



Mäntsälän strateginen yleiskaava 2050

Liikenneselvitys 17.10.2025

Sisällysluettelo

Johdanto	s. 3
Liikenne-ennusteen lähtökohdat, asuminen	s. 4
Liikenne-ennusteen lähtökohdat, työpaikat	s. 5
Liikenne-ennusteen lähtökohdat, liikenne ja liikenneverkko 2040	s. 6
Liikenne-ennusteen lähtökohdat, liikenneverkon kehittyminen 2050	s. 7
Liikenne-ennusteet 2030 – 2050, keskivuorokausiliikenne	s. 8
Liikenne-ennusteet 2030 – 2050, iltahuipputunnin liikenne	s. 18
Liikenne-ennusteet 2030 – 2050, aamuhuipputunnin liikenne	s. 35
Maanteiden 25, 55 ja 140 liittymä	s. 52

Johdanto



Mäntsälän kunta laatii koko kunnan kattavaa strategista yleiskaavaa, jonka tavoitevuosi on 2050. Strateginen yleiskaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jossa näkyvät Mäntsälän kunnan maankäytön suuret linjat ja tavoitteet sekä erilaisten toimintojen yhteensovittaminen ja yleispiirteiset aluevaraukset, jotka edelleen ohjaavat alueidenkäytön suunnittelua ja järjestämistä, asemakaavoitusta ja tarvittaessa osayleiskaavoitusta. Se ei määrittele yksityiskohtaisesti eri maankäyttömuotojen tarkkoja sijainteja tai rajoja. Tarkemmat aluerajaukset sekä maankäytön sisältö ja laajuus täsmentyvät yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Strategisen yleiskaava 2050:n luonnos oli nähtävillä 18.11.2024 – 17.1.2025.

Kaavaluonnokseen ovat Uudenmaan ELY-keskus ja maakuntaliitto jättäneet lausunnot, joissa on otettu kantaa mm. liikennettä koskeviin asioihin. Uudenmaan ELY-keskus on lausunnossa edellyttänyt, että kaavassa ja sen sitovissa liiteaineistoissa on esitettävä uusien MAL-sopimukseen tähtäävien maankäyttöalueiden edellyttämät liikennejärjestelyt ja niiden ajoitusmääräykset. Lisäksi ELY-keskus on tuonut esiin, että yleiskaavan maankäytön laajuuden ja ajoituksen määrittelyyn sekä alueiden toteutusmahdollisuuksien suunnitteluun ja vertailuun liittyen tulee liikenneselvityksen laatimista jatkaa.

Uudenmaan liitto puolestaan edellyttää lausunnossaan, että yleiskaavan laatimisen yhteydessä on selvitettävä kaavassa osoitetun maankäytön, erityisesti asuin- ja elinkeinoalueiden sekä teollisuuden ja varastoinnin reservialueiden, liikennetuotos ja liikenneverkot sekä yhteys yleiskaavassa esitettyihin eritasoliittymiin.

Tässä liikenneselvityksessä on tarkasteltu yleiskaavaluonnoksessa esitettyjen uusien maankäyttöalueiden sekä suunniteltujen liikenneverkkomuutosten vaikutukset liikenteen määrään ja mallinnettu liikenteen jakautuminen liikenneverkolle. Selvitys tehtiin pohjautuen HELMET 4 -liikennemalliin, jonka osa-aluejakoa tihennettiin Mäntsälän taajaman alueella vastaavasti kuin aiemmassa liikennemallissa oli tehty. HELMET 4 -liikennemalli on Helsingin seudun liikenne-ennustejärjestelmän neljäs versio, jota ylläpitää HSL. Se on suunniteltu arvioimaan erilaisten muutosten vaikutuksia liikennejärjestelmään koko Helsingin seudun työssäkäyntialueella (Helsingin seudun 14 kuntaa ja Siuntio sekä niitä ympäröivä työssäkäyntialue). HELMET 4 -mallia käytetään muun muassa MAL-suunnitelmien vaikutusten arviointiin, linjastosuunnitteluun ja liikennehankkeiden hankearviointeihin. HELMET 4 -liikennemalli sisältää Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön ennustettuine kasvuineen ja alueen ulkopuolelta tulevassa liikenteessä on huomioitu liikenteen yleinen kasvu. Vaikutuksia tarkasteltiin tavoitevuoden 2040 tilanteessa sekä vuoden 2050 tilanteessa kolmella erilaisella skenaariolla.

Liikenneselvityksen laatimista ohjasi kunnan maankäytön ja liikenteen suunnittelun edustajista koottu ryhmä, johon kuuluivat: liikenne- ja ilmastoasiantuntija Elina Lämsä, kaavoituspäällikkö Maria Isotupa, kaavasuunnittelija Outi Kampman, kuntakehitysjohtaja Vesa Gummerus ja kaavasuunnittelija Juuso Muttilainen. Työn laatimisesta vastasi WSP Finland Oy, jossa työstä vastasivat projektipäällikkö Paula Liukkonen ja liikenteen asiantuntija Matti Keränen sekä laadunvarmistajina toimivat yksikönpäälliköt Juho Kero (15.8.2025 saakka) ja Samuli Kyytsönen.

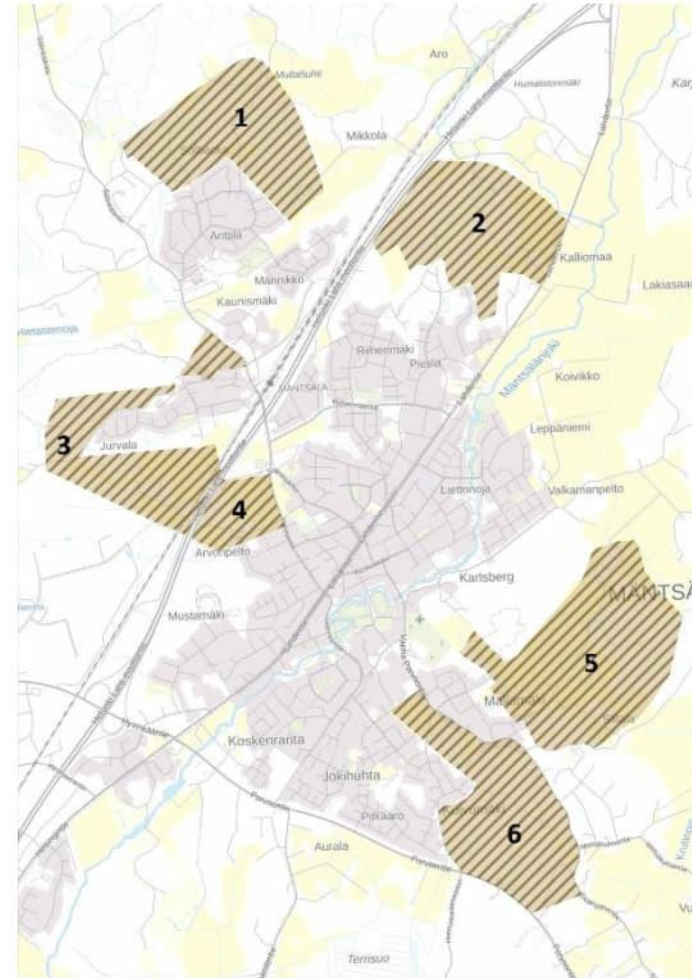
Liikenne-ennusteen lähtökohdat, asuminen



Asumisen osalta liikenne-ennusteen lähtökohdaksi on valittu MDI:n keväällä 2025 laatiman Mäntsälän osa-alueittaisen väestöennusteen kasvutavoite -skenaario, jossa vuosittainen väestönkasvu vuosien 2023 ja 2050 välillä on keskimäärin 1 %. Kasvutavoite -skenaario edellyttää erittäin suurta tulomuuton kasvua koko ennustejakson ajaksi. Mäntsälän historiassa väestönkasvu ei ole ollut yksittäisinäkään vuosina yhtä suurta, mutta valitun skenaarion mukainen tulomuuton taso ei kuitenkaan ole poikkeuksellista KUUMA-kuntien ryhmässä. Mikäli asukasmäärän kasvu jää todellisuudessa alle valitun kasvutavoitteen, ovat liikenteen tuotokset asumisen osalta tässä esitettyä pienemmät.

Alla olevassa taulukossa on esitetty uusille alueille eri poikkileikkausvuosina sijoittuvan asumisen määrä, johon liikenne-ennuste asumisen osalta perustuu. Autoliikennematkojen lisätuotosluvuissa on mukana myös työpaikkamäärän kasvusta johtuva tuotos.

Alue	Asukaslisyys 2040	Asukaslisyys2050	Lisätuotos → 2050 (automatkaa/vrk)
1	Toteutus 2050 jälkeen		
2	-	1020	1030
3	360	500	540
4	-	840	450
5	730	730	1150
6	-	280	230
7	990	-	1000



Mäntsälän kirkonkylän ja Hyökännummen uudet asuinalueet.

Liikenne-ennusteen lähtökohdat, työpaikat

Työpaikka-alueista aiheutuvan liikennetuotoksen lähtökohtana on HELMET 4 – liikennemalli, jota on täsmennetty strategisessa yleiskaavassa merkittyjen työpaikka-alueiden osalta. Niille sijoittuvat työpaikkamäärät on suhteutettu ennustettuun väestön kasvuun. Tilaa vaativien elinkeinotoimintojen alueita on osoitettu Kapulin, Veturin ja Poikkien yritysalueille. Uusia kehitettäviä tilaa vaativia elinkeinoalueita on osoitettu Kapulin, Veturin, Poikkien ja Linnalan eteläisen alueen laajenemisalueille ja pohjoisen liittymän yritysalueelle ympäristöineen. Uusia teollisuuden ja varastoinnin reservialueita on osoitettu Levantoon Helsinki-Lahti moottoritien läheisyyteen, Hirvihaaraan Hyvinkääntien ja Kuntomajantien risteysalueelle, Tikkaroon Eteläisen Pikatien ja Alhonkulmantien risteysalueelle sekä Arolaan Eteläisen Pikatien ja Nummistentien väliselle alueelle. Liikenteen tuotokset perustuvat alueittain arvioituihin työpaikkamääriin, jolloin yksittäisten, mahdollisesti poikkeavien toimintojen, kuten Kapulin datakeskuksien tuotoksia ei ole huomioitu erikseen.

Alue	2040	2050
1	80	100
2		120
3	600	
4	300	
5		200
6	300	
7		300
8	900	

UUDET JA KEHITETTÄVÄT TILAA VAATIVAT ELINKEINOALUET



toteutus 2030-2040



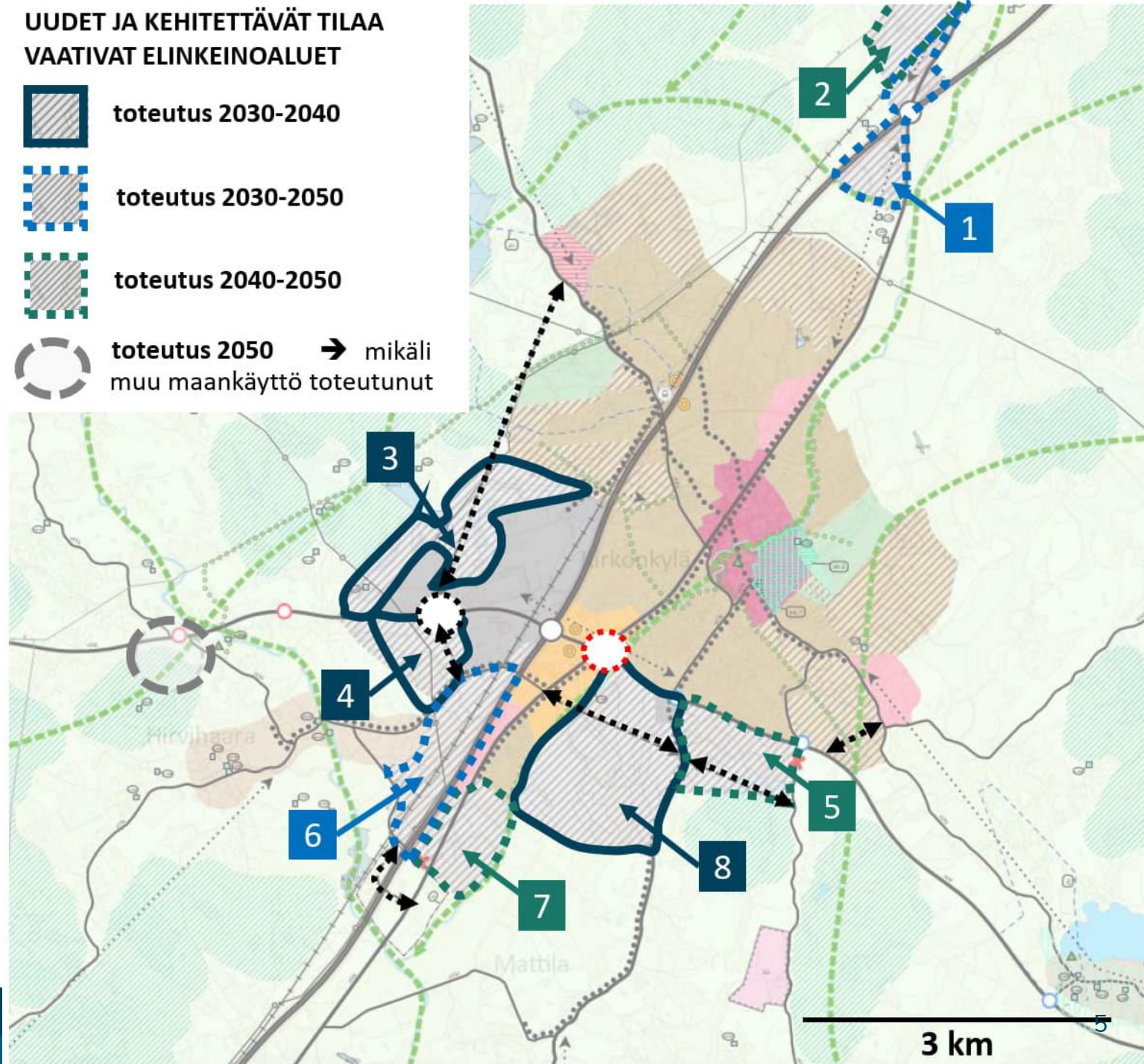
toteutus 2030-2050



toteutus 2040-2050



toteutus 2050 → mikäli
muu maankäyttö toteutunut

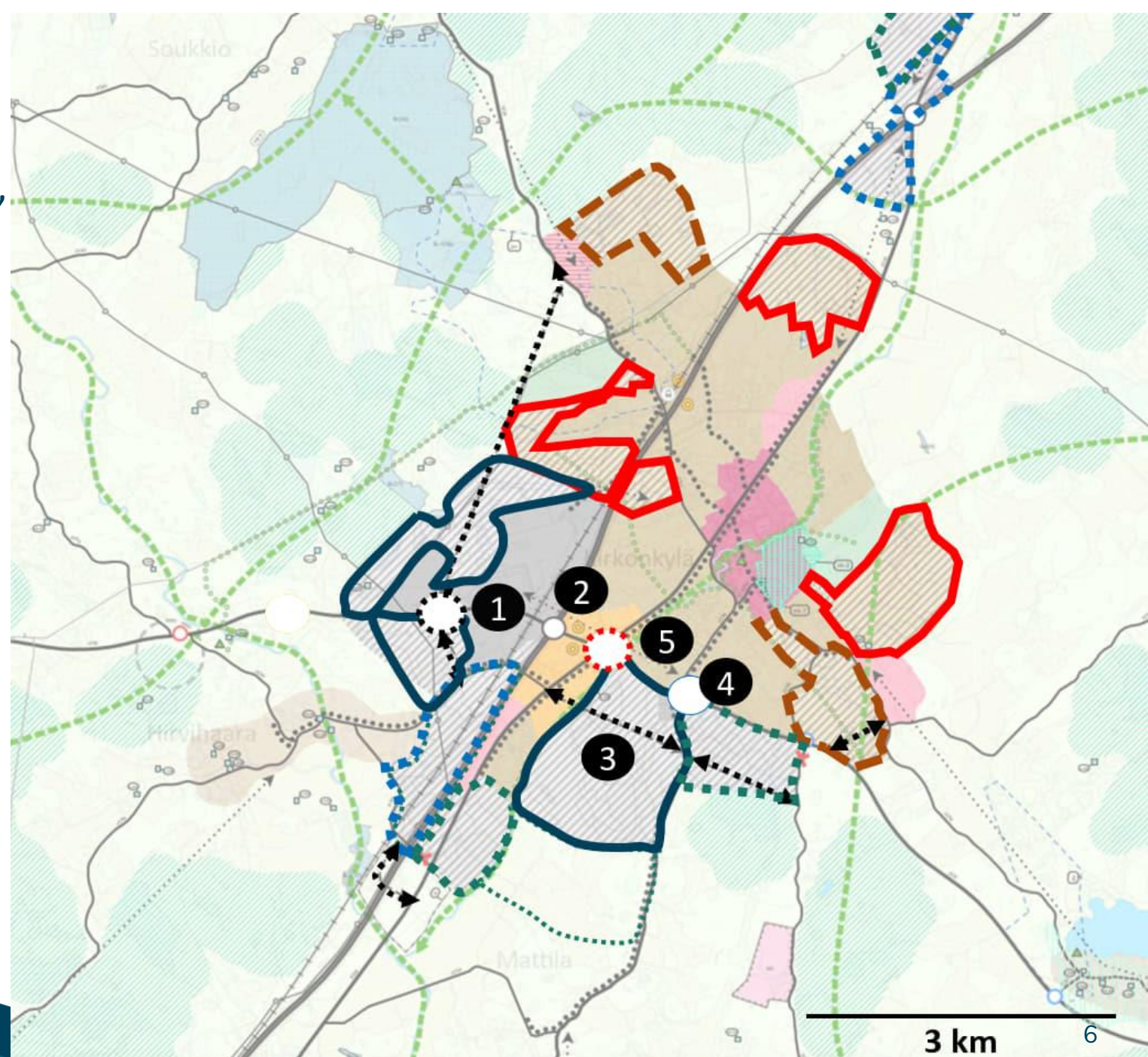


Liikenne-ennusteen lähtökohdat, liikenne ja liikenneverkko 2040

Liikenne-ennusteessa on oletettu, että henkilöautoilun kustannukset eivät laske tai nouse dramaattisesti tarkastelujaksolla. Lisäksi ennusteiden lähtökohtana on, että joukkoliikenteen vuorotarjonta oikoradalla on HELMET 4 –liikennemallin mukaisesti 2 vuoroa tunnissa, lukuun ottamatta vuoden 2050 skenaariota 3, jossa vuorotarjonnan oletetaan tuplaantuvan.

