



Uudenmaan liitto  
Nylands förbund

MAAKUNTA-  
KAAVA



## UUDENMAAN 4. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN LOGISTIIKKA-ALUEIDEN LIIKENNETARKASTELU

Uudenmaan liiton julkaisu E 153 - 2015

**Uudenmaan liiton julkaisu E 153 - 2015**  
**ISBN 978-952-448-430-5**  
**ISSN 2341-8885**

Ulkoasu: Anni Levonen  
Valokuvat: Tuula Palaste-Eerola

Verkojulkaisu  
Helsinki 2015

**Uudenmaan liitto // Nylands förbund**  
**Helsinki-Uusimaa Regional Council**

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland  
+358 9 4767 411 • [toimisto@uudenmaanliitto.fi](mailto:toimisto@uudenmaanliitto.fi) • [uudenmaanliitto.fi](http://uudenmaanliitto.fi)



UUDENMAAN  
4. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN  
LOGISTIIKKA-ALUEIDEN  
LIKENNETARKASTELU

KUVAILEHTI	5
PRESENTATIONSBLAD	6
1. TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	7
2. LIIKENNE-ENNUSTEET	8
Tarkasteluissa käytettävä liikenne-ennuste	8
Tavaraliikenteen suuntautuminen liikenne-ennusteissa	8
Tarkastelutilanteen liikenneverkkoaihtoehdot	9
3. LOGISTIIKKA-ALUEIDEN TAVARALIIKENTEN REITINVALINTA	10
Focus-alue	10
Tavaraliikenteen reitinvalinta vertailuvaihtoehdossa	10
Tavaraliikenteen reitinvalinta tavoiteverkkoaihtoehdossa	10
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksen hankkeiden vaikutus Focus-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan	10
Bastukärr	13
Tavaraliikenteen suuntautuminen vertailuvaihtoehdossa	13
Tavaraliikenteen suuntautuminen tavoiteverkkoaihtoehdossa	13
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksen hankkeiden vaikutus Bastukärrin logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan	13
Kulloo	16
Tavaraliikenteen reitinvalinta vertailuvaihtoehdossa	16
Tavaraliikenteen reitinvalinta tavoiteverkkoaihtoehdossa	16
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksen hankkeiden vaikutus Kulloon logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan	16
Logistiikka-alueiden liikenteelliset yhteisvaikutukset	19
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksen hankkeiden vaikutus Kulloon logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan	19
4. PÄÄTELMÄT	22

# KUVAILULEHTI

**Julkaisun nimi**

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan logistiikka-alueiden liikennetarkastelu

**Julkaisija**

Uudenmaan liitto

**Raportin laatija**

Strafica Oy, Uudenmaan liitto

**Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero**

Uudenmaan liiton julkaisuja E 153

**Julkaisuaika**

2015

**ISBN**

978-952-448-430-5

**ISSN**

2341-8885

**Kieli**

suomi

**Sivuja**

23

**Tiivistelmä**

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan logistiikka-alueiden liikennetarkastelu on laadittu täydentämään Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvitystä, joka tarkastelualueeltaan rajautui käsittelemään keskeisintä Hämeelinnanväylän ja Lahdenväylän välistä aluetta. Työssä lähtökohtana on em. selvityksessä esitetty ratkaisu poikittaisyhteyksien kehittämiseksi, mutta tarkastelua laajennetaan ulottumaan Porvoonväylälle saakka sekä erittelemään raskaan liikenteen kasvu kunkin uuden logistiikka-alueen osalta siten, kuin ne ovat tarkentuneet 4. vaihemaakuntakaavan ehdotukseen.

Tarve lisäselvitykselle muodostui 4. vaihemaakuntakaavan luonnoksesta saaduista palautteista, joissa korostettiin logistiikka-alueiden laajempia vaikutuksia erityisesti maantielle 148.

Työ on laadittu Strafica Oy:ssä Uudenmaan liiton toimeksiannosta. Strafica Oy:ssä työstä ovat vastanneet Antti Rahiala ja Miikka Niinikoski. Uudenmaan liitosta työtä ovat ohjanneet Ilona Mansikka, Erkki Vähätörmä ja Pasi Kouhia.

**Avainsanat (asiasanat)**

Logistiikka, liikenne, logistiikka-alue, Uusimaa, maakuntakaava, Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava

**Huomautuksia**

Julkaisun pdf-versio löytyy verkkosivuiltamme [www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut](http://www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut).

# PRESENTATIONSBLAD

**Publikation**

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan logistiikka-alueiden liikennetarkastelu  
(Trafikgranskning av logistikområdena i etapplandskapsplanen 4 för Nyland)

**Utgivare**

Nylands förbund

**Författare**

Strafica Oy, Nylands förbund

**Seriens namn och nummer**

Nylands förbunds publikationer E 153

**Utgivningsdatum**

2015

**ISBN**

978-952-448-430-5

**ISSN**

2341-8885

**Språk**

finska

**Sidor**

23

**Sammanfattning**

Trafikgranskningen av logistikområdena i etapplandskapsplanen 4 för Nyland har utförts för att komplettera utredningen om de tvärgående förbindelserna i Mellersta Nyland, som är begränsad till att behandla det viktigaste området mellan Tavastehusleden och Lahtisleden. Utgångspunkten för arbetet är den i utredningen presenterade lösningen för att utveckla de tvärgående förbindelserna, men granskningen utvidgas till att även omfatta området fram till Borgåleden och att specificera den tunga trafikens tillväxt för varje ny slags logistikområde, efter att de har justerats för förslaget till etapplandskapsplanen 4.

Behovet av tilläggsutredningen uppstod via den respons som gavs om utkastet till etapplandskapsplanen 4. Responsen betonade logistikområdenas mera omfattande konsekvenser, speciellt för landsväg 148.

Arbetet har utarbetats av Strafica Oy på uppdrag av Nylands förbund. Ansvarspersoner för arbetet vid Strafica Oy har varit Antti Rahiala och Miikka Niinikoski. Ilona Mansikka, Erkki Vähätörmä och Pasi Kouhia har lett arbetet vid Nylands förbund.

**Nyckelord (ämnesord)**

Logistik, trafik, logistikområde, Nyland, landskapsplan, etapplandskapsplan 4 för Nyland

**Övriga uppgifter**

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats [www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut](http://www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut).



## 2. LIIKENNE-ENNUSTEET

### Tarkasteluissa käytettävä liikenne-ennuste

Tarkasteluissa käytettiin Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksessä laadittuja liikenne-ennusteita vuodelle 2040. Poikittaisyhteysselvityksen liikenne-ennusteet on laadittu Helsingin seudun liikennemallilla (HELMET 2.1) ja ne pohjautuvat HLJ 2015 -luonnokseen. Ajoneuvoliikenteen osalta HLJ-luonnoksen ennusteisiin ei ole tehty muutoksia, mutta tavaraliikenteen ennustetta on tarkennettu logistiikka-alueiden osalta.

Tässä työssä tavaraliikenteen ennustetta vuodelle 2040 tarkennettiin edelleen Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavuluonnoksessa esitettyjen logistiikka-alueiden (Focus, Bastukärr ja Kulloo) osalta. Tavaraliikenteen ennustetta tarkennettiin tavaraliikenteen suuntautumisen osalta, mutta tavaraliikenteen kokonaistuotoksiin ei tehty muutoksia. Ajoneuvoliikenteen ennusteeseen ei tehty muutoksia.

