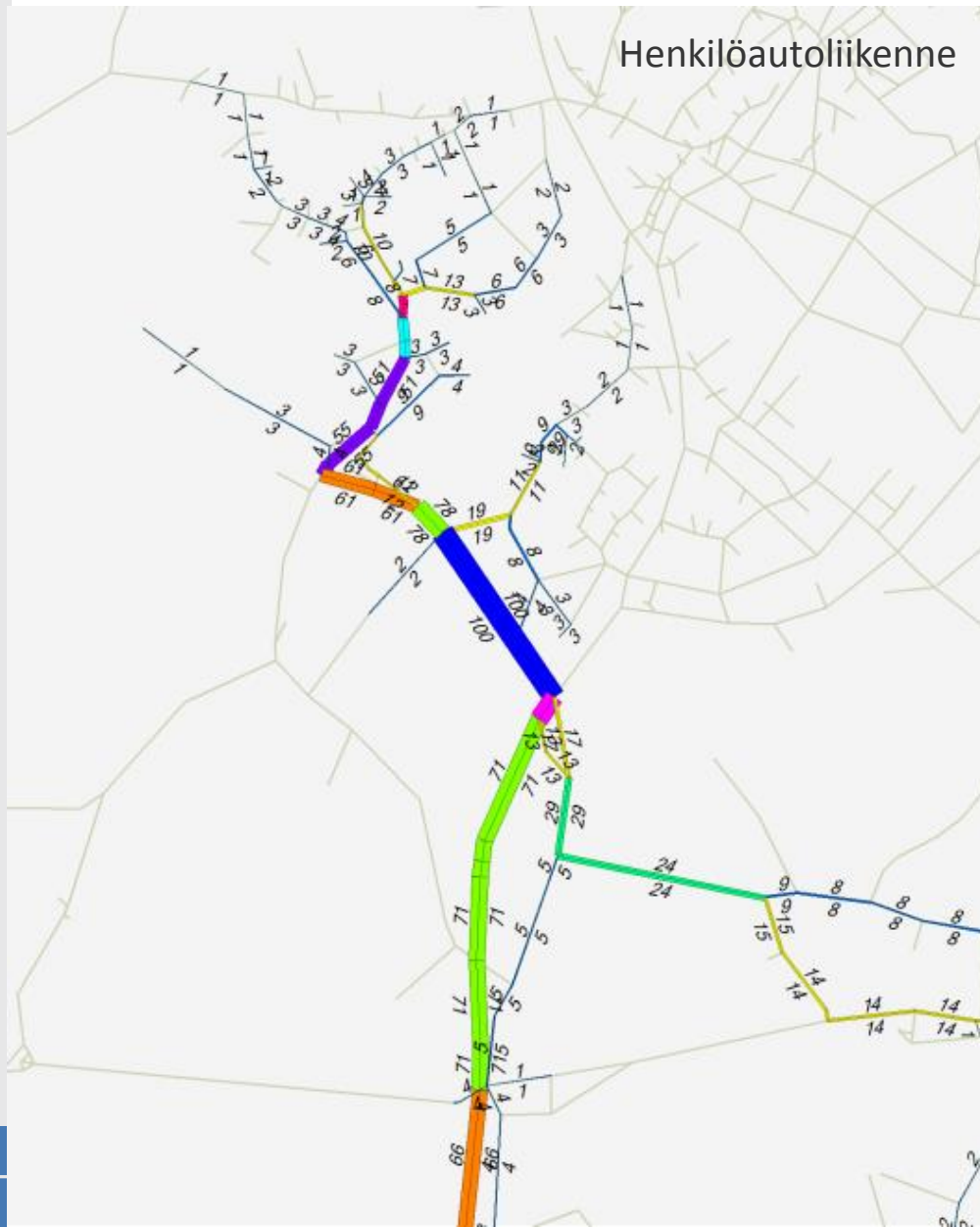
Kaikki liikenne



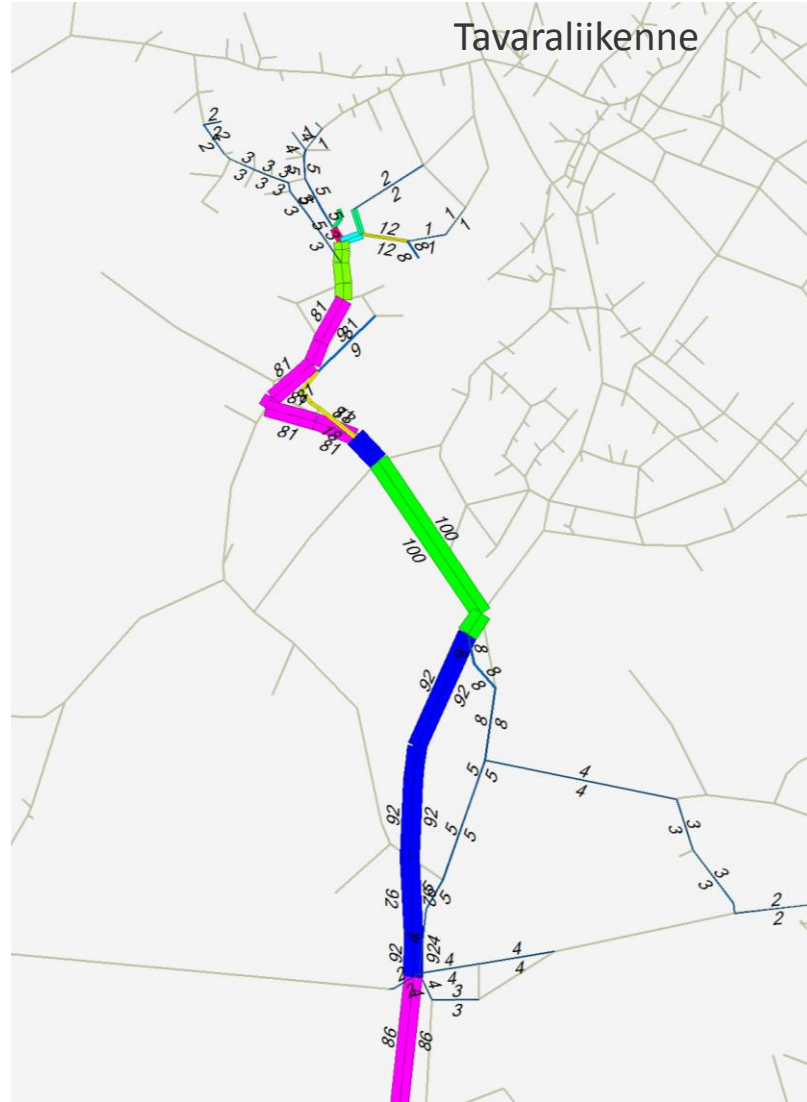
Liikenteen suuntautuminen

9. Tuusulanjoentien jatke

Henkilöautoliikenne



Tavaraliikenne



10. Maisalantien parantaminen

Hankkeen kuvaus

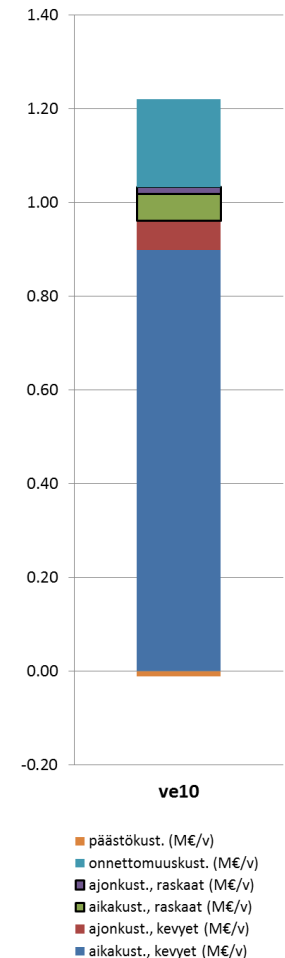
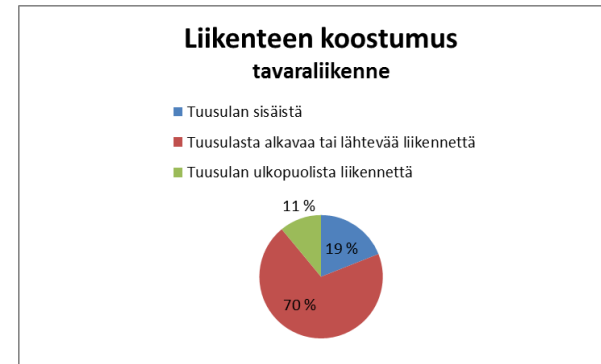
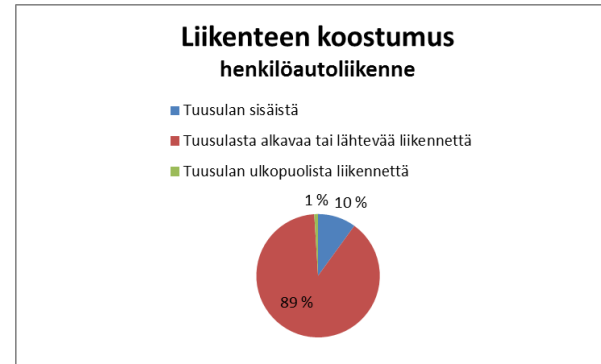
- Maisalantietä parannetaan Lahelantien ja Vanhan Tuusulantien välisellä osuudella
- Tien poikkileikkausta parannetaan 1+1-kaistaisena. Leveämpi poikkileikkaus parantaa liikenteen sujuvuutta ja mahdollistaa hieman korkeamman nopeustason.

Hankkeeseen kytkeytyvä uusi maankäyttö

- Nykyisissä kehityssuunnitelmissa ei erityistä tien kytkeytyvää maankäyttöä.

Hankkeen vaikutukset

- Sujuvoittaa nykyistä yhteyttä Lahelantieltä ja Ruotsinkyläntieltä Tuusulanväylälle sekä sen itäpuolisille alueille
- Maisalantietä käyttävä liikenne on pääasiassa Tuusulasta alkavaa tai Tuusulaan saapuvaa seudullista liikennettä
 - Parannettu Maisalantie välittää pääasiassa Lahelan ja Pähkinämäen alueiden pääkaupunkiseudun suuntaan hakeutuvaa liikennettä
- Maisalantien parantaminen korvaa toiminnallisesti Tuusulanjoentien jatkeen tarpeen, jolloin vältetään uuden väylän rakentamiselta
- Maisalantien parantaminen vähentää liikennettä Jokitien-Pellavamäentien kautta kulkevalla reitillä sekä Tuusulanväylällä Haukantie ja Kulomäentien välisellä osuudella. Liikennekuormitus puolestaan kasvaa mm. Kulomäentien eritasoliittymässä Tuusulanväylälle.
- Maisalantien parantamisen myötä myös tien liikenneturvallisuus paranee