Maankäytön ja liikennemäärien kasvaessa Mäntsälän alueen liikenneverkkoa kehitetään vuoteen 2040 mennessä seuraavasti:

1. Kapulin eritasoliittymä valtatiellä 25 toteutetaan.
2. Vt4:n eritasoliittymään toteutetaan suora ramppi valtatieltä 25 valtatielle 4 etelän suuntaan.
3. Yhteys Hirvihaarantieltä Poikkitielle toteutetaan.
4. Kt 55 kehittämisselvityksessä esitetyt liittymien poistamiset ja parantamiset toteutetaan lukuun ottamatta Vt 25:n, Mt 140:n ja Kt 55:n eritasoturbokierto liittymää, jota ei toteuteta.
5. Seututien 140 liittymän vapaat oikeat toteutetaan.

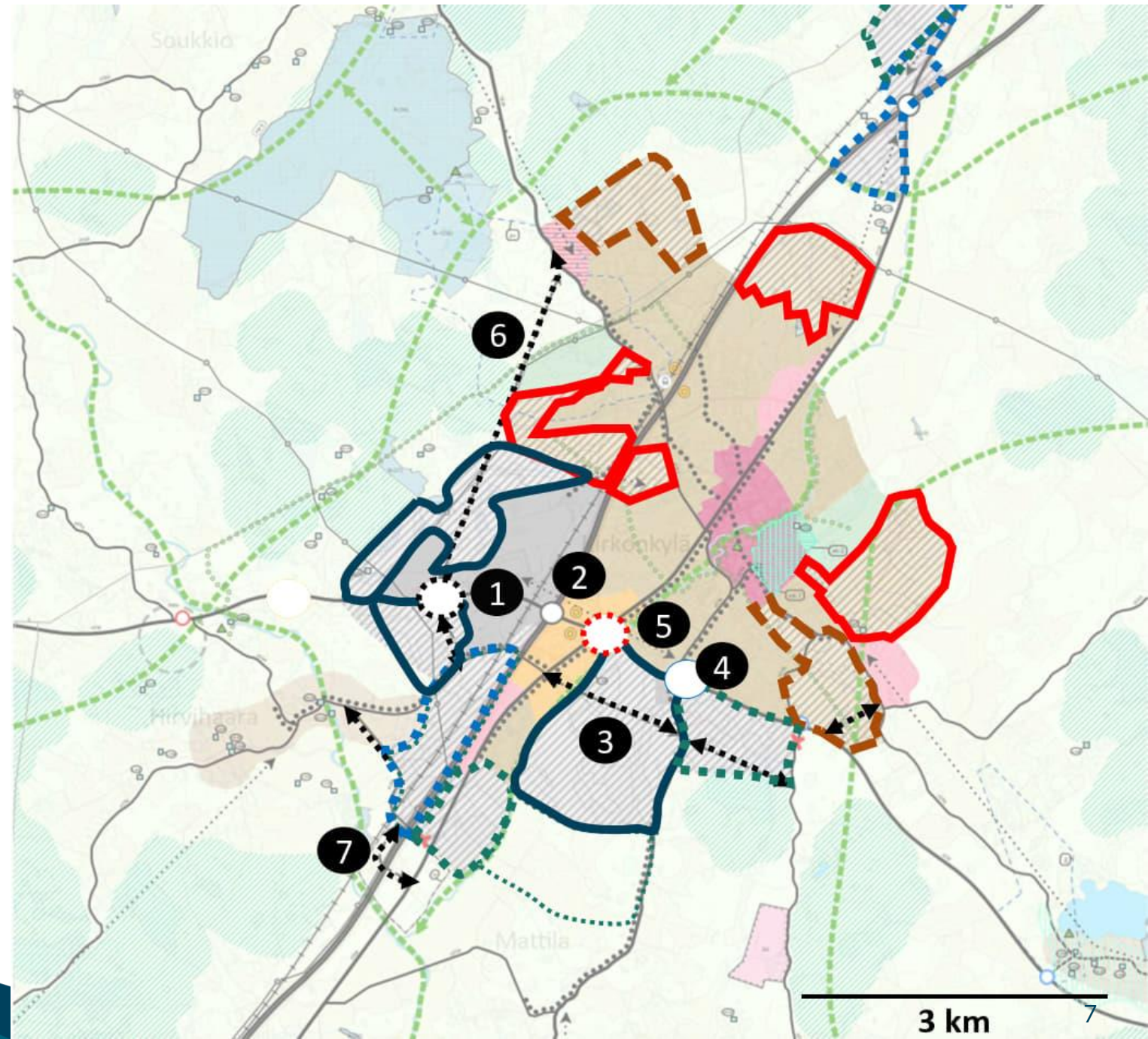


Liikenne-ennusteen lähtökohdat, liikenneverkon kehittyminen 2050

Vuoden 2050 tilanteesta on laadittu ennuste kolmelle erilaiselle skenaariolle. Kaikissa skenaarioissa on edellisellä sivulla mainittujen liikenneverkon kehittämistoimenpiteiden lisäksi huomioitu uuden katuysteyden toteuttaminen Isolammintieltä Sälinkääntielle (kartalla nro 6). Vuoden 2050 liikenne-ennusteen skenaarioiden erot ovat seuraavat:

- 2050, skenaario 1: Tuuliruusun palvelualueen liittymä kehitetään eritasoliittymäksi ja Spännärintie linjataan uudelleen Tuuliruusun eritasoliittymän kautta maantielle 140 (kartalla nro 7).
- 2050, skenaario 2: skenaarion 1 kehittämistoimet eivät toteudu
- 2050, skenaario 3: skenaarion 1 kehittämistoimet eivät toteudu, mutta joukkoliikenteen vuorotarjonta oikoradalla on 4 junaa tunnissa.

Seuraavilla sivuilla on tulosteet Mäntsälään laaditusta liikenne-ennustemallista autoliikenteen osalta. Tulosteissa on esitetty ennustevuoden keskivuorokausiliikenne (KVL), aamuhuipputunti (AHT) ja iltahuipputunti (IHT). HELMET4 –liikennemallin aamuhuipputunti sijoittuu 7:20-8:19 väliselle ajalle ja iltahuipputunti 15:30-16:29 väliselle ajalle. Huipputuntien ajankohdat on haettu malliin liikkumistutkimuksista (HSL 2018, HLT 2016) pääteltyjen kiertomatkoihin kuuluvien matkojen alkamisajankohtein mukaan.



Keskivuorokausiliikenne (KVL), 2030-2050

Mäntsälän keskustaajama, KVL 2030

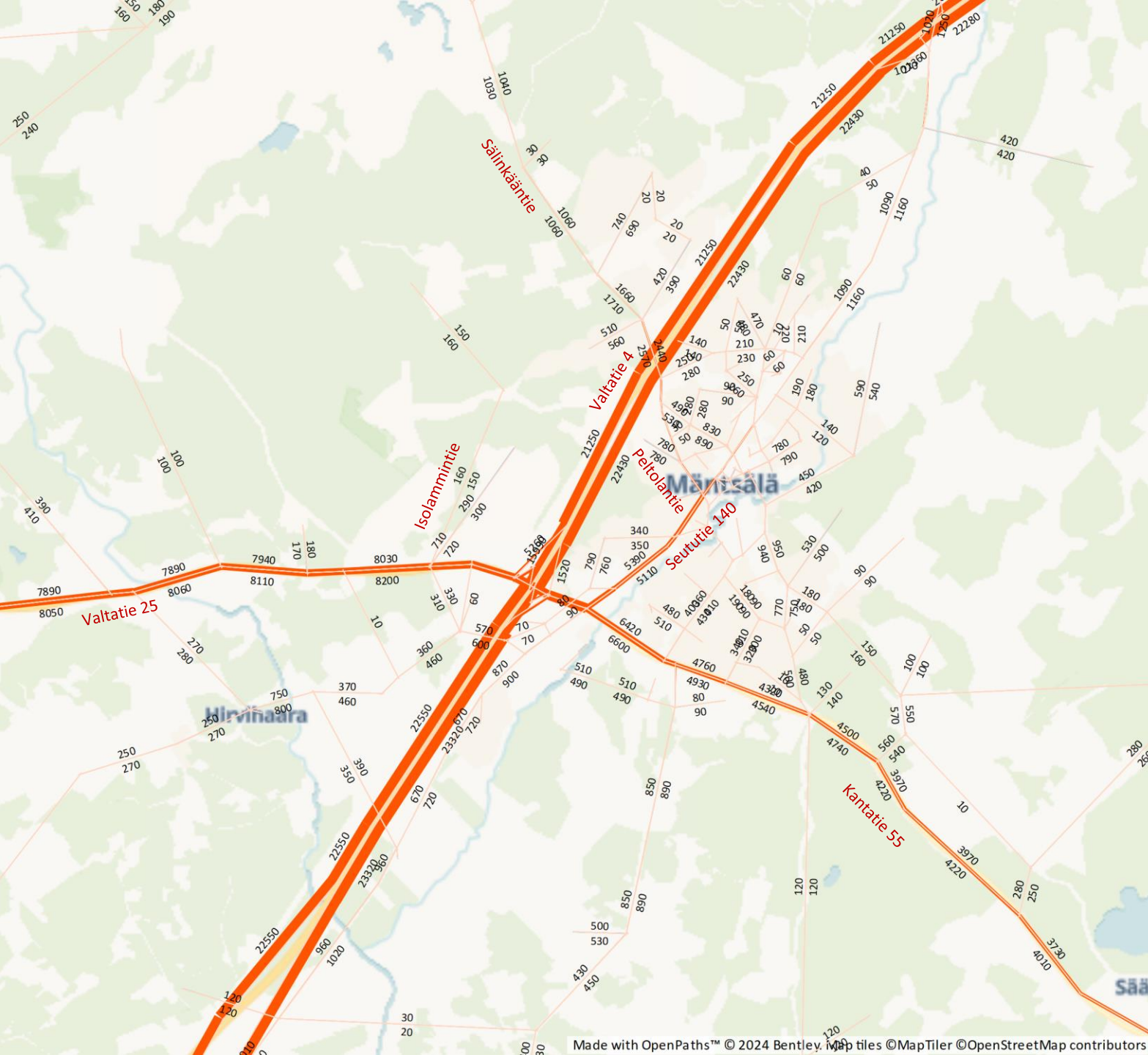
Ennustetilanteessa 2030 suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä.

Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteessa 2030 on noin 43 500 -45 800 ajon/vrk. Mäntsälän eritasoliittymäkohdalla valtatie 4 liikennemäärä muuttuu hieman: eritasoliittymän pohjoispuolella liikennemäärä on noin 5 % vähemmän kuin liittymän eteläpuolella.

Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 16 000 ajon/vrk, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä vaihtelee ollen taajaman kohdalla enimmillään noin 13 000 ajon/vrk ja taajaman itäpuolella noin 8 000 ajon/vrk.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 10 500 ajon/vrk. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 5 100 ajon/vrk. Merkittävä osa Peltolantien liikenteestä aiheutuu rautatieasemalle suuntautuvasta liikenteestä.

Liikenne-ennusteen liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin oletuksiin. Viereisellä kartalla on esitetty vuorokautiset liikennemäärät 100 ajoneuvon tarkkuudella.



781

Vuorokausiliikenteen määrä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

Mäntsälän keskustaajama, KVL 2040

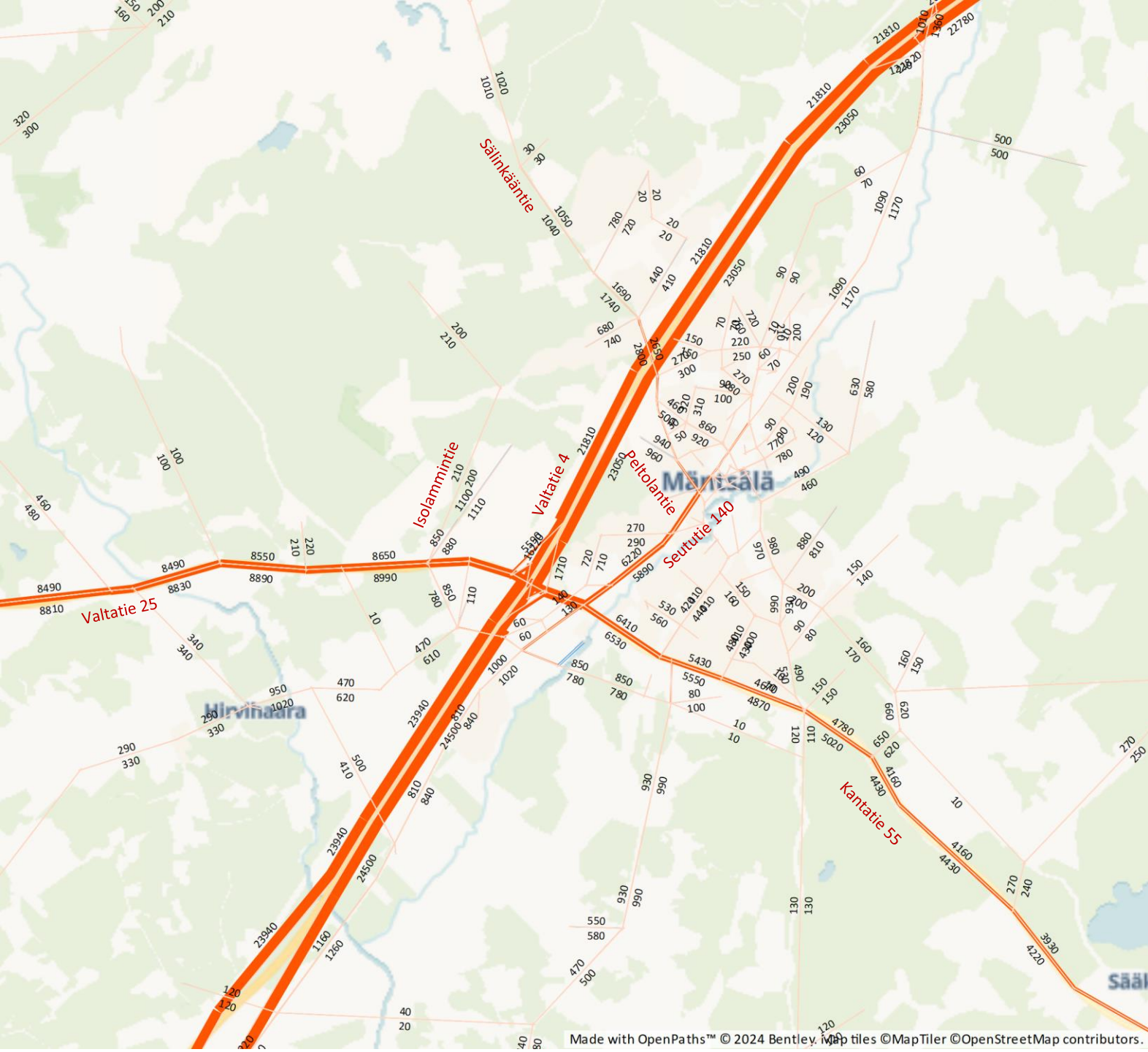
Ennustetilanteessa 2040 suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä.

Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteessa 2040 on noin 44 900 - 48 400 ajon/vrk. Mäntsälän eritasoliittymäkohdalla valtatie 4 liikennemäärä muuttuu hieman: eritasoliittymän pohjoispuolella liikennemäärä on yli 7 % vähemmän kuin liittymän eteläpuolella.

Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 17 300 ajon/vrk, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä vaihtelee ollen taajaman kohdalla enimmillään noin 12 900 ajon/vrk ja taajaman itäpuolella noin 8 600 ajon/vrk.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 12 200 ajon/vrk. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 5 400 ajon/vrk. Merkittävä osa Peltolantien liikenteestä aiheutuu rautatieasemalle suuntautuvasta liikenteestä.

Liikenne-ennusteen liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin olettamuksiin. Viereisellä kartalla on esitetty vuorokautiset liikennemäärät 100 ajoneuvon tarkkuudella.