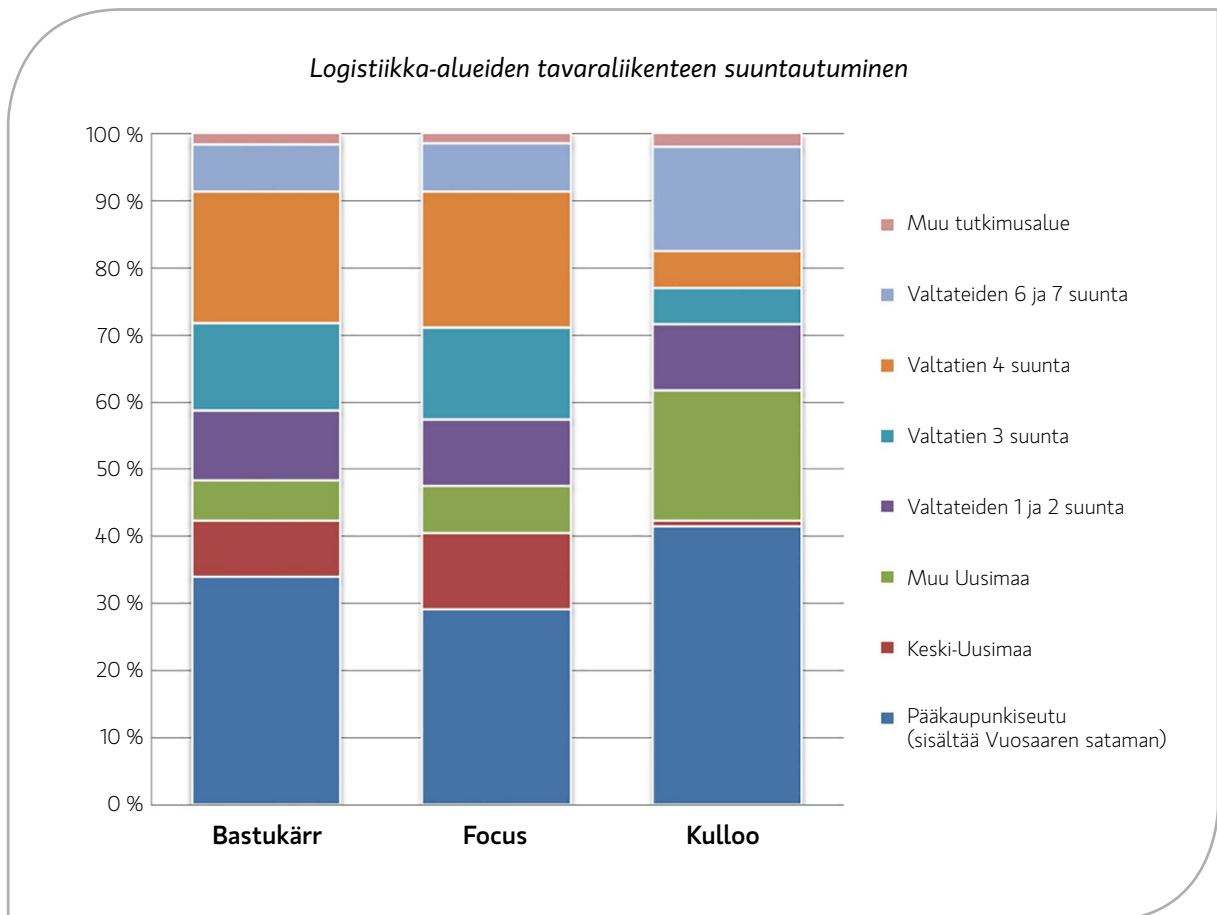
### Tavaraliikenteen suuntautuminen liikenne-ennusteissa

Logistiikka-alueiden tavaraliikenteen suuntautumisen lähtökohtana on Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksessä määritetty tavaraliikenteen

suuntautuminen. Tavaraliikenteen suuntautumista tarkistettiin maakuntakaavuluonnoksessa esitettyjen logistiikka-alueiden osalta aiempien tutkimusten ja selvitysten perusteella. Tavaraliikenteen suuntautumisarvioiden tarkistamisessa hyödynnettiin mm. HSL:n vuosina 2012–2013 toteuttaman tavaraliikennetutkimuksen tuloksia, vuonna 2010 laadittua maantien 148 liikenneverkkoselvitystä sekä vuonna 2013 laaditun Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennusteen tietoja.

Maantien 148 liikenneselvityksessä esitetyt suuntautumisarviot on laadittu keskimääräisinä koko Keski-Uudenmaan alueelle ja kyseisiä arvioita on hyödynnetty erityisesti Focus-alueen ja Bastukärrin tavaraliikenteen suuntautumista arvioitaessa. Bastukärrin osalta on hyödynnetty Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennusteesta saatua, osin alueen todellisten toimijoiden arvioimaa suuntautumistietoa. Kulloon alueen osalta huomiointiin erityisesti HSL:n tavaraliikennetutkimuksen tulokset sekä alueen itäinen sijainti. Sijainnin perusteella tehtiin oletus, että Kulloon alueelle haakeutuu erityisesti Vuosaaren sataman läheisyydestä ja valtateiden 6 ja 7 suunnan sujuvista yhteyksistä hyötyviä toimijoita.





Kuva 1. Logistiikka-alueiden tavaraliikenteen suuntautuminen

Tarkennetut suuntautumisarviot Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaluonnoksen mukaisille logistiikka-alueille on esitetty kuvassa 1.

#### Tarkastelutilanteen liikenneverkkovaihtoehdot

Tavaraliikenteen reitinvalintatarkastelut laadittiin pohjautuen HLJ 2015-luonnoksen mukaiseen liikennejärjestelmäkuvaukseen vuodelle 2040. Tarkasteluissa käytettiin kahta liikenneverkkovaihtoehtoa, jotka eroavat toisistaan Keski-Uudenmaan tieverkon osalta. Liikenneverkkovaihtoehtoja kutsutaan vertailuvaihtoehdoksi ja tavoiteverkkovaihtoehdoksi.

Vertailuvaihtoehdossa Keski-Uudenmaan liikenneverkko vastaa nykytilannetta ja tavoiteverkkovaihtoehdossa on oletettu toteutetuiksi Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksessä esitetyn kehittämisspolun 1. ja 2. vaiheen hankkeet. Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksessä on esitetty toteutettavaksi 1. vaiheessa Järvenpään pohjoinen yhteys ja 2. vaiheessa Kehä IV (pohjoinen vaihtoehto). Keski-Uudenmaan poikittaisten tieyhteyksien parantamishankkeet on kuvattu liikennemalliin Keski-Uudenmaan poikittaiselvityksessä esitetyllä tavalla.

# 3. LOGISTIikka-ALUEIDEN TAVARALIIKENTEEN REITINVALINTA

Tavaraliikenteen reitinvalintaa tarkasteltiin kunkin logistiikka-alueen (Focus, Bastukärr, Kulloo) osalta erikseen sekä tavoite- että vertailuvaihtoehdon liikenneverkolla.

Keski-Uudenmaan liikenneverkon vaikutus maakuntakaavaluonnoksessa esitettyjen logistiikka-alueiden tavaraliikenteen reitinvalintaan korostuu erityisesti valtatie 3 suuntaan hakeutuvan liikenteen osalta.

## Focus-alue

Tavaraliikenteen reitinvalinta vertailuvaihtoehdossa

Focus-alueelta pääkaupunkiseudulle suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu pääasiassa kantatielle 45 (Tuusulanväylälle) etelään. Länteen valtatielle 1 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu Katriinantien kautta Kehä III:lle ja valtatielle 2 suuntautuva liikenne puolestaan hakeutuu Riipiläntien kautta Klaukkalan ohikulkutielle.

Pohjoisen suuntaan valtatielle 3 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu kulkemaan Tuusulan Hyrylän läpi kantatietä 45 pohjoiseen. Valtatielle 4 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu sekä Tuusulan itäväylän ja maantien 148 (Keravantie) kautta Keravan eritasoliittymään sekä maantien 152 (Kulomäentie) kautta Korson eritasoliittymään.

Itään (Vuosaaren satamaan ja valtateille 6 ja 7) suuntautuva liikenne hakeutuu osittain Tuusulanväylän ja Kehä III:n kautta kulkevalle reitille, mutta osittain myös maanteiden 152 ja 148 kautta kulkevalle reitille.

Tavaraliikenteen reitinvalinta tavoiteverkkovaihtoehdossa

Focus-alueen pääkaupunkiseudulle ja valtatielle 1 suuntautuvan liikenteen reitinvalinnat vastaa-

vat vertailuvaihtoehdon tilannetta. Valtatielle 2 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu Kehä IV:n ja Klaukkalan ohikulkutien kautta kulkevalle reitille.

Valtatielle 3 pohjoiseen suuntautuva liikenne hakeutuu kokonaisuudessaan Kehä IV:n kautta kulkevalle reitille. Valtatielle 4 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu tavoiteverkolla kulkemaan Tuusulan itäväylän ja maantien 148 kautta vähentäen hieman tavaraliikenteen läpiajoa maantiellä 152 vertailuvaihtoehdoton verrattuna.