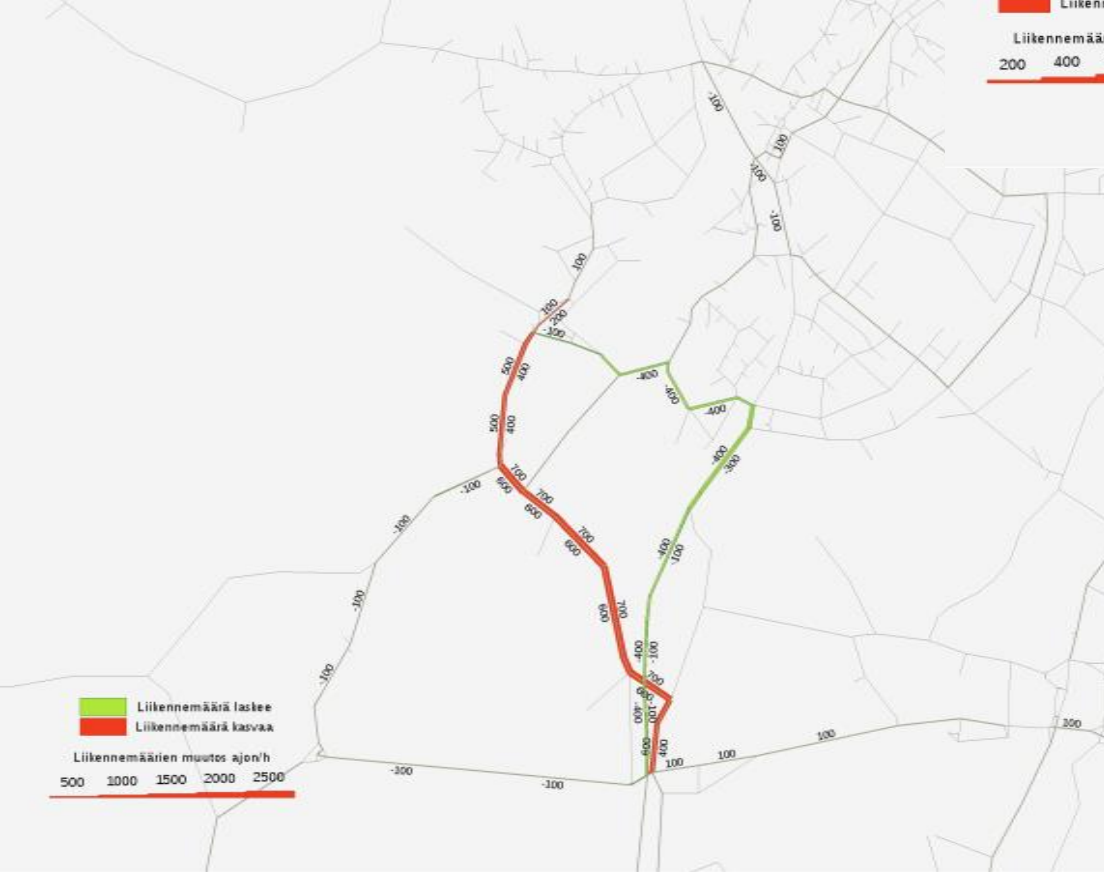


	Maisalantien parantaminen
Ajokustannushyödyt yhteensä vuonna 2040 [M€/vuosi]	1.21
Hankkeen pituus [km]	3
Hanketta käyttävän henkilöautoliikenteen määrä [ajon/vrk]	3 531
Hanketta käyttävän tavaraliikenteen määrä [ajon/vrk]	122
Hankkeen vuosihyödyt [€/metri]	403
Hankkeen vuosihyödyt [€/ajoneuvo]	1.0