Mäntsälän keskustaajama, KVL 2050

Tuuriruusun liittymä on toteutunut

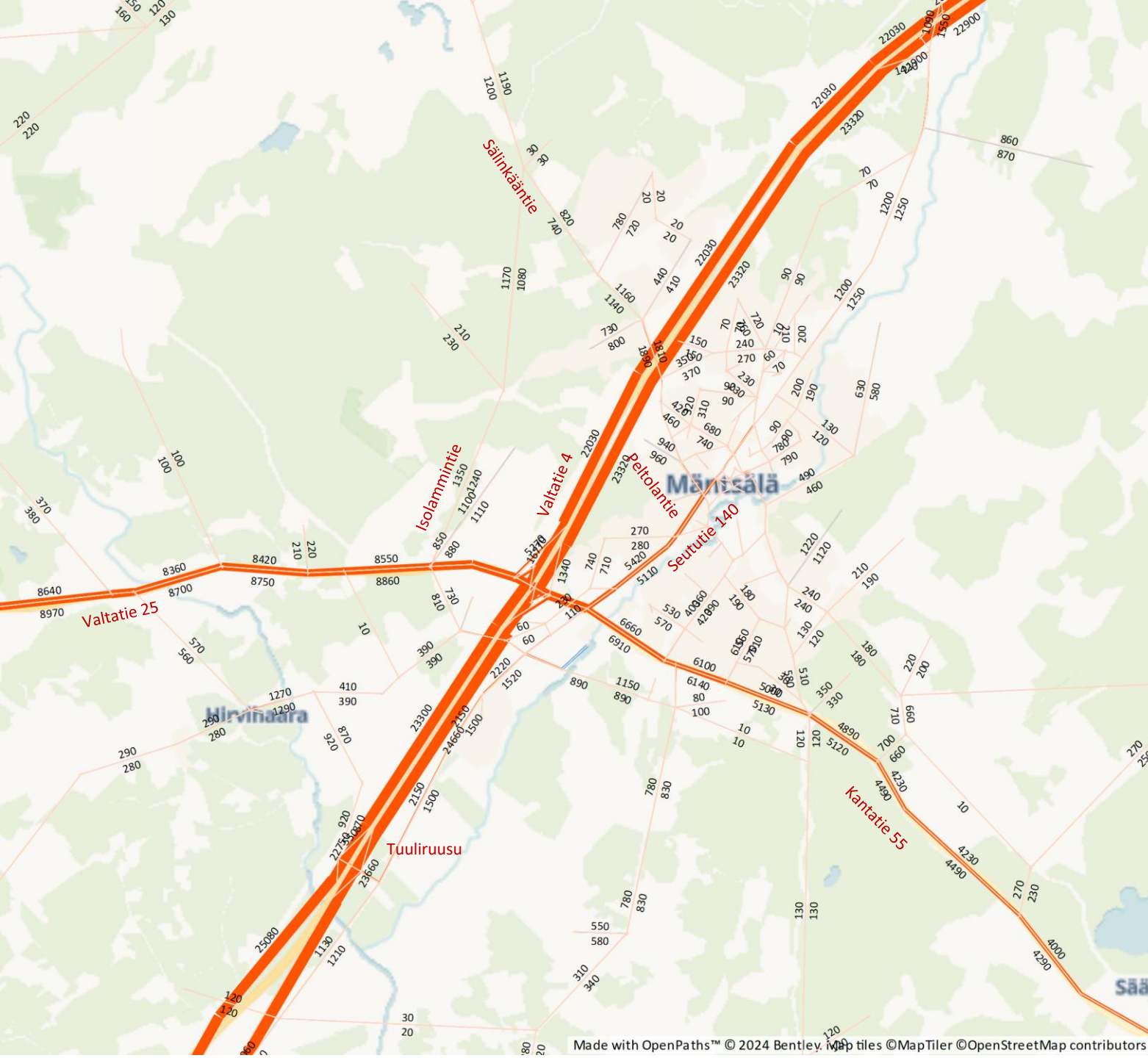
Ennustetilanteessa 2050 suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä.

Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteessa 2050 kaikkien ennakoitujen liikenneverkkomuutosten toteuduttua on noin 45 400 - 47 800 ajon/vrk. Mäntsälän eritasoliittymäkohdalla valtatie 4 liikennemäärä muuttuu hieman: eritasoliittymän pohjoispuolella liikennemäärä on noin 5 % vähemmän kuin liittymän eteläpuolella.

Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 17 400 ajon/vrk, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä vaihtelee ollen taajaman kohdalla enimmillään noin 13 700 ajon/vrk ja taajaman itäpuolella noin 8 700 ajon./vrk.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 keskimääräinen vuorokausiliikenne ennustetilanteessa 2050 on noin 10 500 ajon/vrk. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 3 700 ajon/vrk. Merkittävä osa Peltolantien liikenteestä aiheutuu rautatieasemalle suuntautuvasta liikenteestä.

Liikenne-ennusteen liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin oletuksiin. Viereisellä kartalla on esitetty vuorokautiset liikennemäärät 100 ajoneuvon tarkkuudella.





Mäntsälän keskustaajama, KVL 2050 Tuuriruusun liittymä ei ole toteutunut

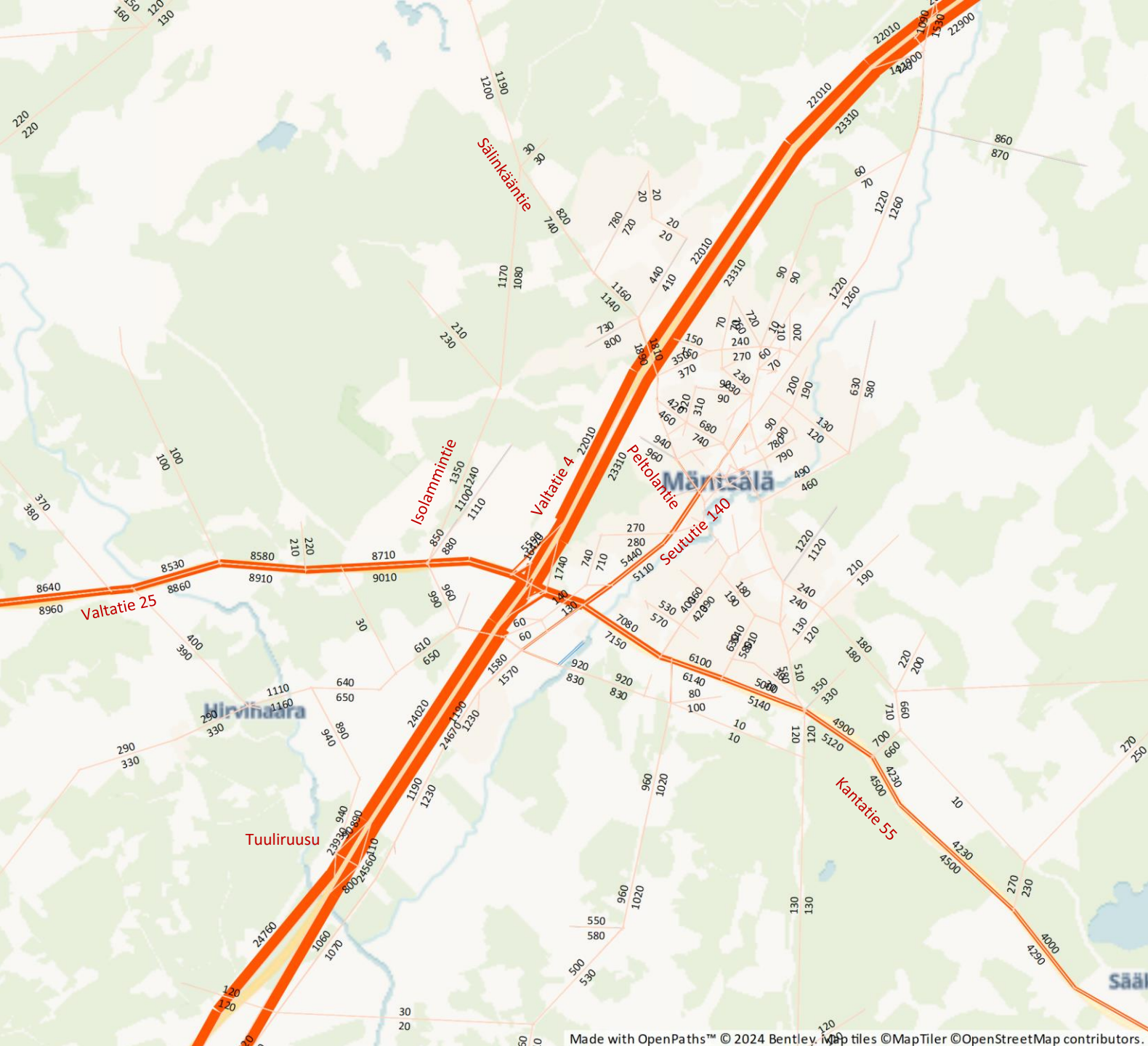
Ennustetilanteessa 2050 suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä.

Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteessa 2050 on noin 45 300-48 700 ajon/vrk, mikäli Tuuriruusun eritasoliittymä ja siihen liittyvät liikennejärjestelyt eivät toteudu. Mäntsälän eritasoliittymän kohdalla valtatie 4 liikennemäärä muuttuu hieman: eritasoliittymän pohjoispuolella liikennemäärä on lähes 7 % vähemmän kuin liittymän eteläpuolella.

Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 17 700 ajon/vrk, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä vaihtelee ollen taajaman kohdalla enimmillään noin 14 200 ajon/vrk ja taajaman itäpuolella noin 8 500 ajon./vrk.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 10 600 ajon/vrk. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 3 700 ajon/vrk. Merkittävä osa Peltolantien liikenteestä aiheutuu rautatieasemalle suuntautuvasta liikenteestä.

Liikenne-ennusteen liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin olettamuksiin. Viereisellä kartalla on esitetty vuorokautiset liikennemäärät 100 ajoneuvon tarkkuudella.



Liikenne-ennuste-ero KVL, 2040-2030

Autoliikenteen määrä seututiellä 140, kantatien 55 eteläpuolella lisääntyy merkittävästi vuoteen 2040 mennessä, kun Poikkien työpaikka-alue toteutuu ja tieyhteys Mäntsälänjoen yli seututielle 140 toteutetaan.

Kapulin työpaikka-alueen toteutuminen lisää liikennettä erityisesti valtatiellä 25, mikä edellyttää valtatieen liittymään suunniteltujen kehittämistoimenpiteiden toteuttamista.

Maankäytön kehittäminen taajaman pohjoisosissa lisää autoliikenteen määrää Sälinkääntiellä ja Mäntsälän keskustan sisääntuloväylällä.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.

Autoliikenteen voimakas lisääntyminen seututien 140 ja kantatien 55 liittymässä heikentää liittymän toimivuutta entisestään. Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuuden takaamiseksi on tarpeen tarkastella olemassa olevien liikennevalojen ajoituksia ja tarvittaessa toteuttaa valtatie 25 aluevaraussuunnitelman mukaisia ensivaiheen parantamistoimenpiteitä.



Liikenne-ennuste-ero KVL, 2050-2030, Tuuliruusun eritasoliittymä on toteutunut

Uusien tieyhteysien toteuttaminen Sälinkääntien ja valtatie 25 välille sekä Tuuliruusun eritasoliittymän ja seututien 140 välille, Tuuliruusun eritasoliittymän toteuttaminen ja Spännärintien linjaaminen Tuuliruusun eritasoliittymään siirtävät Mäntsälän keskustan läpi kulkevaa liikennettä uusille tieyhteysille sekä seututielle 140 Hirvihaarantien ja Tuuliruusun välille. Uudet väyläyhteydet ja uusi maankäyttö lisäävät liikenteen määrää valtateilla 4 ja 25 sekä kantatiellä 55, minkä vuoksi valta- ja kantateille suunnitellut liittymien parantamiset uusine liikennejärjestelyineen on tarpeen toteuttaa maankäytön kehittyessä.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.

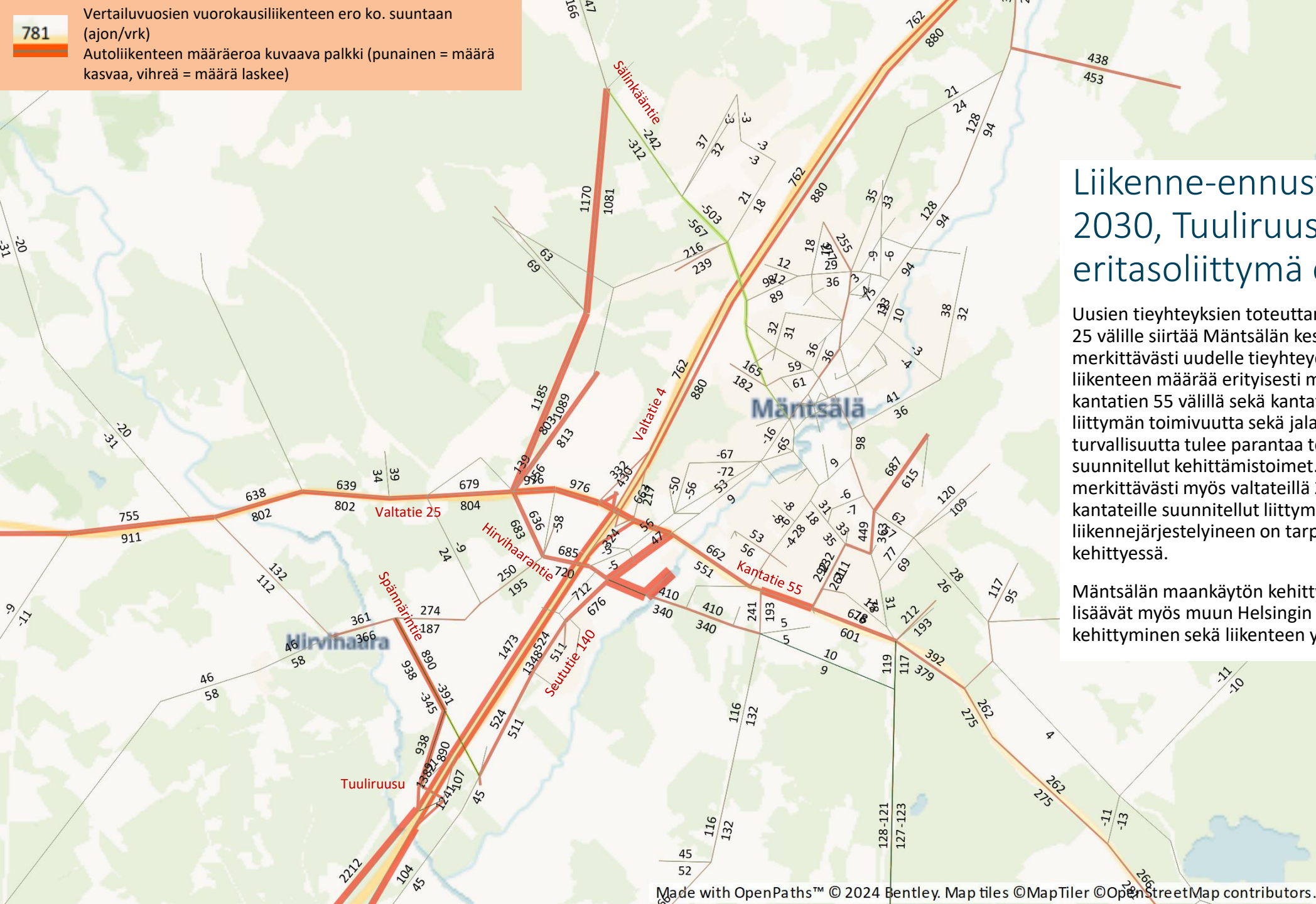




Liikenne-ennuste-ero KVL, 2050-2030, Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole toteutunut

Uusien tieyhteyksien toteuttaminen Sälinkääntien ja valtatie 25 välille siirtää Mäntsälän keskustan läpi kulkevaa liikennettä merkittävästi uudelle tieyhteydelle. Uusi maankäyttö lisää liikenteen määrää erityisesti maantiellä 140 Hirvihaarantien ja kantatien 55 välillä sekä kantatiellä 55, minkä vuoksi kyseisen liittymän toimivuutta sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuutta tulee parantaa toteuttamalla liittymään suunnitellut kehittämistoimet. Liikenteen määrä lisääntyy merkittävästi myös valtateillä 25 minkä vuoksi valta- ja kantateille suunnitellut liittymien parantamiset uusine liikennejärjestelyineen on tarpeen toteuttaa maankäytön kehittyessä.