Itään (valtateille 6 ja 7) suuntautuvan tavaraliikenteen reitinvalinta vastaa vertailuvaihtoehdon tilannetta.

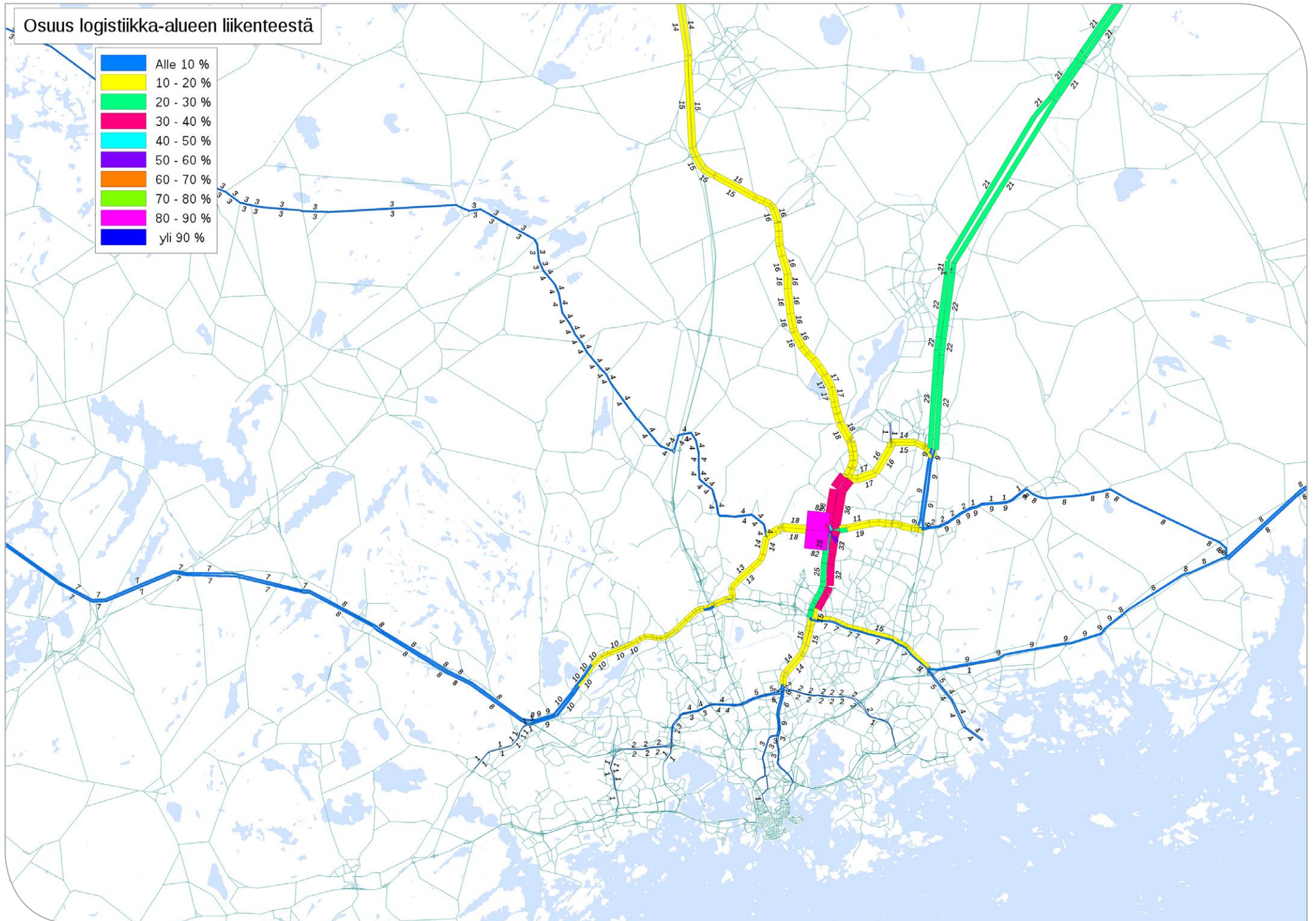
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksen hankkeiden vaikutus Focus-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan

Järvenpään pohjoisen yhteyden parantamisella ei tarkasteluiden perusteella ole suoria vaikutuksia Focus-alueen tavaraliikenteen reitinvalintoihin. Järvenpään pohjoisen yhteyden parantaminen kuitenkin keventää maantien 148 kuormitusta, jolloin Focus-alueelta valtatielle 4 pyrkivä tavaraliikenne hakeutuu tarkoituksenmukaisemmalle, Tuusulan itäväylän ja maantien 148 kautta kulkevalle reitille.

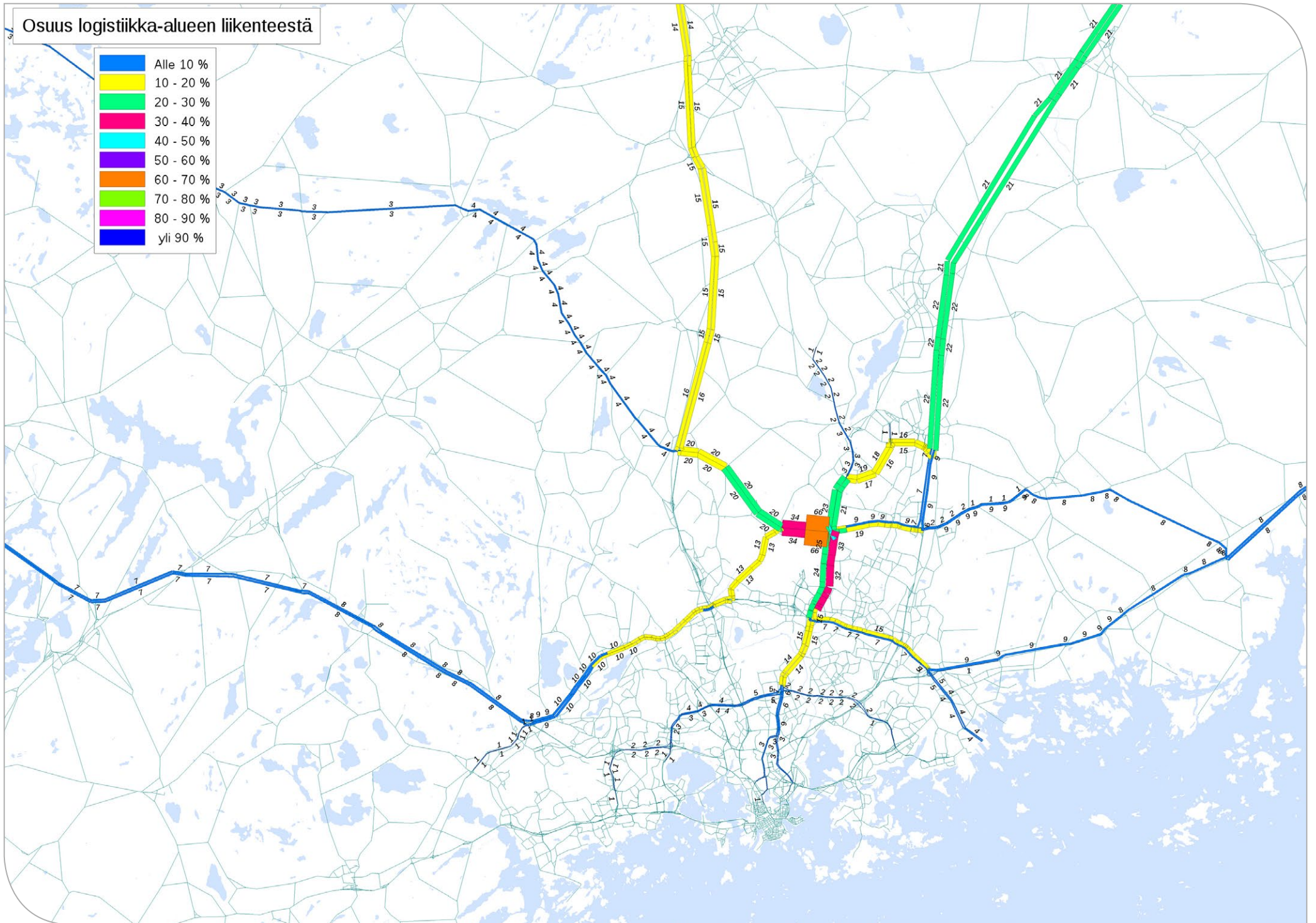
Kehä IV:n toteuttaminen parantaa yhteyksiä Focus-alueelta erityisesti valtatie 3 suuntaan, minkä lisäksi valtatielle 2 suuntautuvan liikenteen hakeutuminen Klaukkalan ohikulkutielle sujuvoituu. Kehä IV:n toteuttaminen vähentää merkittävästi Focus-alueen tavaraliikenteen läpiajoa Tuusulan Hyrylän läpi.