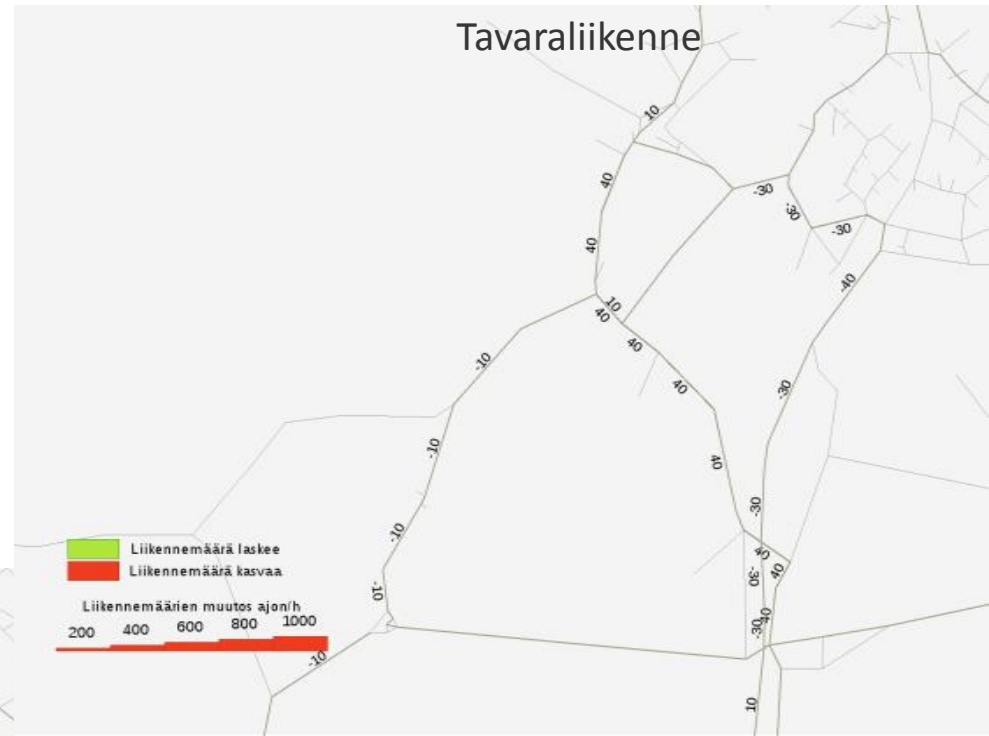
Verkolliset vaikutukset

10. Maisialantien parantaminen

Kaikki liikenne



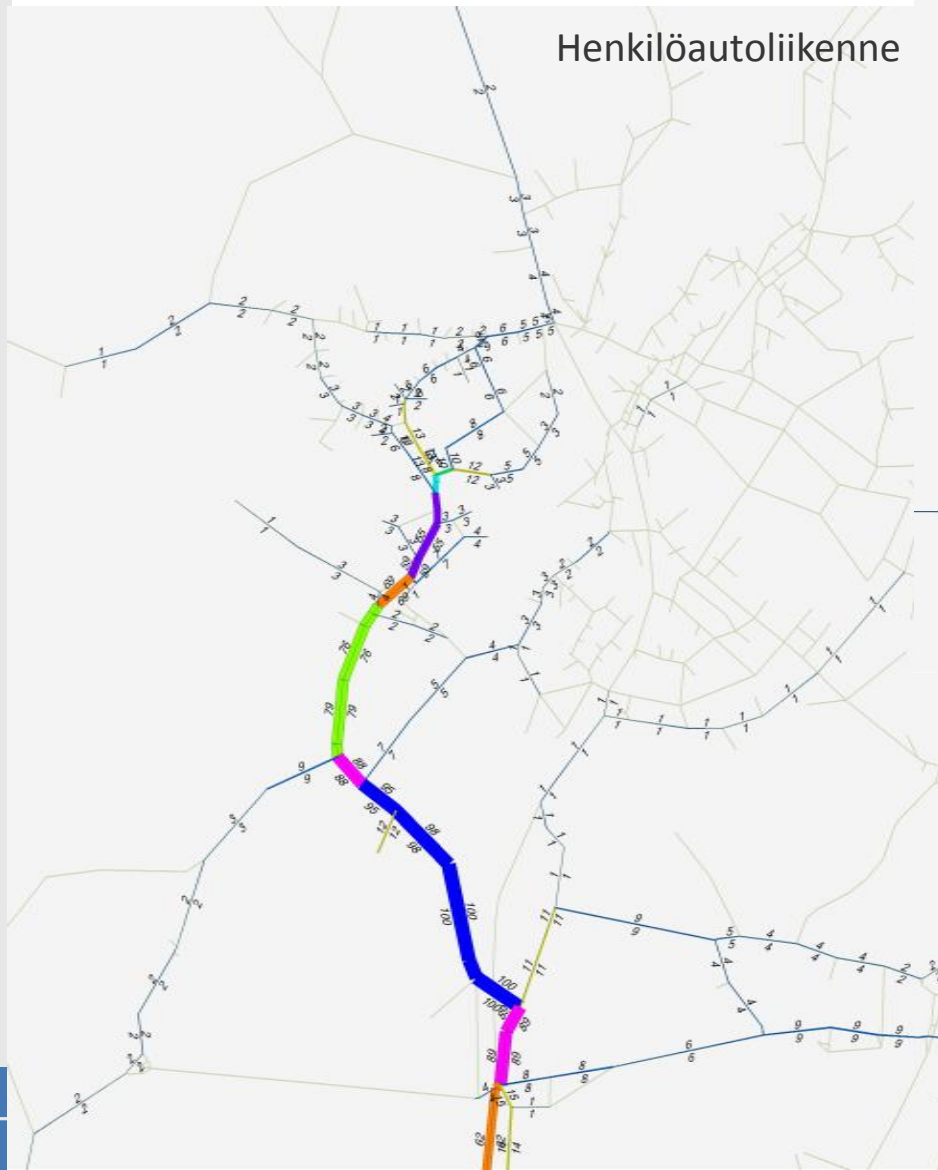
Tavaraliikenne



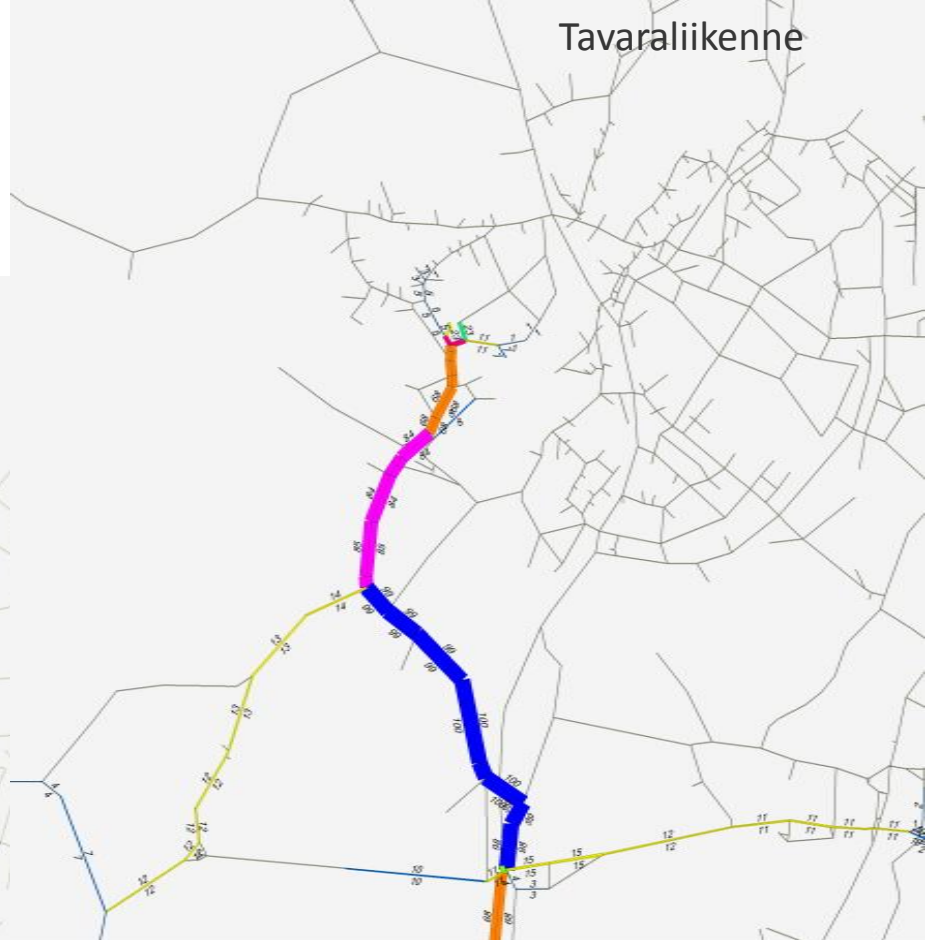
Liikenteen suuntautuminen

10. Maisalantien parantaminen

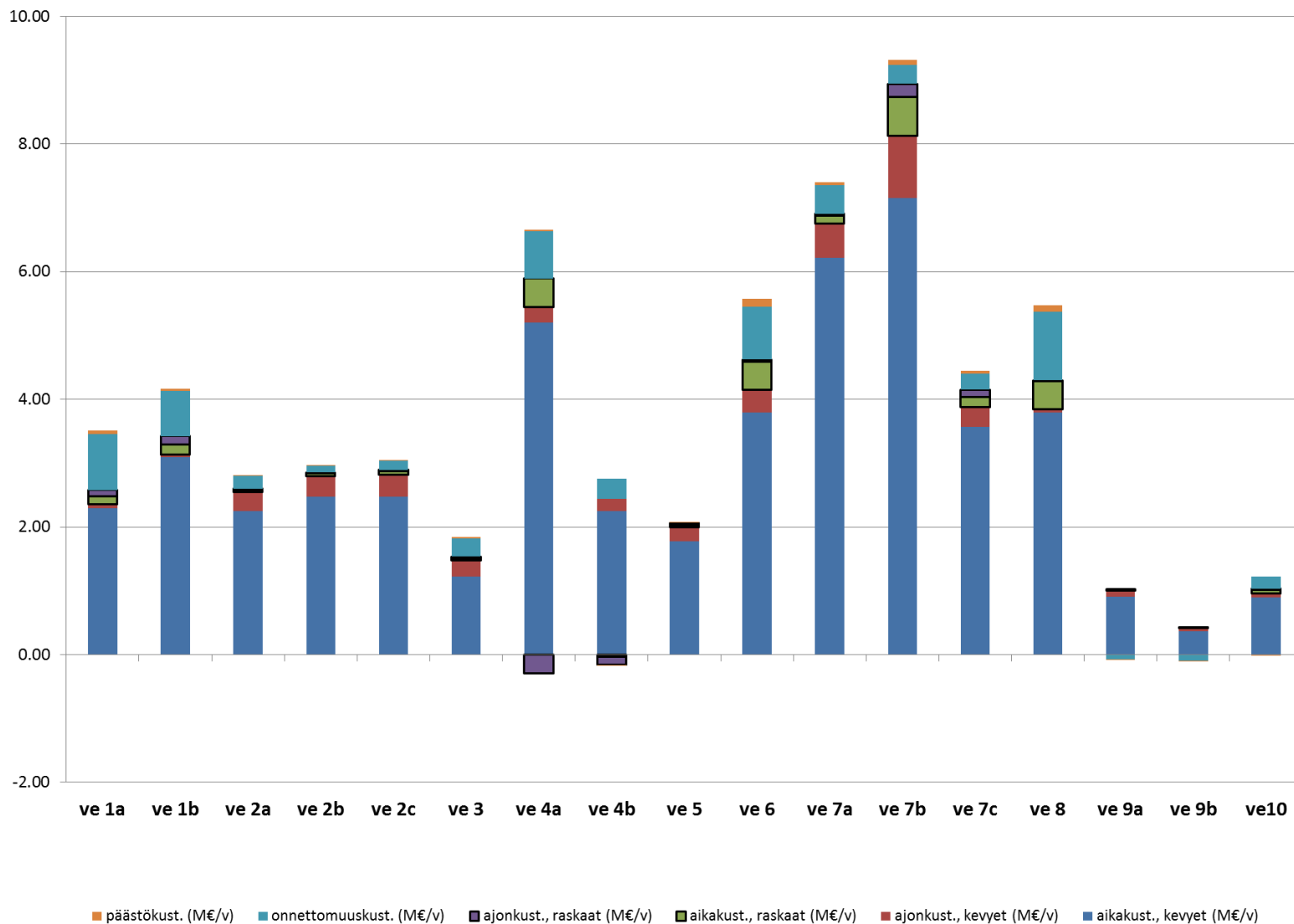
Henkilöautoliikenne



Tavaraliikenne

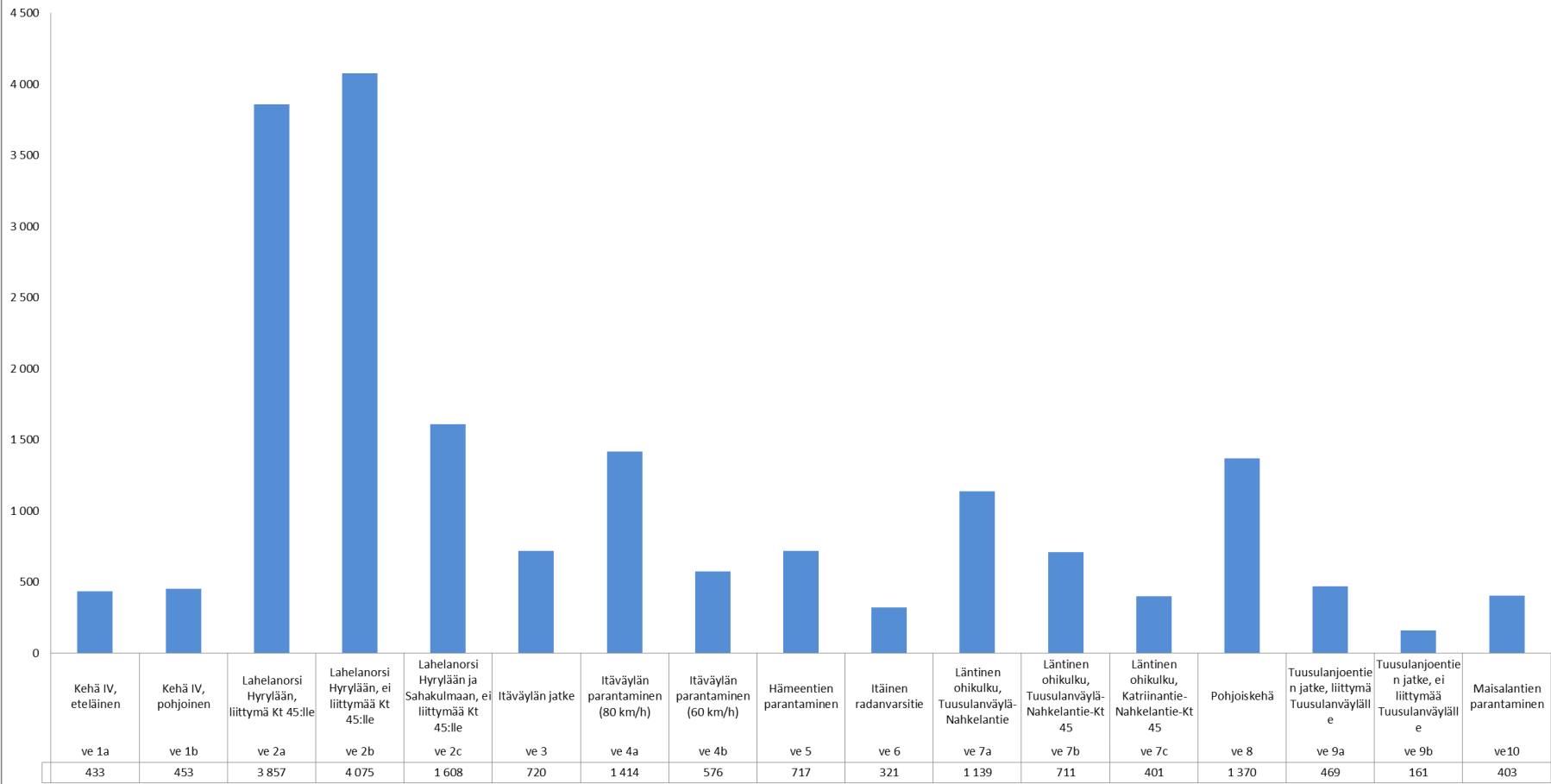


Yleiskaavan hanketarkasteluvaihtoehtojen liikenteellisten hyötyjen yhteenveto

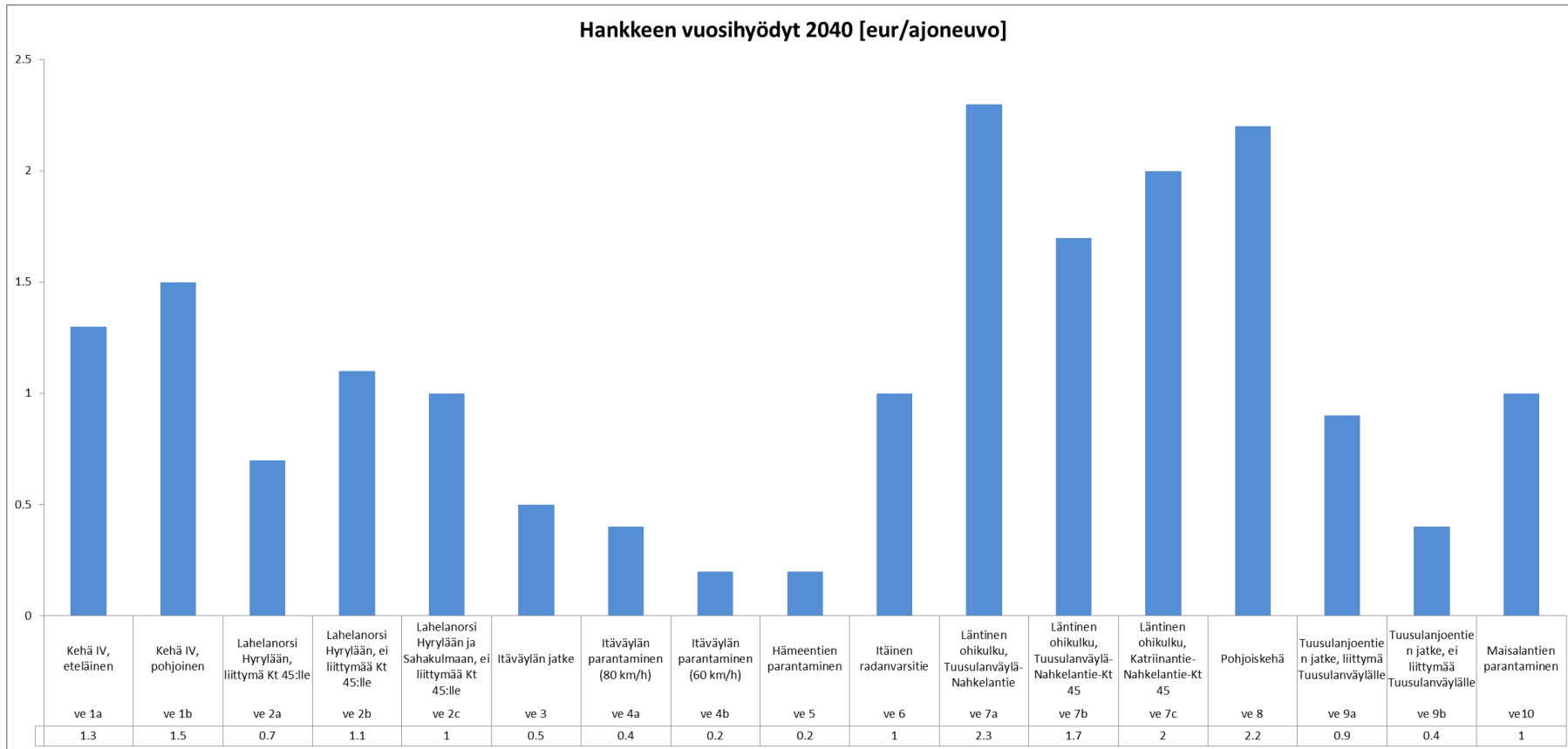


Hankkeiden vuosihyödyt 2040 (euroa/metri)

Hankkeen vuosihyödyt [eur/metri]