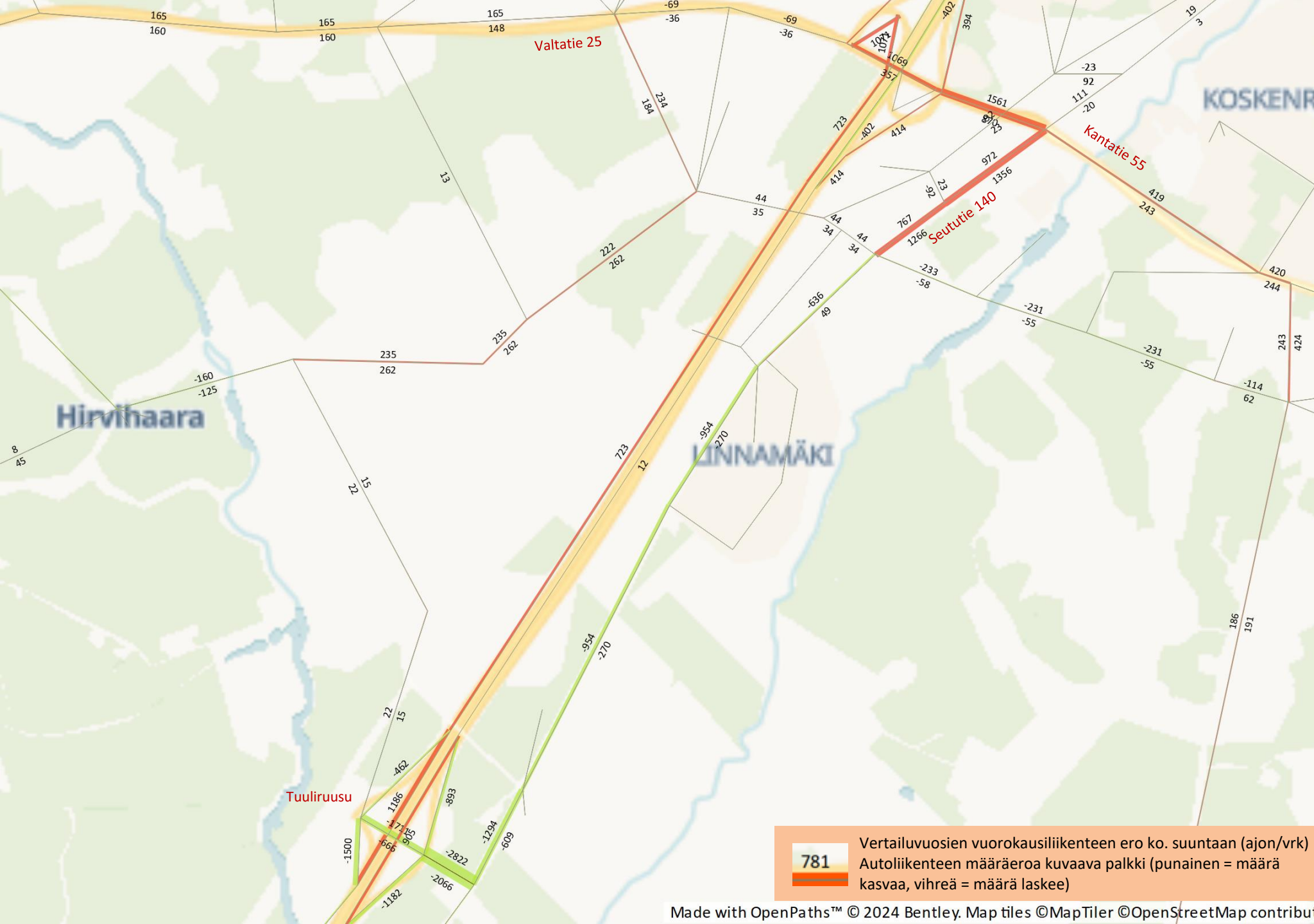
Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.



Liikenne-ennuste-ero KVL 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole toteutunut – on toteutunut

Mikäli Tuuliruusun eritasoliittymää ei toteuteta, on liikenteen määrä seututien 140 ja kantatien 55 /valtatie 25 liittymän eri tulohaaroilla merkittävästi suurempi kuin tilanteessa, jossa liittymä on toteutettu. Näin ollen maankäytön kehittyessä kyseiseen liittymään on tarve tehdä parantamistoimenpiteitä autoliikenteen sujuvuuden sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.



Liikenne-ennuste-ero KVL 2050, 4 junavuoroa/tunti – 2 junavuoroa/tunti

- Helsingin ja Mäntsälän välisen junaliikenteen vuorotarjonnan kaksinkertaistaminen kahdesta vuorosta neljään vuoroa tunnissa, lisää joukkoliikenteellä tehtyjä matkoja vuoden 2050 ennustetilanteessa 127 kpl/vrk (n. 3,7 %).
- Autoliikenne valtatiellä 4 vähenee noin 50 ajoneuvolla vuorokaudessa ja kantatien 55 länsipäässä noin 45 ajoneuvolla vuorokaudessa.
- Mäntsälän keskustan sisääntuloväylällä mt 140:llä ja Sälinkääntiellä autoliikenteen vähenemä vaihtelee 20-30 ajoneuvon välillä.
- Muilla väylillä junaliikenteen vuorotarjonnan lisäämisen vaikutus on vähäisempi.



Iltahuippputunnin (IHT) liikenne 2030-2050

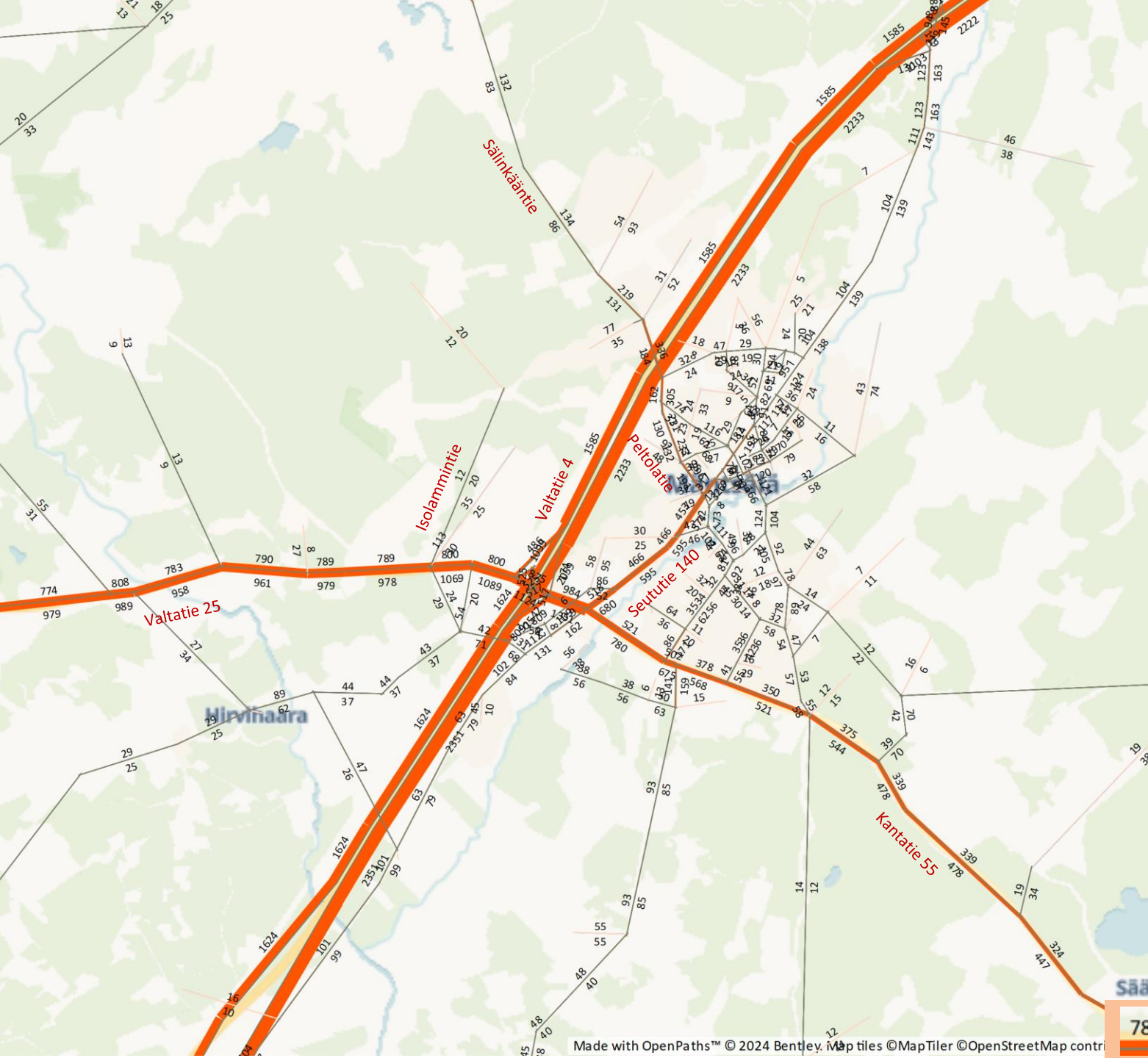
Mäntsälän keskustaajama, IHT 2030

Ennustetilanteessa 2030 iltahuipputunnin suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä. Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteen 2030 iltahuipputunnin aikana on noin 3 980 ajon/h.

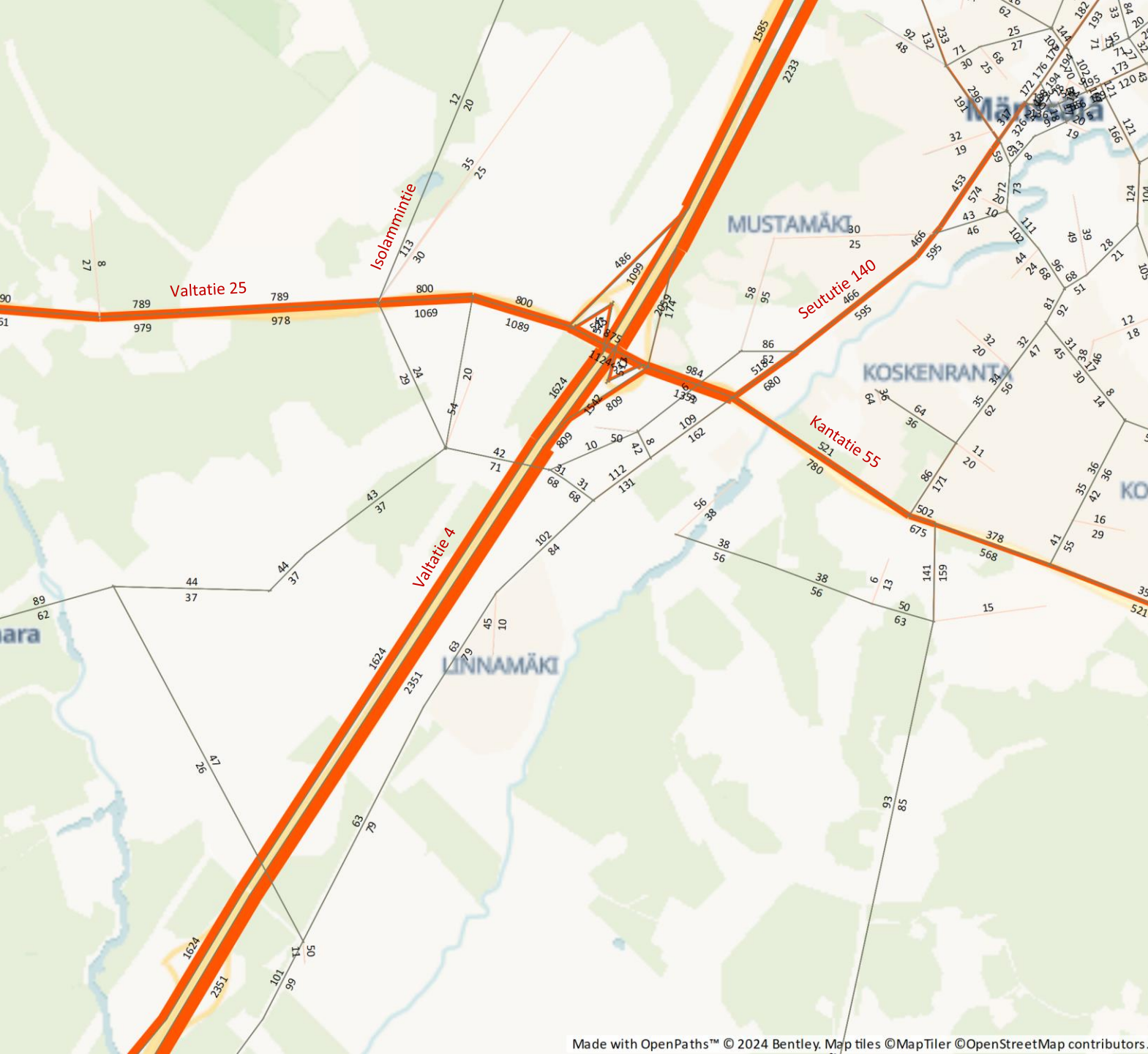
Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 1 770 ajon/h, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä iltahuipputunnin liikennemäärä vaihtelee maankäytöstä johtuen noin 1 300 ja 920 ajoneuvon välillä.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 iltahuipputunnin liikenne on noin 1060 ajon/h. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 520 ajon/vrk.

Liikenne-ennusteen iltahuipputunnin liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin oletamuksiin. Seuraavilla kahdella sivulla on tarkemmat kuvat ennustevuoden 2030 iltahuipputunnin liikenteestä taajaman eteläosissa ja pohjoisosissa.



Taajaman eteläosa, IHT 2030

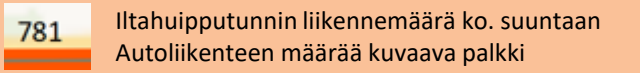
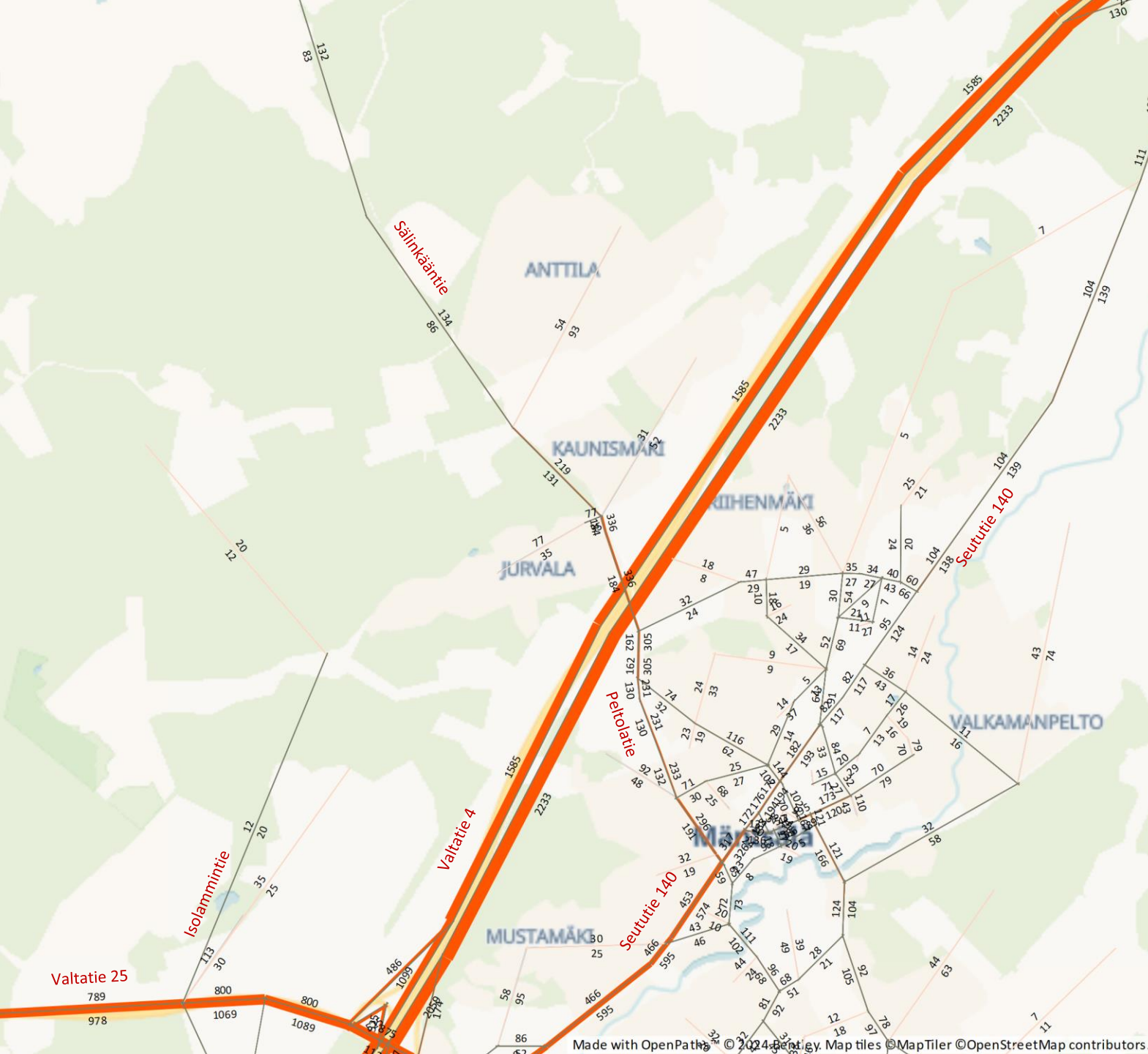