Focus-alueen tavaraliikenteen suuntautuminen vertailu- ja tavoiteverkkovaihtoehdoissa on esitetty kuvissa 2 ja 3.

Kuva 2. Focus-alueen tavaraliikenteen reitinvalinta vertailuvaihtoehdossa.



Kuva 3. Focus-alueen tavaraliikenteen reitinvalinta tavoiteverkkovaihtoehdossa



## Bastukärr

### Tavaraliikenteen suuntautuminen vertailuvaihtoehdossa

Bastukärrin logistiikka-alueelta pääkaupunkiseudulle sekä länteen valtatielle 1 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu valtatielle 4 etelään pääasiassa maantien 148 kautta, mutta osa liikenteestä hakeutuu valtatielle 4 Keusuontien jatkeen ja Jokivarrentien (tie 1521) kautta kulkevaa reittiä. Valtatielle 2 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu kantatien 45 kautta valtatielle 25 ja edelleen valtatie 2 suuntaan.

Bastukärristä pohjoiseen suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu valtatie 4 suuntaan maantien 148 kautta Keravan liittymästä. Valtatielle 3 pohjoiseen hakeutuva liikenne kulkee maantien 148 kautta Tuusulan Hyrylän läpi kantatielle 45 ja edelleen valtatielle 3.

Itään valtateiden 6 ja 7 suuntaan hakeutuva tavaraliikenne kulkee maantietä 148 valtatielle 7.

### Tavaraliikenteen suuntautuminen tavoiteverkkovaihtoehdossa

Bastukärrin logistiikka-alueelta pääkaupunkiseudulle ja länteen valtatielle 1 hakeutuvan tavaraliikenteen reitinvalinta vastaa vertailuvaihtoehdon tilannetta.

Valtatielle 2 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu Klaukkalan ohikulkutielle Kehä IV:n kautta. Kehä IV:lle liikenne hakeutuu sekä maantien ja Tuusulan itäväylän että Jokivarrentien ja Kulomäentien kautta kulkevia reittejä.

Bastukärristä pohjoiseen valtatielle 4 hakeutuvan tavaraliikenteen reitinvalinta vastaa vertailuvaihtoehdon reitinvalintaa. Valtatielle 3 suuntautuva liikenne hakeutuu kulkemaan valtatie 4 ja Järvenpään pohjoisen yhteyden kautta kulkevaa reittiä.

Bastukärristä itään valtateille 6 ja 7 hakeutuvan liikenteen reitinvalinta ei muutu vertailuvaihtoon verrattuna.

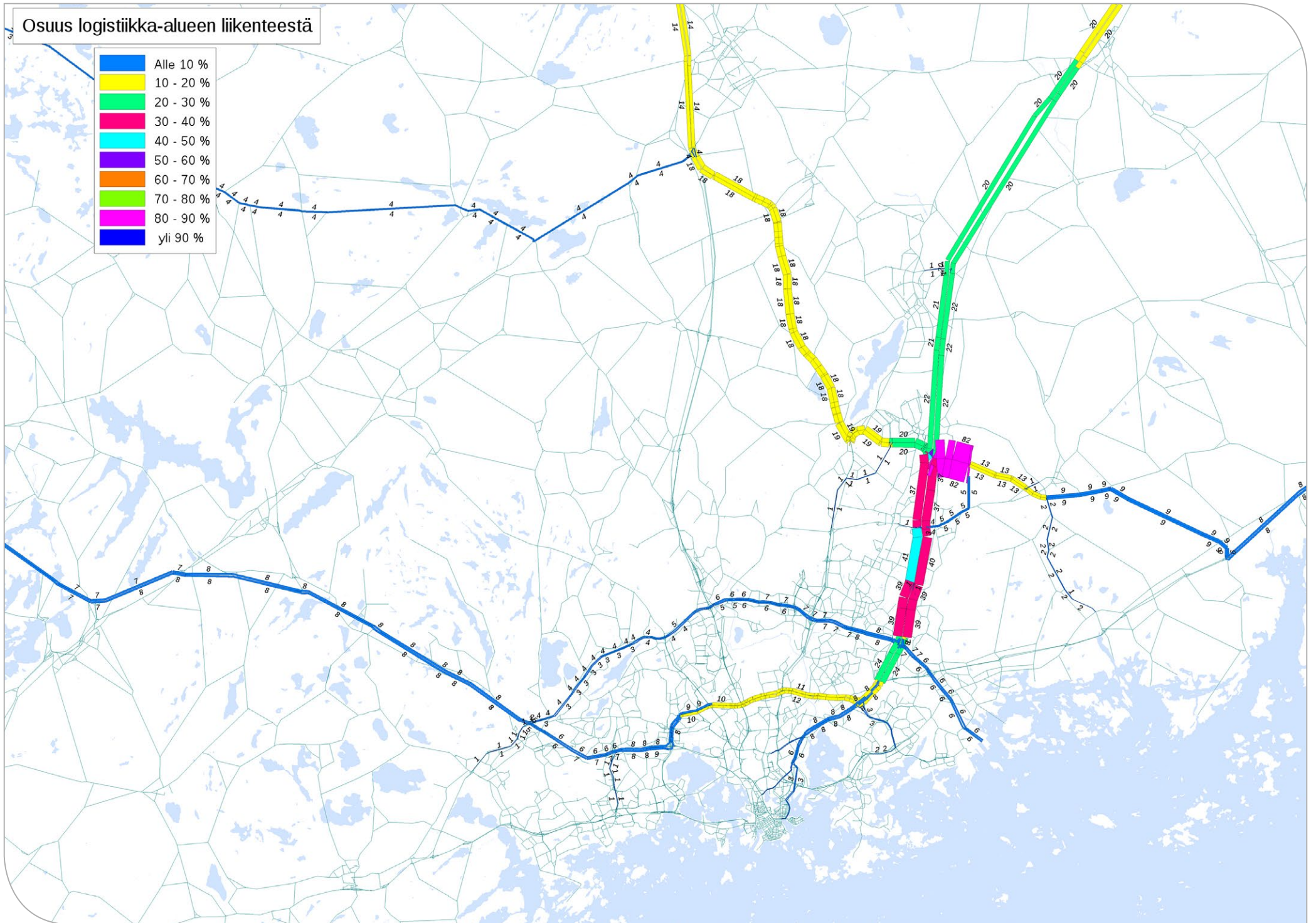
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksen hankkeiden vaikutus Bastukärrin logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan

Järvenpään pohjoisen yhteyden parantaminen luo sujuvan yhteyden Bastukärrin alueelta valtatie 3 suuntaan, jolloin Bastukärrin tavaraliikenteen läpiajo maantien 148 ja Hyrylän keskustan kautta vähenee merkittävästi.