Hankkeiden vuosihyödyt 2040 (euroa/ajoneuvo)



Yleiskaavan tavoiteverkkojen muodostaminen

Tuusulan yleiskaavan tavoiteverkkojen muodostaminen (1/2)

- Tavoiteverkkoa ja tavoiteverkon vaiheistusta muodostettaessa tulee huomioida muissa yhteyksissä esitetyt tavoitteet ja kehittämisajatuksot 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 tiivistä 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 yleiskaavan tavoiteverkot muodostetaan kahdelle aikajänteelle. Lyhyen aikavälin tavoiteverkko sisältää vuoteen 2025 mennessä toteutetuiksi ajatellut hankkeet ja pitkän aikavälin tavoiteverkko sisältää vuoteen 2040 mennessä toteutetuiksi ajatellut hankkeet.
 - Tuusulan yleiskaavan tavoiteverkkoihin kuvattavilla hankkeilla ratkaistaan ensisijaisesti paikallisen liikenteen ongelmia sekä osin vahvistetaan HLJ-strategian tavoitteita. Seudullisen liikenteen ongelmien ratkaisemisen kannalta olennaiset hankkeet sisällytetään tavoiteverkkoihin HLJ-strategian mukaisesti.
 - Lyhyen aikavälin verkkoon kuvataan Järvenpää-Nurmijärvi –yhteys (HLJ 2015:ssa 1. vaiheen hanke, toteutus vuoteen 2025 mennessä)
 - Pitkän aikavälin verkkoon kuvataan Kehä IV (HLJ 2015:ssa 2. vaiheen hanke, toteutus vuoteen 2040 mennessä). Kehä IV kuvataan tavoiteverkkoihin alustavan pohjoisen linjauksen mukaisena, sillä kyseinen linjaus on todettu Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksessä mm. liikenteellisesti yleissuunnitelmavaihtoehtoa paremmaksi.

Tuusulan yleiskaavan tavoiteverkkojen muodostaminen (2/2)

- Tarkastelluista hankkeista paikallisen liikenteen ongelmiin vastaavat erityisesti Lahelanorsi, Itäväylän parantaminen, Itäväylän jatke sekä Tuusulanjoentien jatke tai Maisalantien parantaminen. Itäväylän parantamisen vaikutukset ovat suotuisat myös seudullisen liikenteen kannalta. 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.