781

Iltahuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki



Taajaman pohjoisosassa, IHT 2030



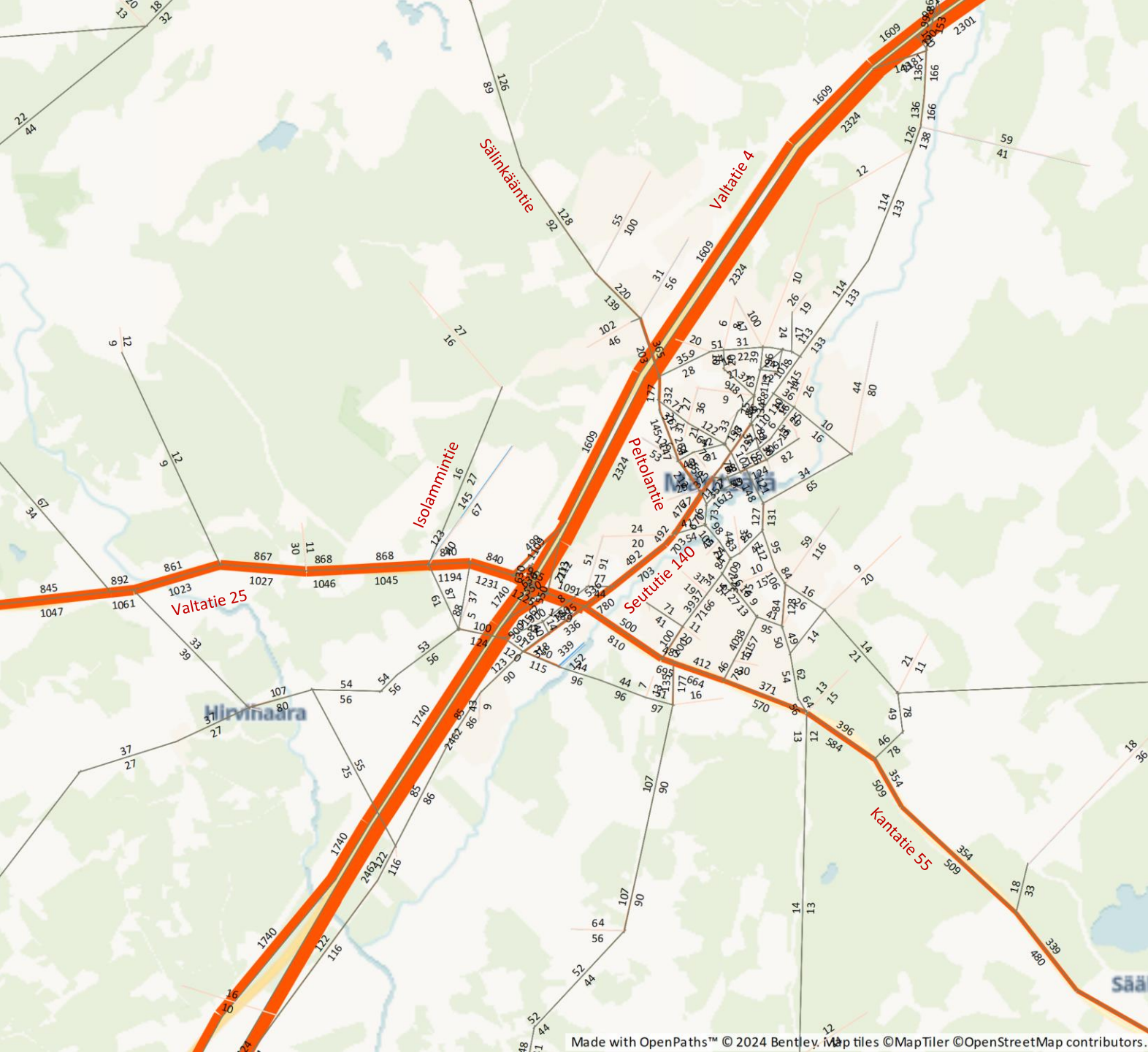
Mäntsälän keskustaajama, IHT 2040

Ennustetilanteessa 2040 iltahuipputunnin suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä. Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteen 2040 iltahuipputunnin aikana on noin 4 200 ajon/h.

Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 1 890 ajon/h, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä iltahuipputunnin liikennemäärä vaihtelee maankäytöstä johtuen noin 1 410 ja 870 ajoneuvon välillä.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 iltahuipputunnin liikenne on noin 1270 ajon/h. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 710 ajon/vrk.

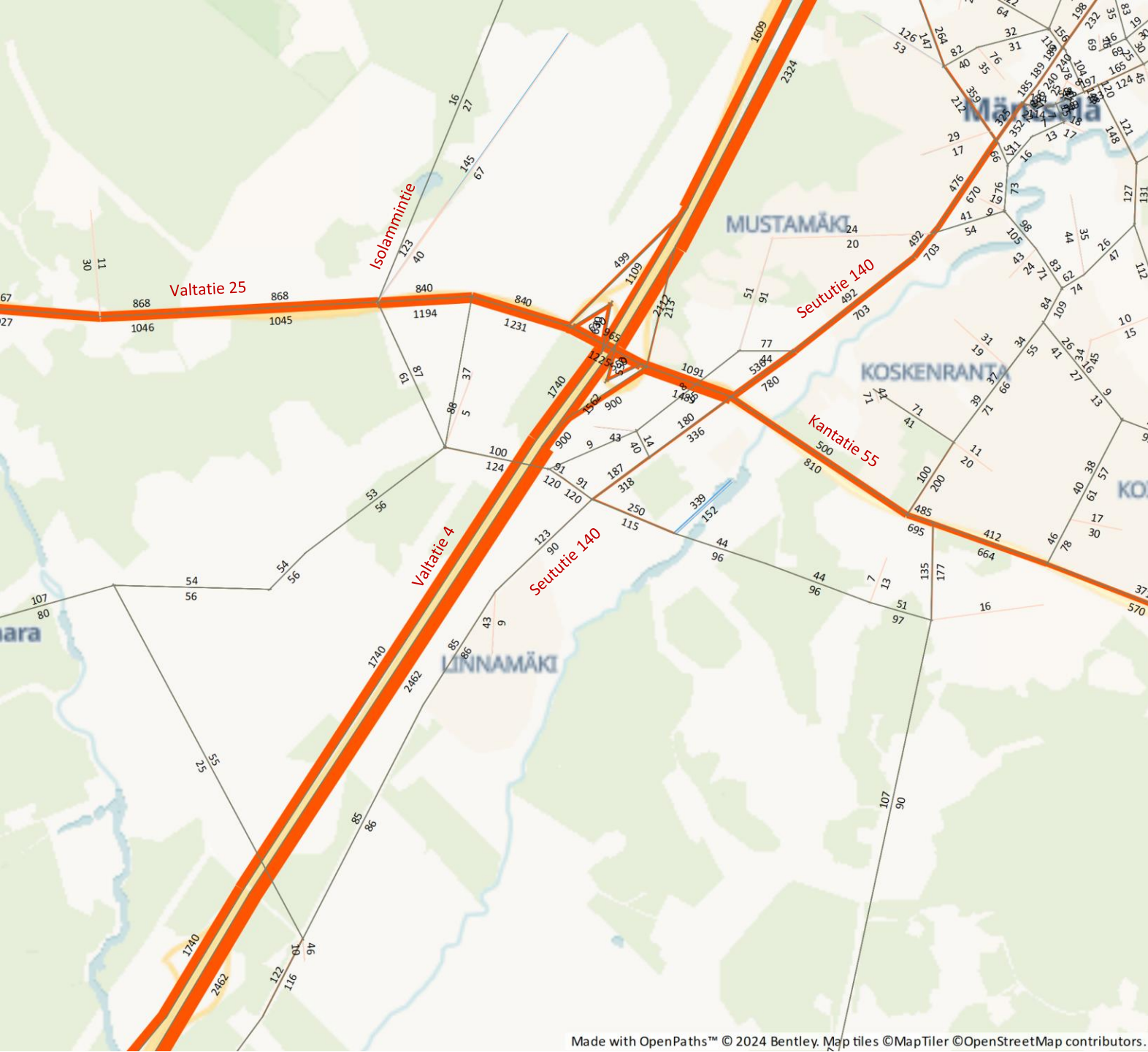
Liikenne-ennusteen iltahuipputunnin liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin oletamuksiin. Seuraavilla kahdella sivulla on tarkemmat kuvat ennustevuoden 2040 iltahuipputunnin liikenteestä taajaman eteläosissa ja pohjoisosissa.



781

Iltahuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

Taajaman eteläosa, IHT 2040

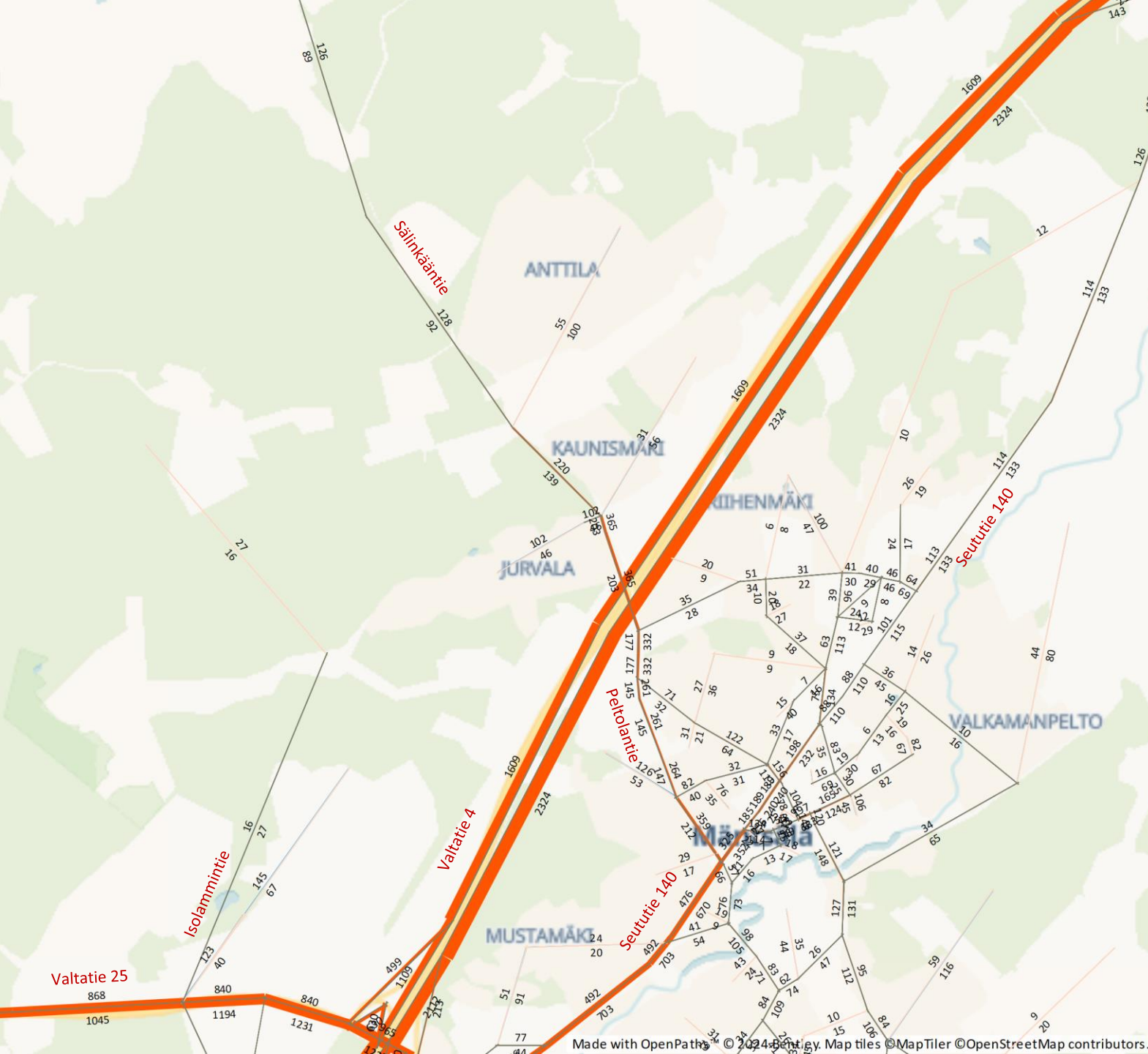


781

Iltahuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki



Taajaman pohjoisosa, IHT 2040



781

Iltahuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

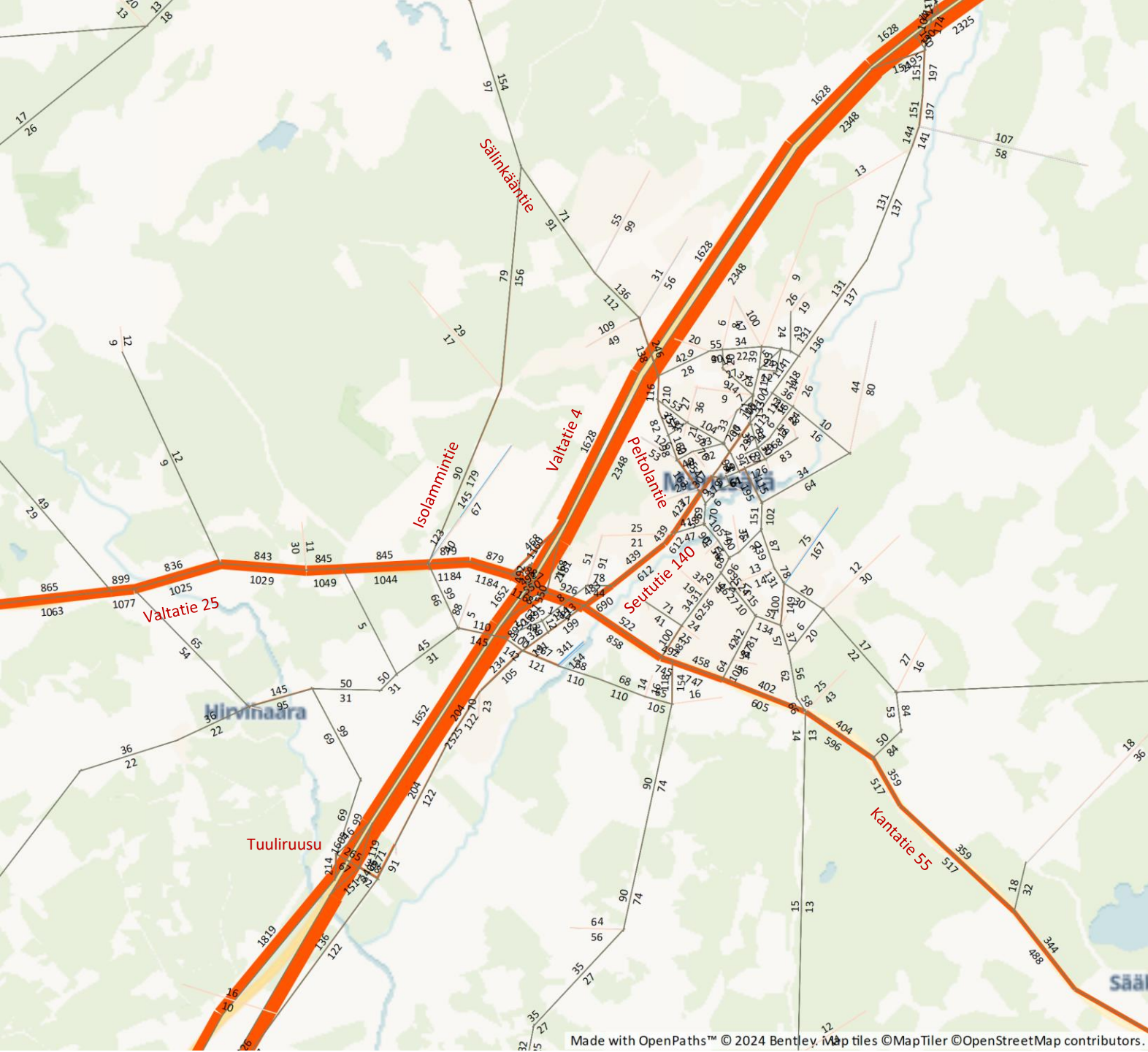
Mäntsälän keskustaajama, IHT 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä toteutunut

Ennustetilanteessa 2050, Tuuliruusun eritasoliittymän ja siihen liittyvien liikennejärjestelyjen toteuduttua, iltahuipputunnin suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä. Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteen 2050 iltahuipputunnin aikana on noin 4 180 ajon/h.

Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 1 890 ajon/h, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä iltahuipputunnin liikennemäärä vaihtelee maankäytöstä johtuen noin 1380 ja 880 ajoneuvon välillä.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 iltahuipputunnin liikenne on noin 1 050 ajon/h. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 380 ajon/h.