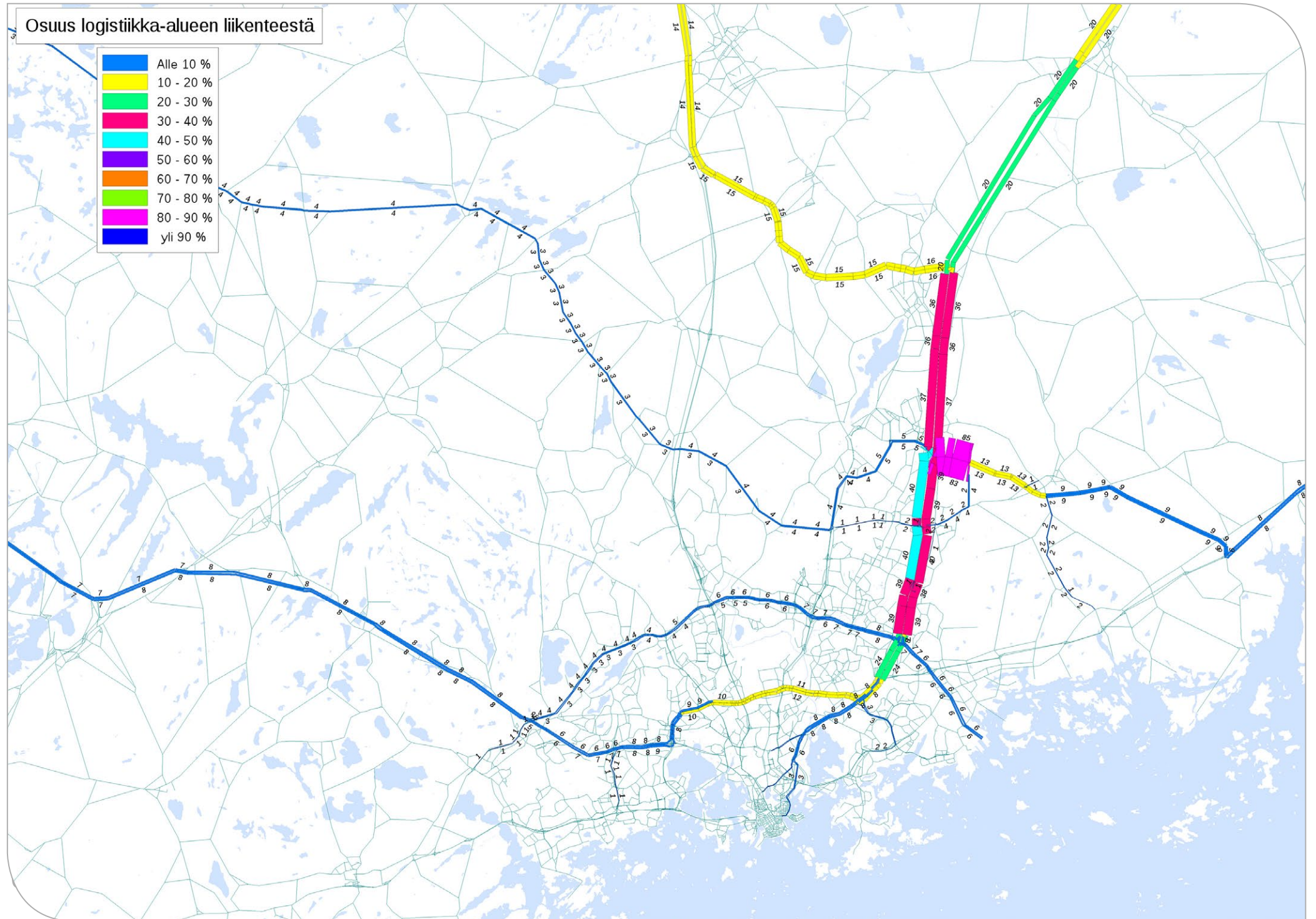
Kehä IV:n toteuttaminen luo Bastukärristä valtatielle 2 suuntautuvalla liikenteellä huomattavasti vertailuvaihtoehdon tilannetta sujuvamman yhteyden Klaukkalan ohikulkutien kautta. Muihin suuntiin hakeutuvan Bastukärrin liikenteen osalta Kehä IV:n toteuttamisella ei tarkasteluiden perusteella ole vaikutusta.

Bastukärrin logistiikka-alueen tavaraliikenteen suuntautuminen vertailu- ja tavoiteverkkovaihtoehdoissa on esitetty kuvissa 4 ja 5.

Kuva 4. Bastukärren logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalinta vertailuvaihtoehdossa.



Kuva 5. Bastukärin logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalinta tavoiteverkkovaihtoehdossa.



## Kulloo

### Tavaraliikenteen reitinvalinta vertailuvaihtoehdossa

Kulloon logistiikka-alueelta pääkaupunkiseudulle, Vuosaaren satamaan sekä länteen valtateille 1 ja 2 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu valtatielle 7 länteen.

Itään valtateille 6 ja 7 suuntautuva tavaraliikenne puolestaan hakeutuu valtatielle 7 itään.

Pohjoiseen valtatielle 3 suuntautuva tavaraliikenne käyttää maantien 148 ja kantatien 45 kautta kulkevaa reittiä. Valtatielle 4 suuntautuva tavaraliikenne puolestaan hakeutuu valtatie 7 ja kantatien 55 kautta kulkevalle reitille.

### Tavaraliikenteen reitinvalinta tavoiteverkkovaihtoehdossa

Kulloon logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalinta säilyy tavoiteverkkovaihtoehdossa pääosin vertailuvaihtoehtoa vastaavana. Ainoastaan valtatielle 3 suuntautuva tavaraliikenne hakeutuu

tavoiteverkolla kulkemaan maantien 148, valtatie 4 ja Järvenpään pohjoisen yhteyden kautta kulkevalle reitille.

Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksen hankkeiden vaikutus Kulloon logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan

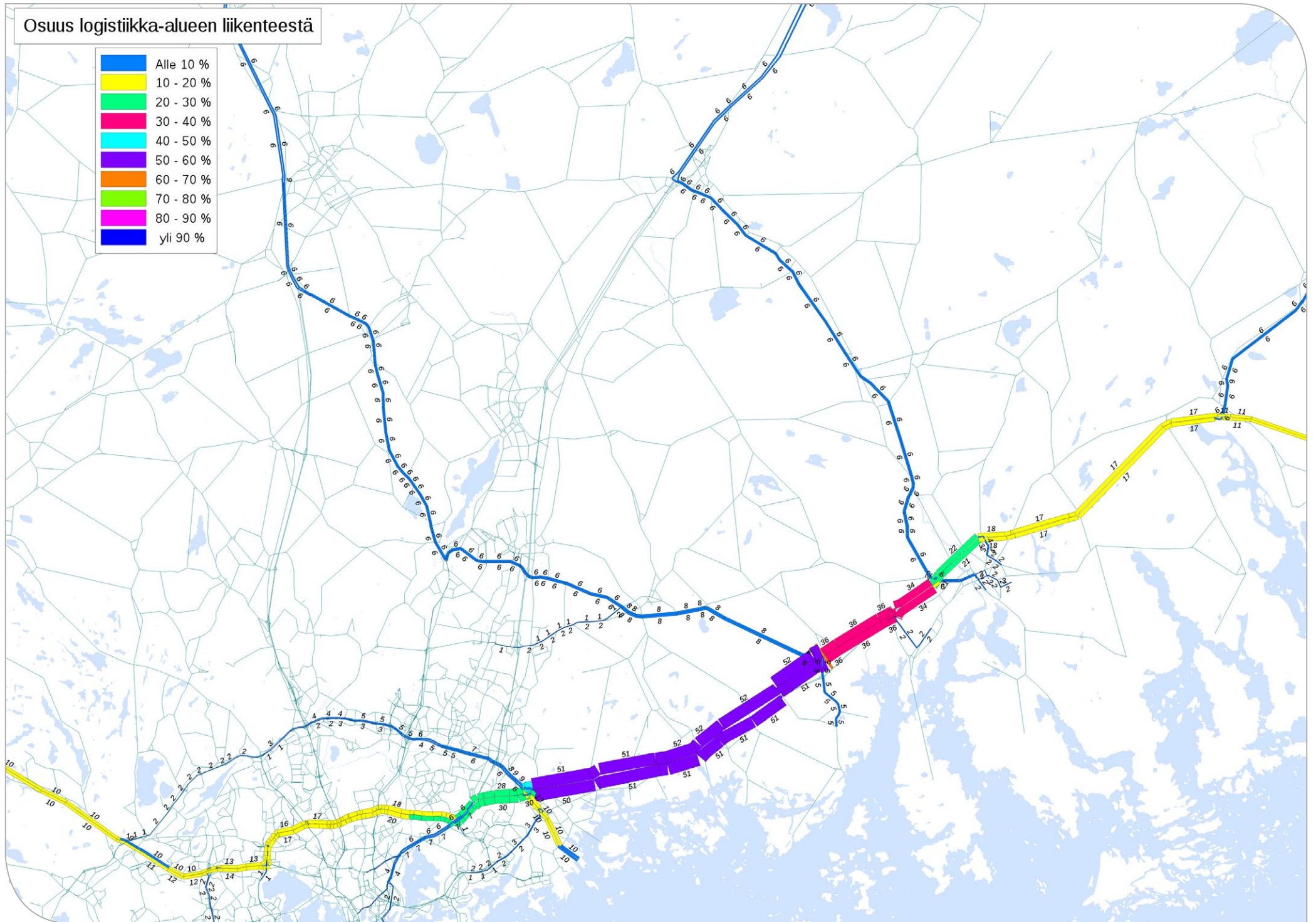
Järvenpään pohjoisen yhteyden parantaminen vaikuttaa Kulloon logistiikka-alueelta valtatielle 3 suuntautuvan liikenteen reitinvalintaan vähentäen maantien 148 ja Hyrylän läpi kulkevan tavaraliikenteen määrää.