Yleiskaavan tavoiteverkko vuodelle 2025

Seudulliset hankkeet Keski-Uudellamaalla

- Järvenpää-Nurmijärvi –yhteys (HLJ:n 1. vaiheen hanke)

Paikalliset hankkeet Tuusulassa

- Hämeentien parantaminen välillä Rusutjärventie – Järvenpääntie
- Tuusulan itäväylän ja Tuusulanväylän liittymän parantaminen
- Tuusulan itäväylän parantaminen välillä Tuusulanväylä – maantie 148
- Maantien 148 katumaisempi vaihtoehto välillä Järvenpääntie – Tuusulan itäväylä

Vuoden 2025 tavoiteverkon perustelut

Järvenpää – Nurmijärvi -yhteys (ns. Järvenpään pohjoinen yhteys) on esitetty toteutettavaksi HLJ 2015:n 1. vaiheessa vuoteen 2025 mennessä. Hankkeen tarkoitus on luoda nykyistä korkealuokkaisempi yhteys valtateiden 3 ja 4 välille, jolloin mm. nykytilanteessa Hyrylän läpi kulkeva poikittainen raskas liikennettä ohjataan kulkemaan parannetun yhteyden kautta.

Rykmentinpuiston kehittymisen myötä Tuusulan itäväylää sekä itäväylän liittymäjärjestelyitä Tuusulanväylälle joudutaan kehittämään. Lisäksi maantien 148 rooli muuttuu Tuusulan itäväylän ja Järvenpääntien välisellä osuudella Rykmentinpuiston alueen osin kytkeytyessä maantiehen 148. Lisäksi maantien 148 katumaisilla ratkaisuilla voimistetaan Hyrylän läpi kulkevan poikittaisen raskaan liikenteen ohjausta Järvenpään pohjoiselle yhteydelle.

Hämeentien parantaminen nostettiin vuoden 2025 tavoiteverkkoon, jotta Koskenmäentien ja Järvenpääntien välisen osuuden ongelmia saadaan hillittyä. Parantamishankkeeseen liittyy myös nykyään ongelmallisen Koskenmäentien kiertoliittymän parantaminen.

Yleiskaavan tavoiteverkko vuodelle 2040 (vuoden 2025 hankkeiden lisäksi)

Seudulliset hankkeet Keski-Uudellamaalla

- Kehä IV (pohjoinen linjaus Myllykyläntie – Klaukkalan ohikulkutien liittymä)

Paikalliset hankkeet Tuusulassa

- Itäväylän jatke (60 km/h)
- Lahelanorsi keskustaan ja Sahakulmaan
- Maisalantien parantaminen
 - Maisalantietä parantamalla saavutetaan samat vaikutukset kuin Tuusulanjoentien jatkeella ilman uuden väylän rakentamista (oletettavasti parempi kustannustehokkuus)

Vuoden 2040 tavoiteverkon perustelut

Kehä IV on HLJ 2015:ssä esitetty 2. vaiheen hankkeena, joka toteutuisi vuoteen 2040 mennessä. Kehä IV luo mm. Focus-alueen liikenteelle hyvän yhteyden valtatie 3 suuntaan, minkä lisäksi Kehä IV voi osin palvella Sulan alueelta valtatie 3 suuntaan hakeutuvaa liikennettä.

Lahelanorren ratkaisut sekä Maisalantien parantaminen liittyvät mm. Lahelanpellon kaava-alueiden toteutumisaikatauluun. Tässä yhteydessä kyseisten hankkeiden toteutuminen on arvioitu vuoden 2025 jälkeen. Maisalantien parantaminen korvaa Tuusulanjoentien jatkeen, sillä Maisalantien parantamisen toiminnalliset hyödyt ovat Tuusulanjoentietä vastaavat, mutta säästytään uuden tien rakentamiselta. Myös Maisalantien parantamisen kustannukset ovat oletettavasti Tuusulanjoentien jatkeen rakentamiskustannuksia pienemmät.

Tuusulan itäväylän jatkeen toteuttaminen keventää liikennekuormitusta sekä Järvenpääntiellä Hyrylän kohdalla että maantiellä 148 Rykmentinpuiston kohdalla. Lisäksi itäväylän jatke mahdollistaa maankäytön suunnittelun itäväylän varteen, jos jatke toteutetaan alkuperäisiä suunnitelmia katumaisempaan.

Jatkosuunnittelukohteita

- Hämeentien katumaisemmat vaihtoehdot Hyrylän kohdalla
 - Mahdollisia Järvenpään pohjoisen yhteyden ja Kehä IV:n toteuttamisen jälkeen
- Lahelanorren liittymä Hämeentielle
 - Tasoliittymän mahdollisuus, jos Hämeentie toteutettu katumaisempana
- Tuusulan itäväylän ja Tuusulanväylän eritasoliittymä
 - Liittymän tarkempi suunnittelu
- Maantien 148 katumaisempi ratkaisu välillä Järvenpääntie – Tuusulan itäväylä
 - Myös Tuusulan itäväylän ja maantien 148 liittymän järjestelyt tulee suunnitella
- Itäväylän jatkeen katumaisempi vaihtoehto
- Seutulantien rooli Klaukkalan ja Hyrylän välisen liikenteen yhteytenä Kehä IV:n toteutuessa