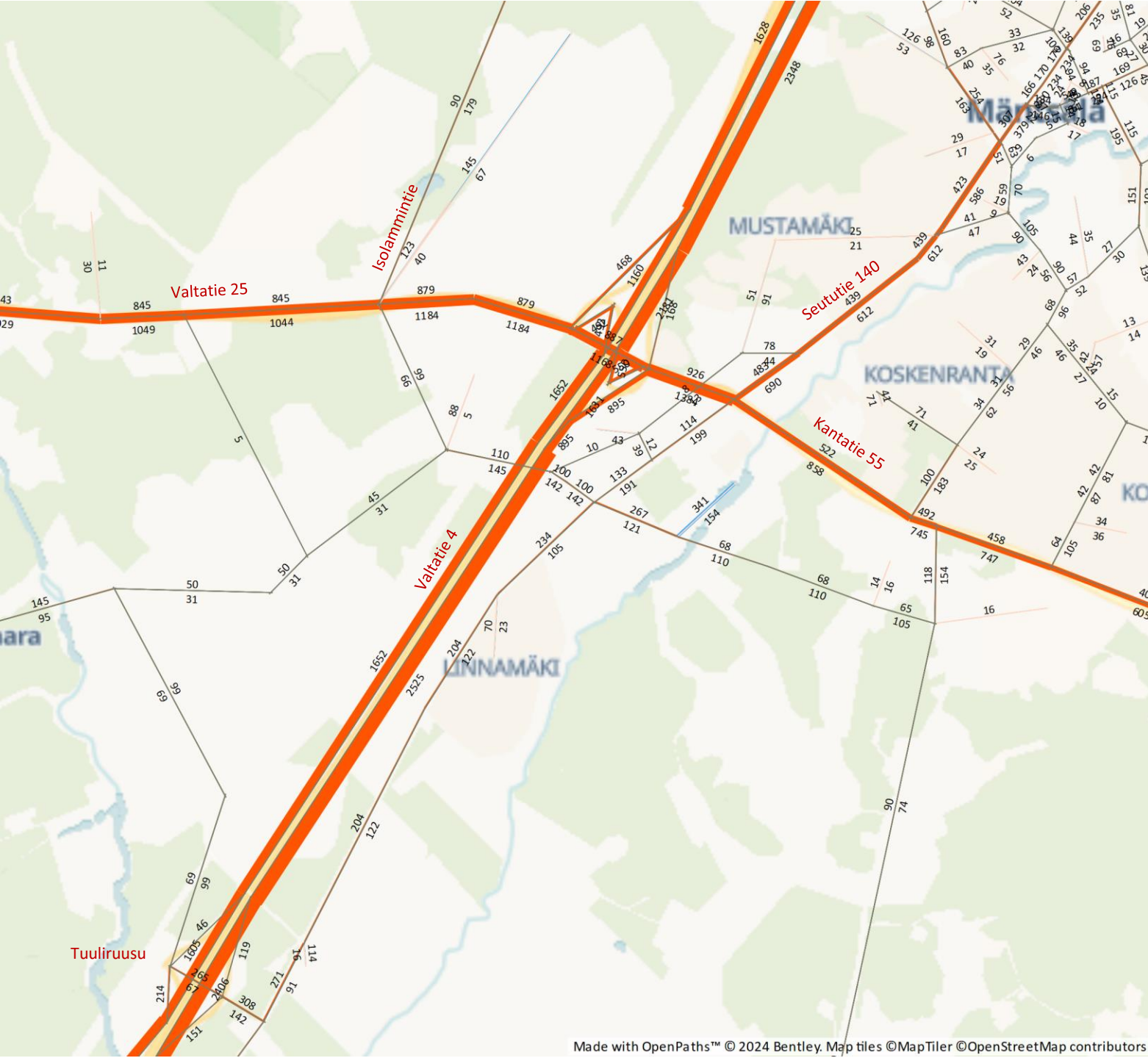
Liikenne-ennusteen iltahuipputunnin liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin olettamuksiin. Seuraavilla kahdella sivulla on tarkemmat kuvat ennustevuoden 2050 iltahuipputunnin liikenteestä taajaman eteläosissa ja pohjoisosissa.



781

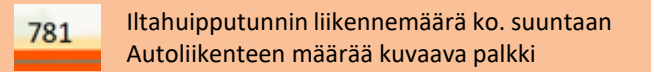
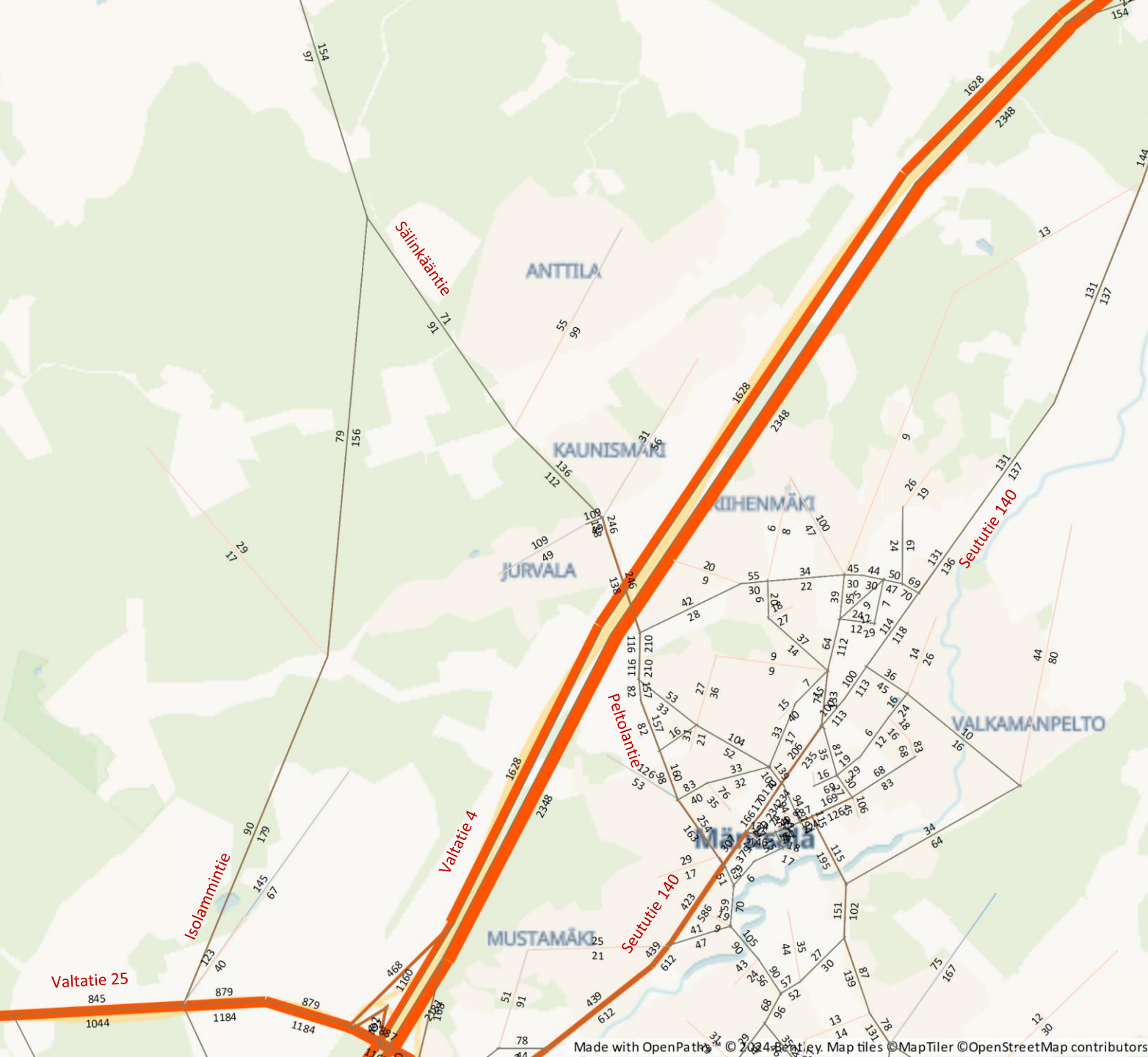
Iltahuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

Taajaman eteläosa, IHT 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä toteutunut





Taajaman pohjoisosa, IHT 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä toteutunut



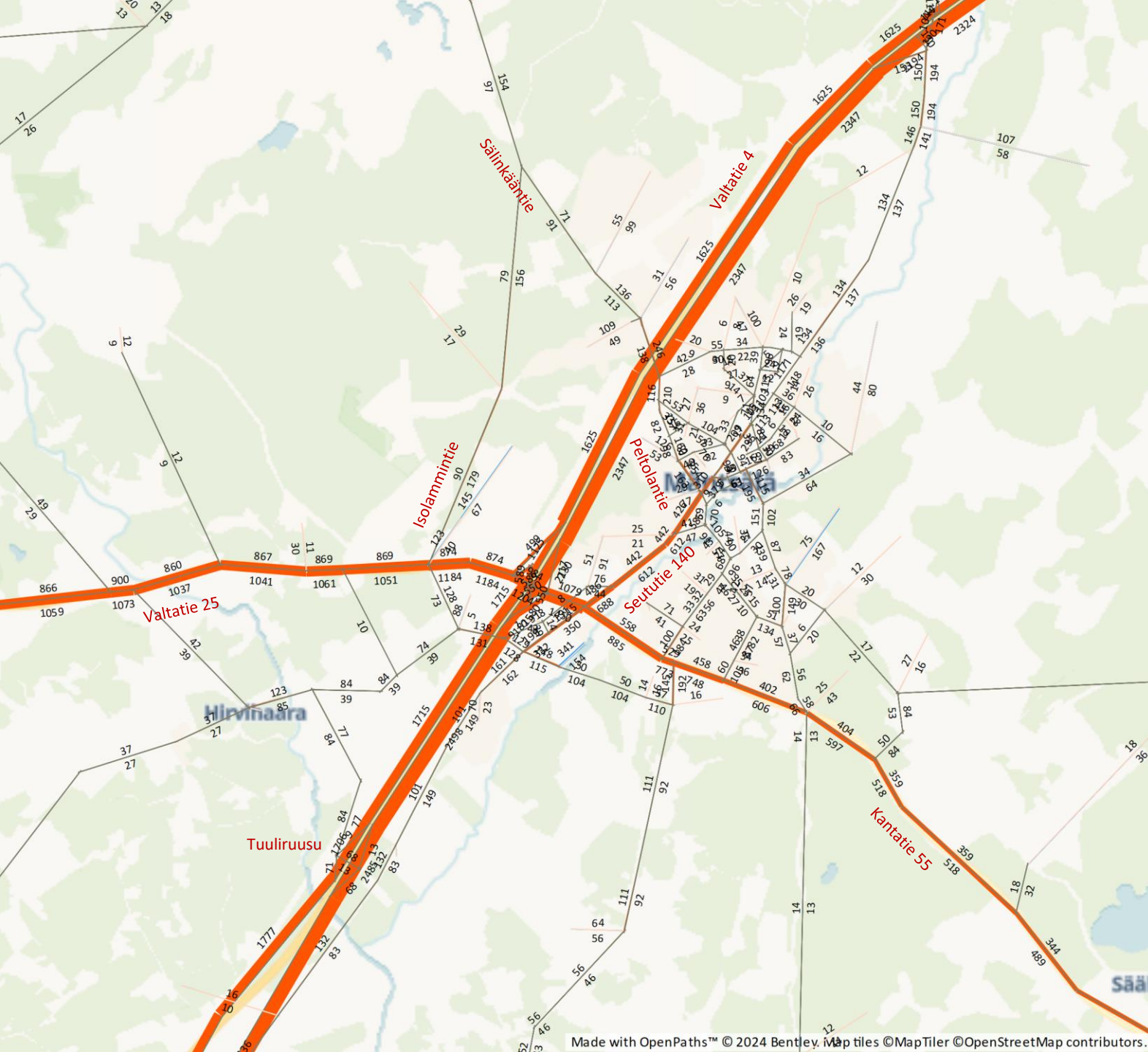
Mäntsälän keskustaajama, IHT 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole toteutunut

Ennustetilanteessa 2050, kun Tuuliruusun eritasoliittymää ja siihen liittyviä liikennejärjestelyjä ei ole toteutettu, iltahuipputunnin suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä. Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteen 2050 iltahuipputunnin aikana on noin 4 210 ajon/h.

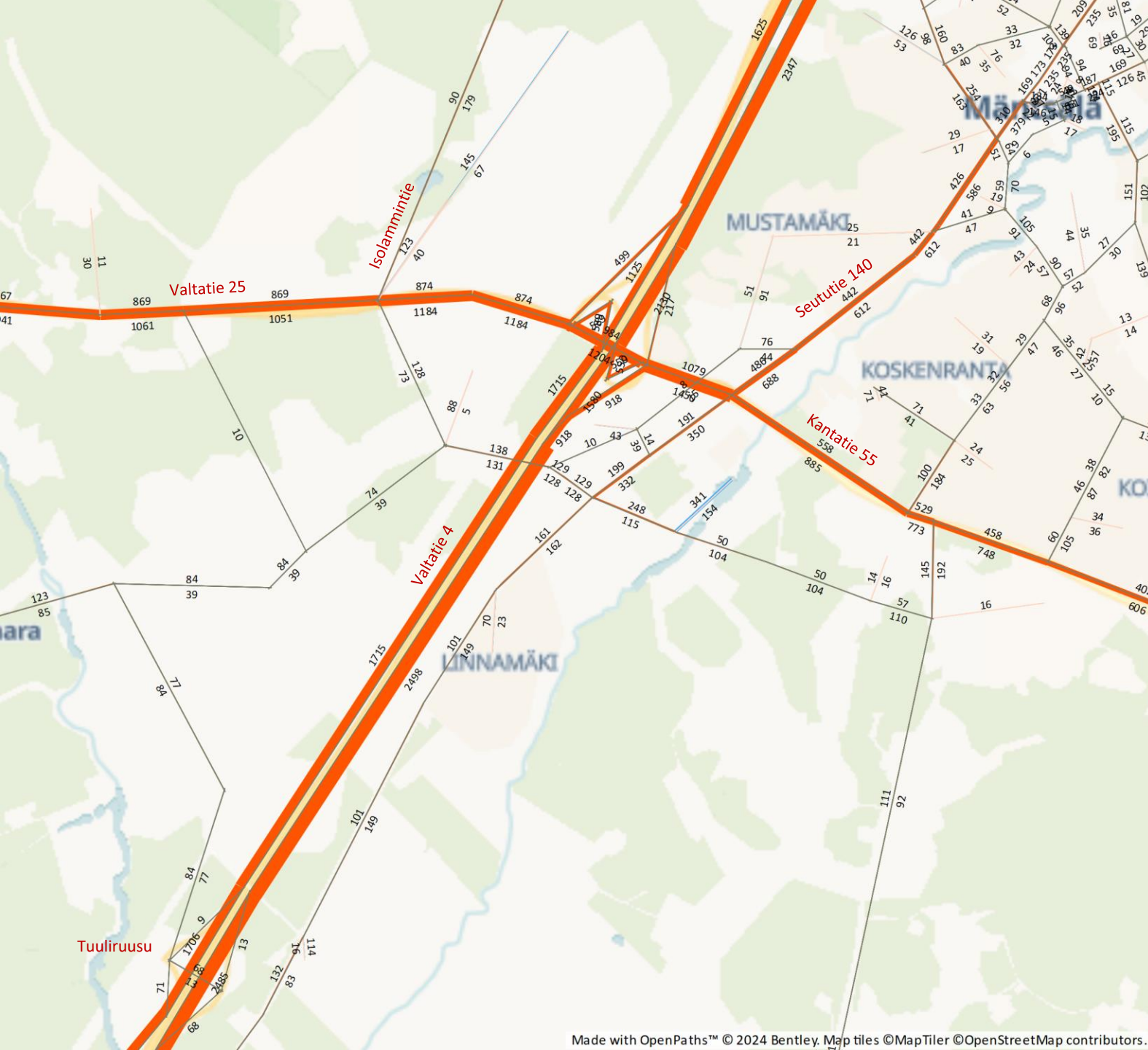
Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 1 910 ajon/h, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä iltahuipputunnin liikennemäärä vaihtelee maankäytöstä johtuen noin 1 440 ja 890 ajoneuvon välillä.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 iltahuipputunnin liikenne on noin 1 050 ajon/h. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 380 ajon/vrk.

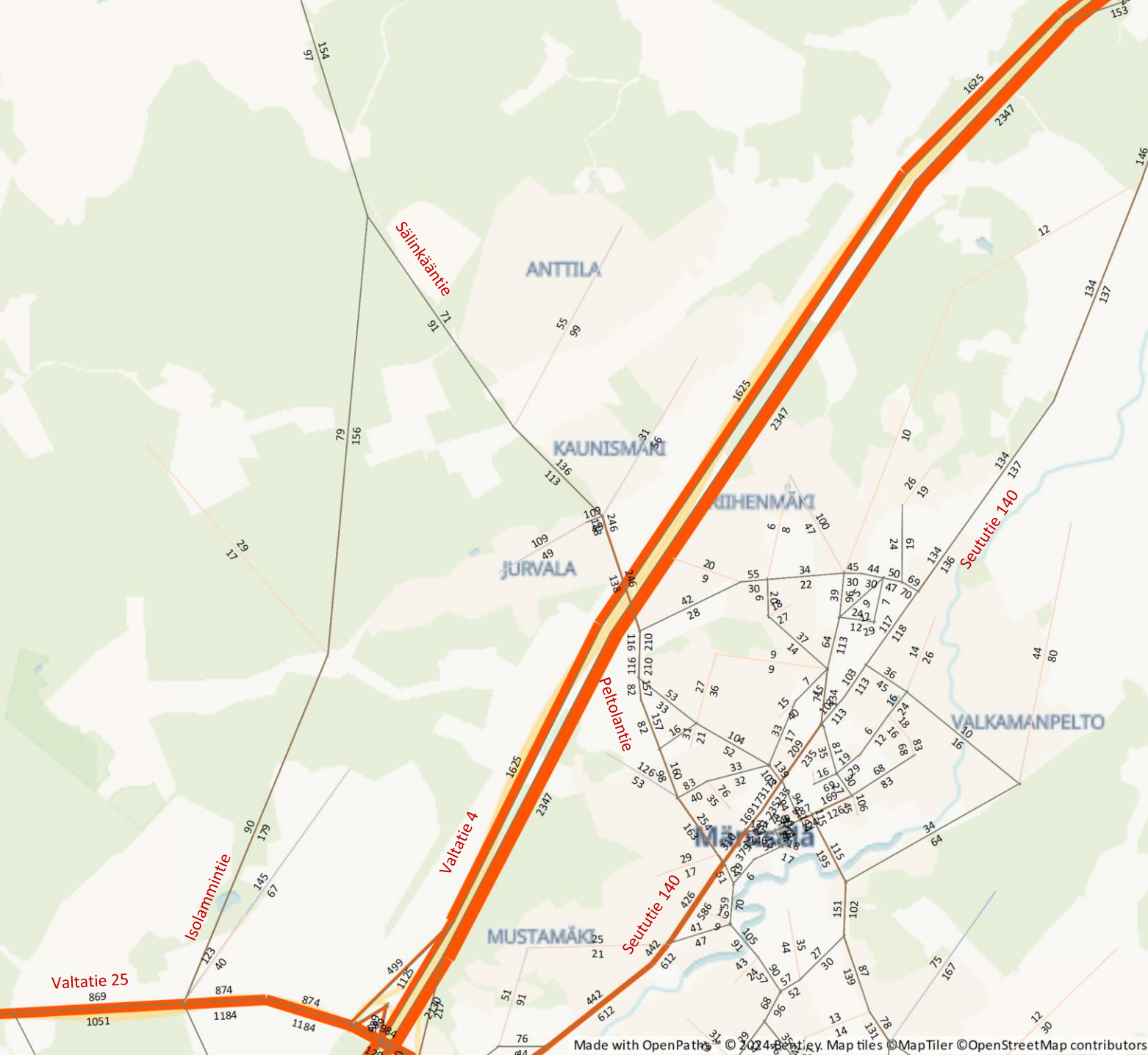
Liikenne-ennusteen iltahuipputunnin liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin oletuksiin. Seuraavilla kahdella sivulla on tarkemmat kuvat ennustevuoden 2050 iltahuipputunnin liikenteestä taajaman eteläosissa ja pohjoisosissa.