Kehä IV:n toteuttamisella ei tarkasteluiden perusteella ole vaikutusta Kulloon logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan.

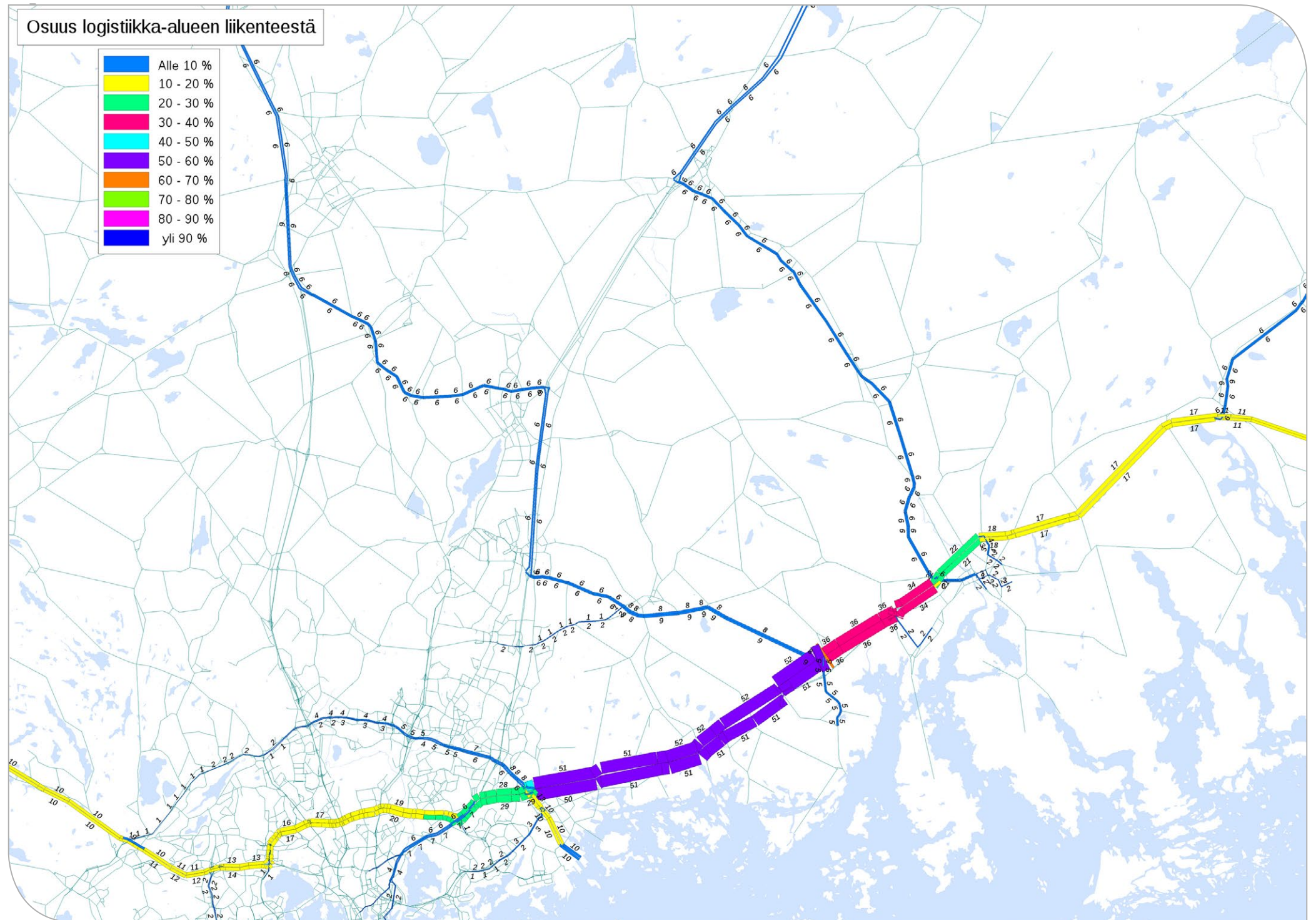
Kulloon logistiikka-alueen tavaraliikenteen suuntautuminen vertailu- ja tavoiteverkkovaihtoehdoissa on esitetty kuvissa 6 ja 7.



Kuva 6. Kulloon logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalinta vertailuvaihtoehdossa.



Kuva 7. Kulloon logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalinta tavoiteverkkovaihtoehdossa.





## Logistiikka-alueiden liikenteelliset yhteisvaikutukset

Vertailuvaihtoehdon mukaisella liikenneverkolla maakuntakaavassa esitettyjen logistiikka-alueiden tavaraliikenne hakeutuu Keski-Uudellamaalla osittain reiteille, joita ei voida pitää tarkoituksenmukaisina tavaraliikenteen reiteinä (erityisesti Tuusulan Hyrylän läpiajo).

Tavoiteverkon hankkeet ohjaavat logistiikka-alueiden tavaraliikennettä tehokkaasti tarkoituksenmukaisemmille väylille. Tavoiteverkolla Hyrylän keskustan läpiajon houkuttelevuus vähenee oleellisesti, kun Hyrylän pohjoispuolelle toteutetaan riittävän laadukas yhteys valtateiden 3 ja 4 välille (Järvenpään pohjoinen yhteys) sekä Hyrylän eteläpuolelle toteutetaan laadukas yhteys valtatie 3 ja kantatie 45 välille (Kehä IV).

Tavoiteverkon hankkeiden toteuttaminen vähentää liikenteen määrää erityisesti maantiellä 148 Keravan eritasoliittymän länsipuolella, kantatiellä 45 Hyrylän itäisen ohikulkutien pohjoispuolella sekä maantiellä 152 Hyrylän keskustan kohdalla.