Taajaman eteläosa, IHT 2050,
Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole
toteutunut



Taajaman pohjoisosassa, IHT 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole toteutunut





Liikenne-ennuste- ero, IHT 2040-2030

Autoliikenteen määrä seututiellä 140, kantatien 55 eteläpuolella lisääntyy merkittävästi vuoteen 2040 mennessä, kun Poikkien työpaikka-alue toteutuu ja tieyhteys Mäntsälänjoen yli seututielle 140 toteutetaan.

Kapulin työpaikka-alueen toteutuminen lisää liikennettä erityisesti valtatiellä 25, mikä edellyttää valtatieen liittymään suunniteltujen kehittämistoimenpiteiden toteuttamista.

Maankäytön kehittäminen taajaman pohjoisosissa lisää autoliikenteen määrää Sälinkäänttiellä ja Mäntsälän keskustan sisääntuloväylällä.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.

Autoliikenteen voimakas lisääntyminen seututien 140 ja kantatien 55 liittymässä heikentää kyseisen liittymän toimivuutta entisestään ja edellyttää liittymän kehittämistä. Vaihtoehtoisena ratkaisuna voisi olla Tuuliruusun eritasoliittymän avaaminen, mikä tarjoaisi vaihtoehtoisen reitin Poikkien työpaikka-alueen liikenteen moottoritille liittymiseen.

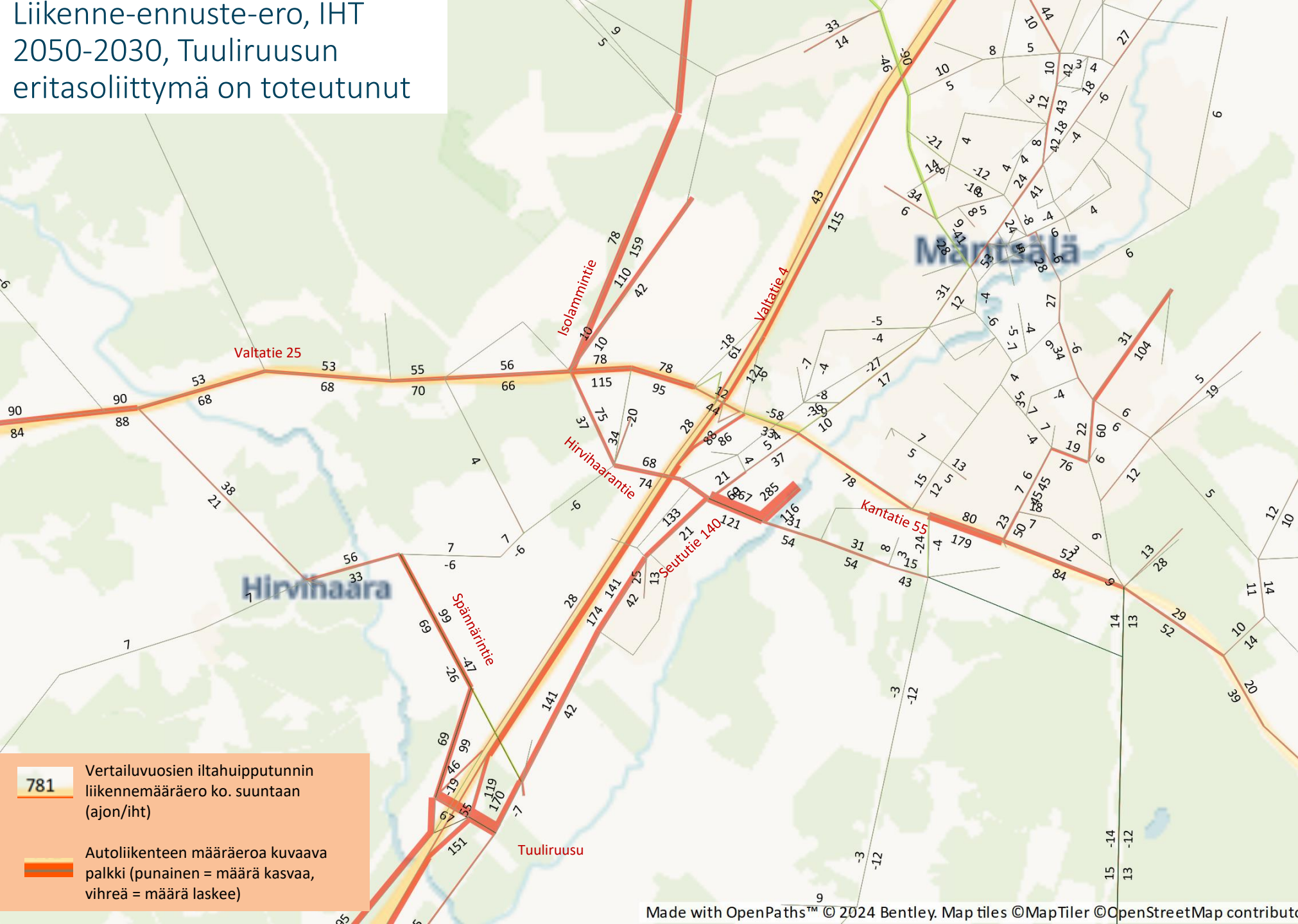


781

Vertailuvuosien iltahuipputunnin liikennemääräero ko. suuntaan (ajon/iht)

Autoliikenteen määrääroa kuvaava palkki (punainen = määrä kasvaa, vihreä = määrä laskee)

Liikenne-ennuste-ero, IHT 2050-2030, Tuuliruusun eritasoliittymä on toteutunut



Uusi maankäyttö lisää liikenteen määrää valtateillä 4 ja 25 sekä kantatiellä 55, minkä vuoksi valta- ja kantateille suunnitellut liittymien parantamiset uusine liikennejärjestelyineen on tarpeen toteuttaa maankäytön kehittyessä.

Uusien tieyhteyksien toteuttaminen (ks. Liikenne-ennusteen lähtökohdat) siirtää Mäntsälän keskustan läpi kulkevaa liikennettä uusille yhteyksille sekä seututielle 140 Hirvijaarantien ja Tuuliruusun välille.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.

Maankäytön voimakkaasta kehittämisestä huolimatta seututien 140 ja kantatien 55 liittymään saapuvan liikenteen määrä iltahuipputunnin aikana ei kasva merkittävästi vuosien 2030 ja 2050 aikana, vaan maankäytön aiheuttama lisäliikenne ohjautuu uusille väyläyhteyksille.

Liikenne-ennuste-ero, IHT 2050-2030, Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole toteutunut



Uusien tieyhteyksien toteuttaminen Sälinkääntien ja valtatie 25 välillä siirtää Mäntsälän keskustan läpi kulkevaa liikennettä merkittävästi uudelle tieyhteydelle.

Uusi maankäyttö lisää liikenteen määrää erityisesti maantiellä 140 Hirvihaarantien ja kantatie 55 välillä sekä kantatiellä 55. Iltahuipputunnin aikana seututien 140 ja kantatie 55 liittymään saapuvan liikenteen määrä lisääntyy yhteensä 290 ajoneuvolla, minkä vuoksi kyseisen liittymän toimivuutta sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuutta tulee parantaa toteuttamalla liittymään suunnitellut kehittämistoimet.

Liikenteen määrä lisääntyy merkittävästi myös valtatiellä 25 ja kantatiellä 55 taajaman kohdalla, minkä vuoksi valta- ja kantateille suunnitellut liittymien parantamiset uusine liikennejärjestelyineen on tarpeen toteuttaa maankäytön kehittyessä.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.

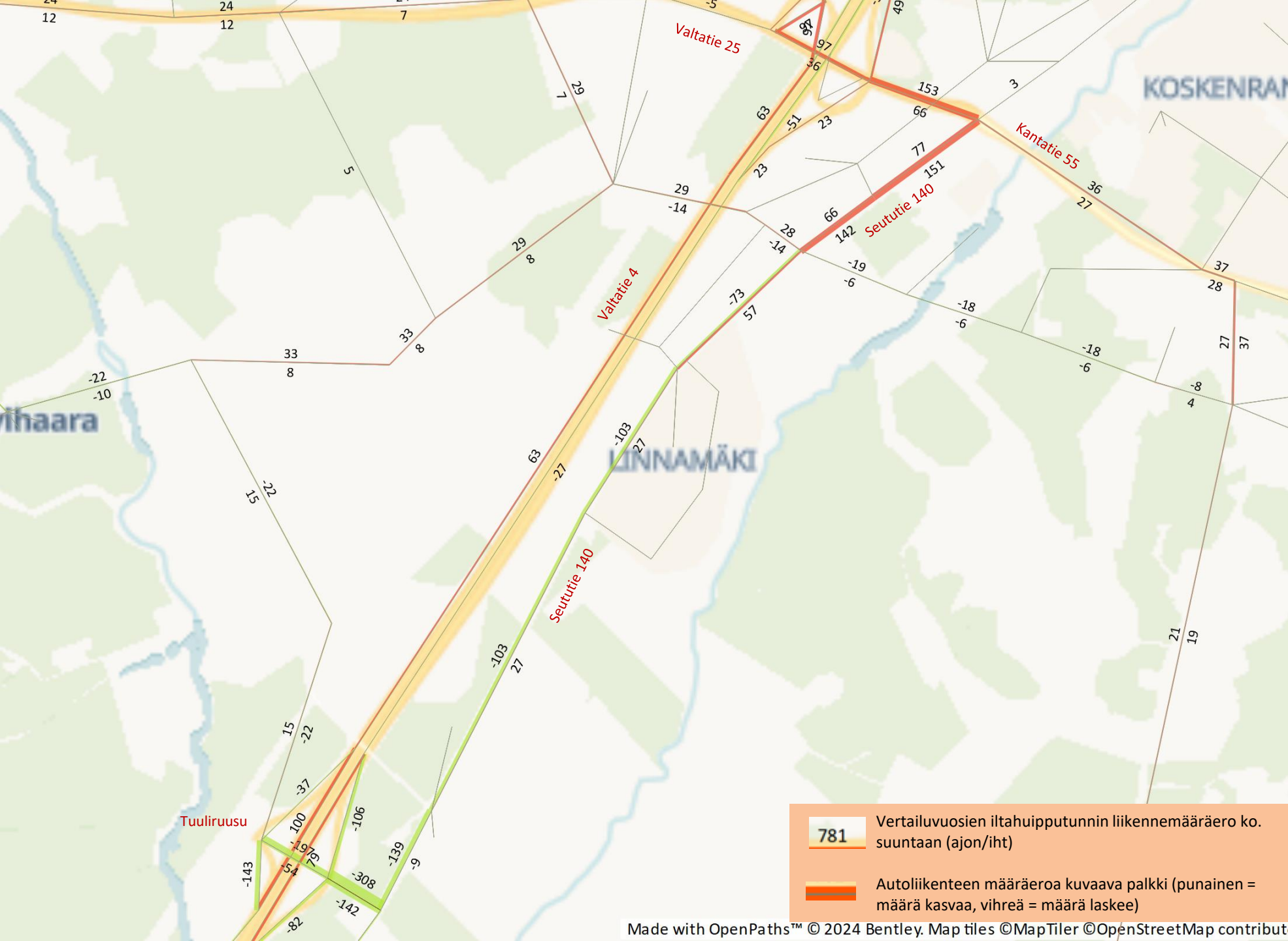


Liikenne-ennuste-ero IHT 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole toteutunut –on toteutunut

Tuuliruusun eritasoliittymän toteuttaminen lisää liikennettä iltahuipputunnin aikana seututiellä 140 Hirvihaarantiesta etelän suuntaan.

Mikäli Tuuliruusun eritasoliittymää ei toteuteta, on liikenteen määrä seututien 140 ja kantatien 55 /valtatie 25 liittymän eri tulohaaroilla iltahuipputunnin aikana merkittävästi, noin 260 ajoneuvoa suurempi kuin tilanteessa, jossa uusi eritasoliittymä on toteutettu. Näin ollen maankäytön kehittyessä seututien 140 ja kantatien 55 liittymään on tarve tehdä merkittäviä parantamistoimenpiteitä autoliikenteen sujuvuuden sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.



Aamuhuippputunnin (AHT) liikenne 2030-2050

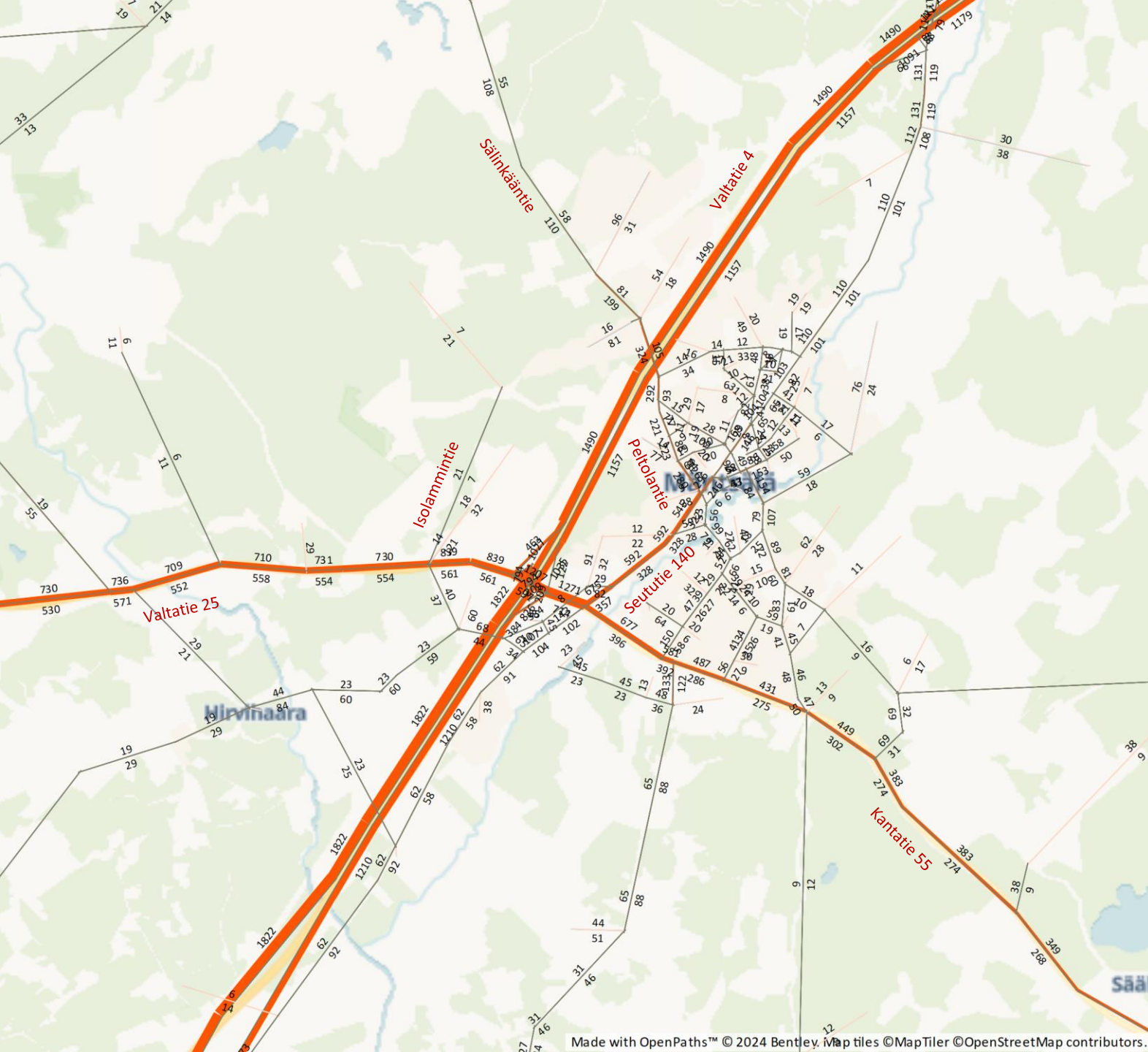
Mäntsälän keskustaajama, AHT 2030

Ennustetilanteessa 2030 aamuhuipputunnin suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä. Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteen 2030 aamuhuipputunnin aikana on noin 3 030 ajon/h.