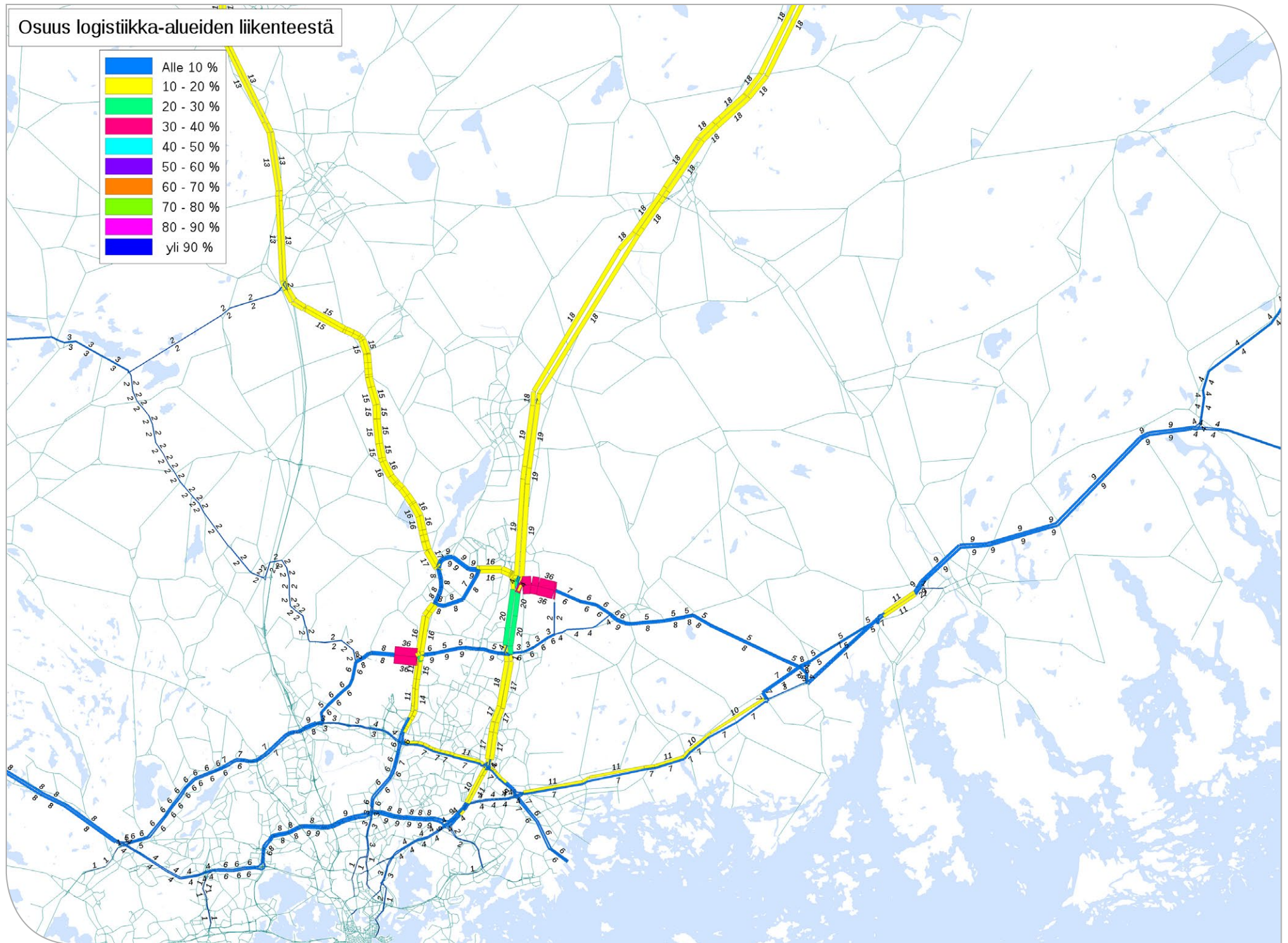
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksen hankkeiden vaikutus Kulloon logistiikka-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan

Järvenpään pohjoisen yhteyden parantaminen vaikuttaa erityisesti Bastukärriin ja Kulloon logistiikka-alueilta valtatielle 3 suuntautuvan liikenteen reitinvalintaan vähentäen maantien 148 ja Hyrylän läpi kulkevan tavaraliikenteen määrää.

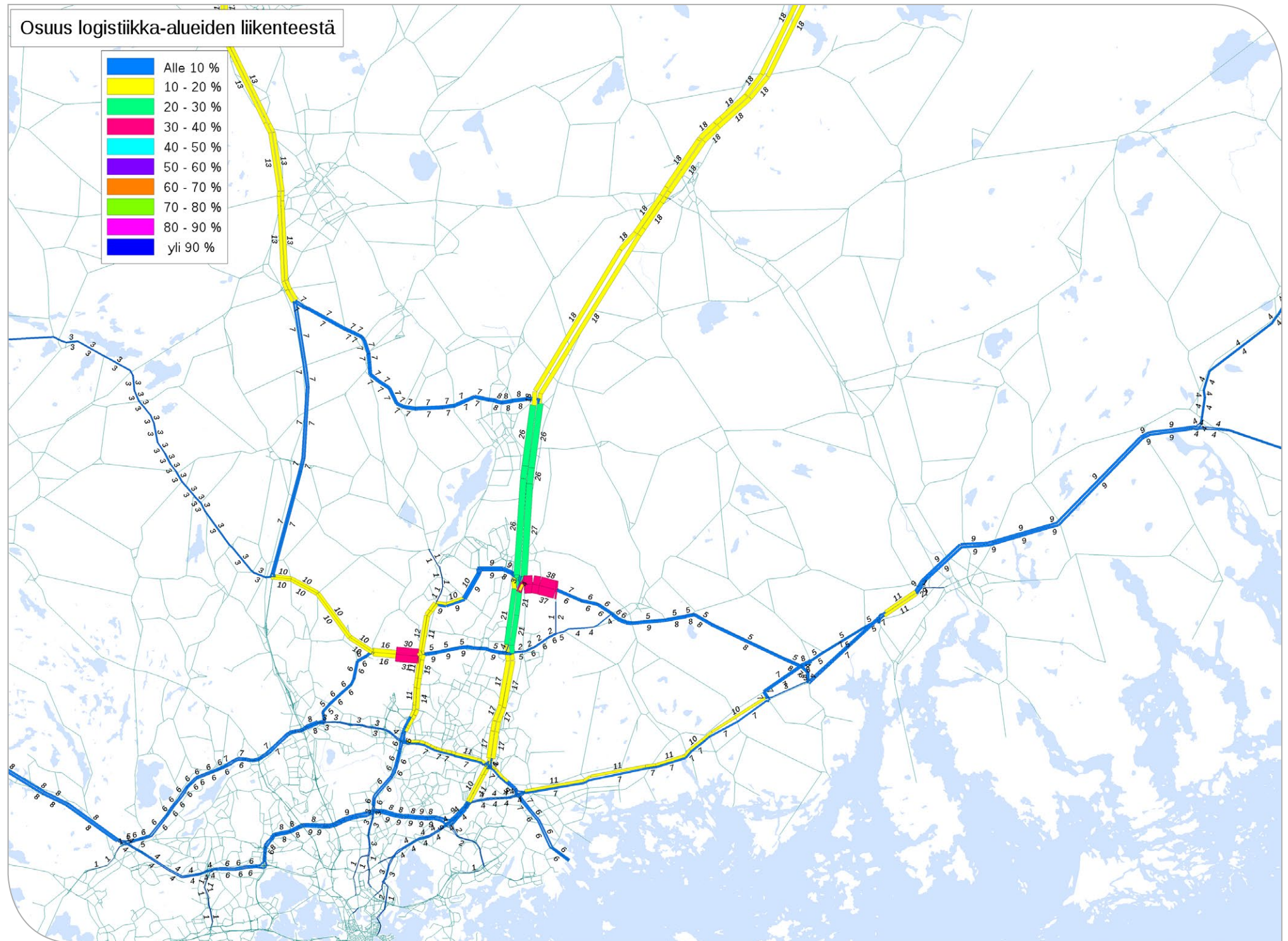
Kehä IV:n toteuttaminen vaikuttaa puolestaan erityisesti Focus-alueelta valtateiden 3 ja 2 suuntaan hakeutuvan liikenteen reitinvalintaan. Lisäksi hankkeen toteuttaminen sujuvoittaa Bastukärriä valtatie 2 suuntaan hakeutuvan liikenteen yhteyksiä yhdessä Klaukkalan ohikulkutien kanssa.

Maakuntakaavan kaikkien logistiikka-alueiden tavaraliikenteen suuntautuminen vertailu- ja tavoiteverkkovaihtoehdoissa on esitetty kuvissa 8 ja 9.

Kuva 8 Kaikkien 4. vaihemaakuntakaavaaluonnoksen logistiikka-alueiden tavaraliikenteen reitinvalinta vertailuvaihtoehdossa.



Kuva 9 Kaikkien 4. vaihemaakuntakaava-alueuonnoksen logistiikka-alueiden tavaraliikenteen reitinvalinta tavoiteverkkovaihtoehdossa.



# 4. PÄÄTELMÄT

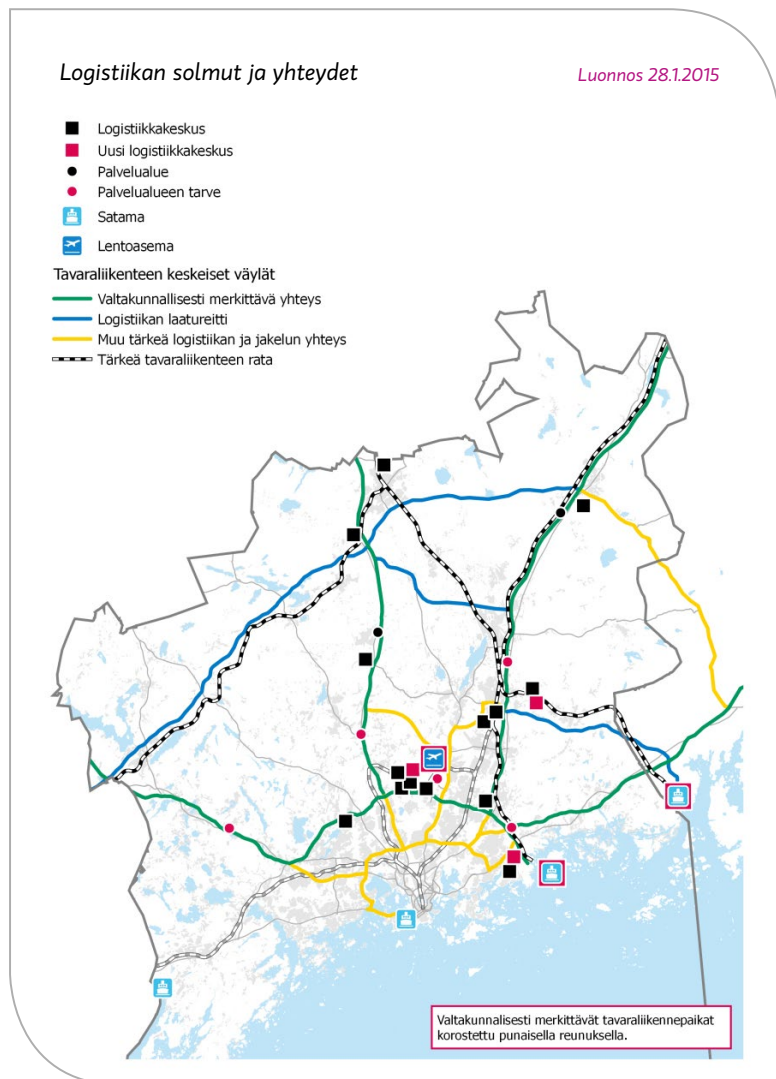
Nykytilanteessa Keski-Uudenmaan liikenneverkon ongelmana on logistiikan kannalta riittävän laadukkaiden yhteyksien puute valtateiden 3 ja 4 välillä. Suurin osa poikittaisesta tavaraliikenteestä valtateiden välillä hakeutuu nykytilanteessa käytämään maantietä 148 ja/tai kantatietä 45, jolloin tavaraliikenne ohjautuu kulkemaan Tuusulan Hyrylän läpi.

Tulevaisuudessa erityisesti Focuksen ja Bastukärren logistiikka-alueiden kehittyessä Keski-Uudenmaan poikki pyrkivän tavaraliikenteen määrä kasvaa entisestään. Lisäksi Hyrylän alueen maankäyttöä kehitetään tulevaisuudessa tiiviimpään ja kaupunkimaisempaan suuntaan, jolloin alueen läpi ajavan tavaraliikenteen ja maankäytön väliset ristiriidat korostuvat entisestään.

Vuonna 2015 valmistuneessa Keski-Uudenmaan poikittaisyhteys selvityksessä esitetyn Keski-Uudenmaan liikenneverkon kehittämispolun mukaiset 1. ja 2. vaiheen hankkeet (Järvenpään pohjoisen yhteyden parantaminen ja Kehä IV:n pohjoinen linjausvaihtoehto) osoittautuvat tehokkaiksi hankkeiksi, joiden avulla tavaraliikennettä kyetään ohjaamaan Keski-Uudellamaalla tarkoituksenmukaisemmille ja logistiikan kannalta merkittäviksi tunnistetuille väylille, jotka on esitetty kuvassa 10.

Kehittämispolun 1. vaiheessa toteutettavaksi esitetty Järvenpään pohjoisen yhteyden parantaminen valtatieltä 4 kantatielle 45 luo Keski-Uudeltamaalta puuttuvan logistiikan laatukäytävän ja parantaa nykyisin puutteellisia yhteyksiä valtatie 3 käytävään.

Järvenpään pohjoista yhteyttä parantamalla lievennetään nykyisiä maantien 148 ja Hyrylän läpi-ajoon liittyviä ongelmia. Parantamishankkeen vaikutuksia erityisesti tavaraliikenteen reitinvalintaan tehostaa tulevaisuudessa myös Hyrylän maankäytön kehittyminen ja tiivistyminen, jolloin Hyrylän alueen tieverkkoa joudutaan kehittämään aiempaa enemmän paikallisen liikenteen tarpeisiin. Tämä tulee olemaan nähtävissä esimerkiksi maantiellä 148 Tuusulan itäväylän länsipuolella Rykmentin-



Kuva 10. Suositus logistiikan tavoiteverkoksi (Keski-Uudenmaan poikittaisyhteys selvitys 2015)



puiston maankäytön kehittyessä.

Järvenpään pohjoisen yhteyden vaikutukset tarkasteltujen logistiikka-alueiden tavaraliikenteen reitinvalintaan tulevat esille erityisesti Bastukärrin osalta, mutta hankkeella on vaikutusta myös Kulloon sekä Focus-alueen tavaraliikenteen reitinvalintaan.

Kehittämispolun 2. vaiheessa toteutettavaksi esitetty Kehä IV:n pohjoinen linjausvaihtoehto, joka tukee Focus-alueen ja Luoteis-Vantaan maankäytön kehittämistä. Uusi yhteys korvaa kantatien 45 läpiajoyhteytenä Koillis-Vantaalta ja Tuusulanväylän varresta valtatie 3 suuntaan. Hankkeen vaikutukset näkyvät tämän työn yhteydessä tarkasteltujen laajempien logistiikka-alueiden osalta keskeisimmin Focus-alueen tavaraliikenteen reitinvalinnan muutoksena, mutta yhteys palvelee tulevaisuudessa yhdessä Klaukkalan ohikulkutien kanssa myös Bastukärrin alueelta valtatie 2 suuntaan hakeutuvaa liikennettä. Kehä IV:n voidaan olettaa palvelevan lisäksi Lentoaseman läheisyydessä sijaitsevien logistiikan toimijoiden yhteyksiä valtatie 3 suuntaan.

Keski-Uudenmaan poikittaisyhteysselvityksessä esitetyn kehittämispolun mukaisen tavoiteverkon sekä maankäytön tiivistymisen myötä Hyrylän

alueen katumaisempien väyläratkaisujen toteutuessa maakuntakaavaluonnoksessa esitettyjen logistiikka-alueiden tavaraliikenteen voidaan olettaa hakeutuvan tarkoituksenmukaisille ja logistiikan kannalta merkittäviksi tunnistetuille väylille.

Logistiikan tavoiteverkon väylillä voidaan tulevaisuudessa joutua toteuttamaan parannustoimenpiteitä riittävän palvelutason takaamiseksi. Esimerkiksi maantiellä 148 raskaan liikenteen määrän kasvun myötä parannustoimenpiteet voivat pitkällä aikavälillä olla tarpeen mm. maantien 140 liittymässä sekä Sipoon Nikkilän kohdalla. Maantien 140 liittymässä käynnissä olevat parannustoimenpiteet eivät välttämättä riitä pitkällä aikavälillä liikenteen sujuvuuden turvaamiseen kyseisessä liittymässä.

Maakuntakaavan logistiikka-alueiden liikenneyhteyksien toimivuuden varmistamiseksi parannustoimenpiteitä voidaan joutua tekemään pitkällä aikavälillä myös logistiikan tavoiteverkon ulkopuolella. Esimerkiksi Jokivarrentietä voidaan tulevaisuudessa joutua parantamaan liikenteen kasvun myötä, vaikka yhteyttä käyttävän tavaraliikenteen määrä onkin ennusteiden perusteella melko pieni.

**Uudenmaan liitto // Nylands förbund**  
**Helsinki-Uusimaa Regional Council**

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland  
+358 9 4767 411 • [toimisto@uudenmaanliitto.fi](mailto:toimisto@uudenmaanliitto.fi) • [uudenmaanliitto.fi](http://uudenmaanliitto.fi)