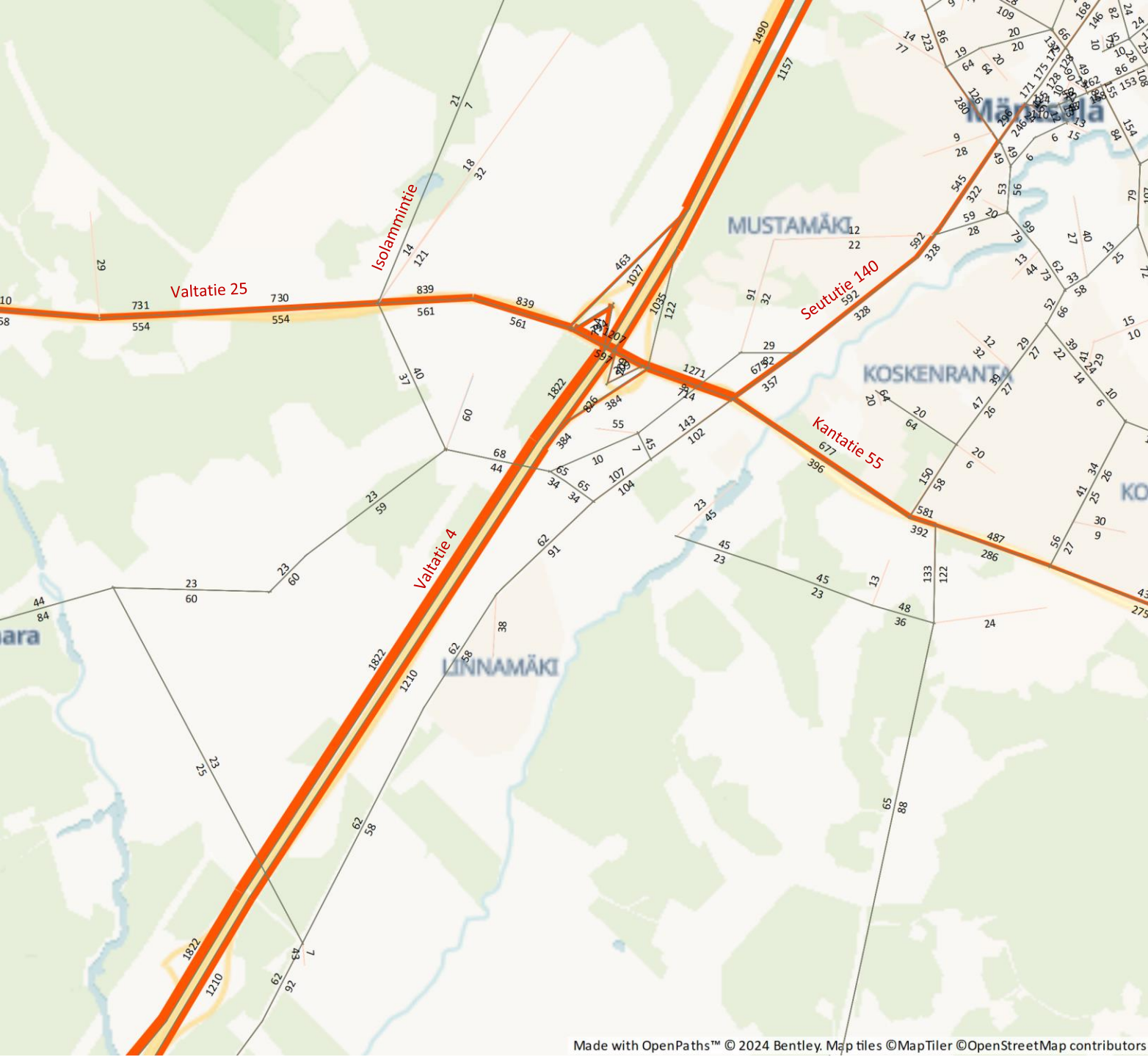
Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 1 270 ajon/h, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä aamuhuipputunnin liikennemäärä vaihtelee maankäytöstä johtuen noin 1 070 ja 660 ajoneuvon välillä.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 aamuhuipputunnin liikenne on noin 920 ajon/h. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 430 ajon/vrk.

Liikenne-ennusteen aamuhuipputunnin liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin oletamuksiin. Seuraavilla kahdella sivulla on tarkemmat kuvat ennustevuoden 2030 aamuhuipputunnin liikenteestä taajaman eteläosissa ja pohjoisosissa.



Taajaman eteläosa, AHT 2030

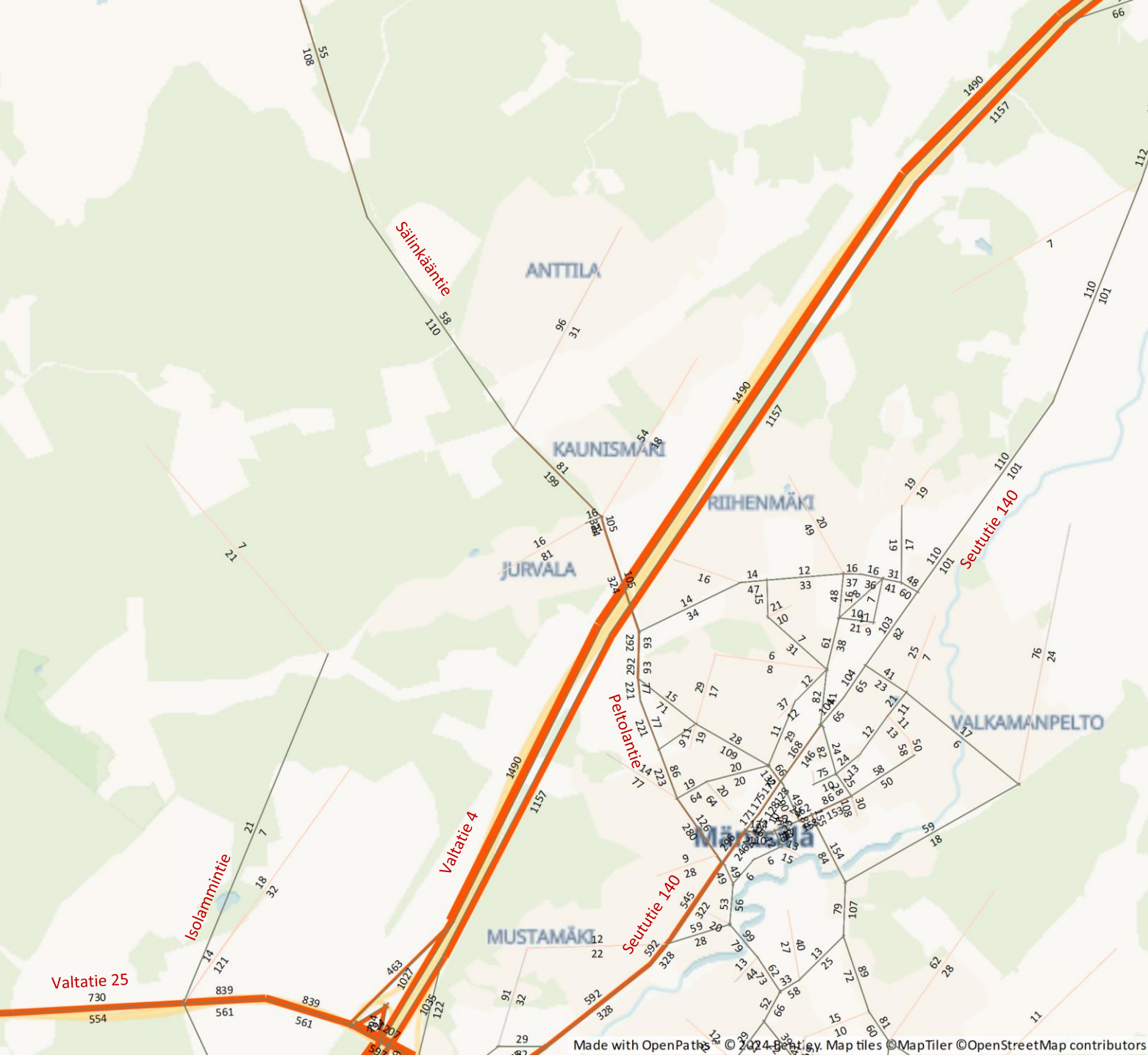


781

Aamuhuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki



Taajaman pohjoisososa, AHT 2030



781

Aamuhuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

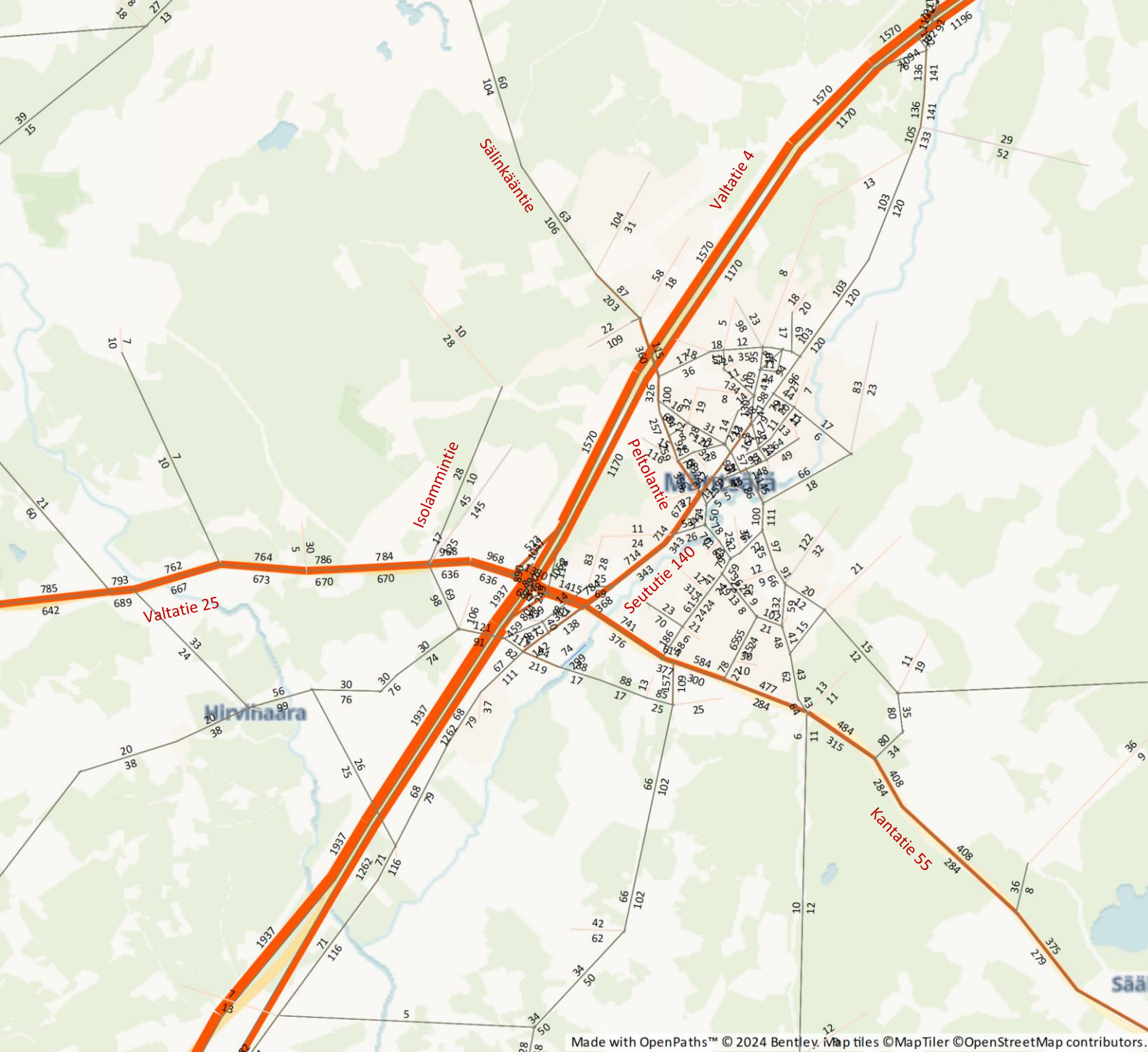
Mäntsälän keskustaajama, AHT 2040

Ennustetilanteessa 2040 aamuhuipputunnin suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä. Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteen 2040 aamuhuipputunnin aikana on noin 3 200 ajon/h.

Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 1 440 ajon/h, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä aamuhuipputunnin liikennemäärä vaihtelee maankäytöstä johtuen noin 1 120 ja 690 ajoneuvon välillä.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 aamuhuipputunnin liikenne on noin 1 060 ajon/h. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 480 ajon/vrk.

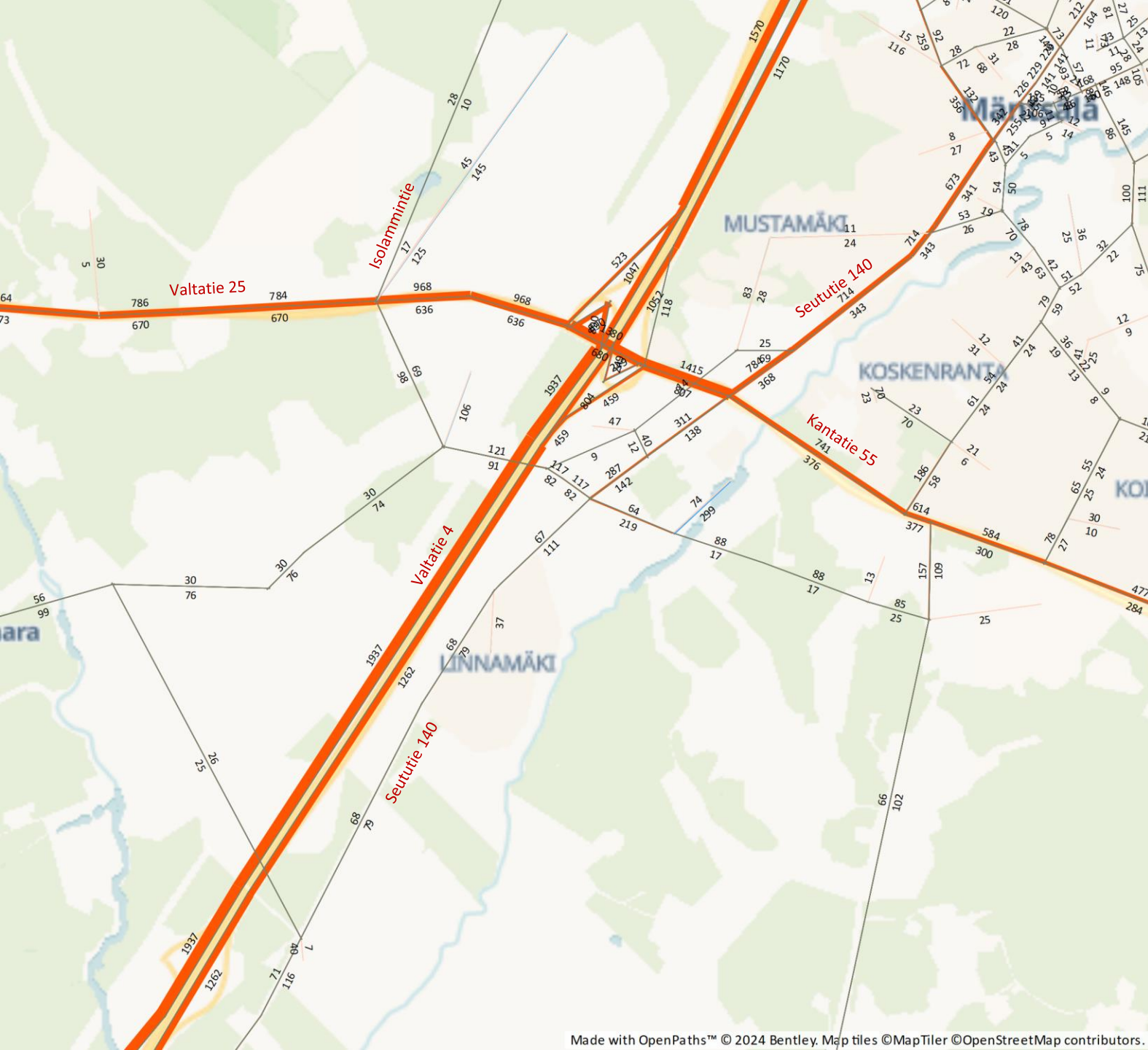
Liikenne-ennusteen aamuhuipputunnin liikennemäärät perustuvat Lähtökohdat –osiossa esitettyihin oletamuksiin. Seuraavilla kahdella sivulla on tarkemmat kuvat ennustevuoden 2040 aamuhuipputunnin liikenteestä taajaman eteläosissa ja pohjoisosissa.



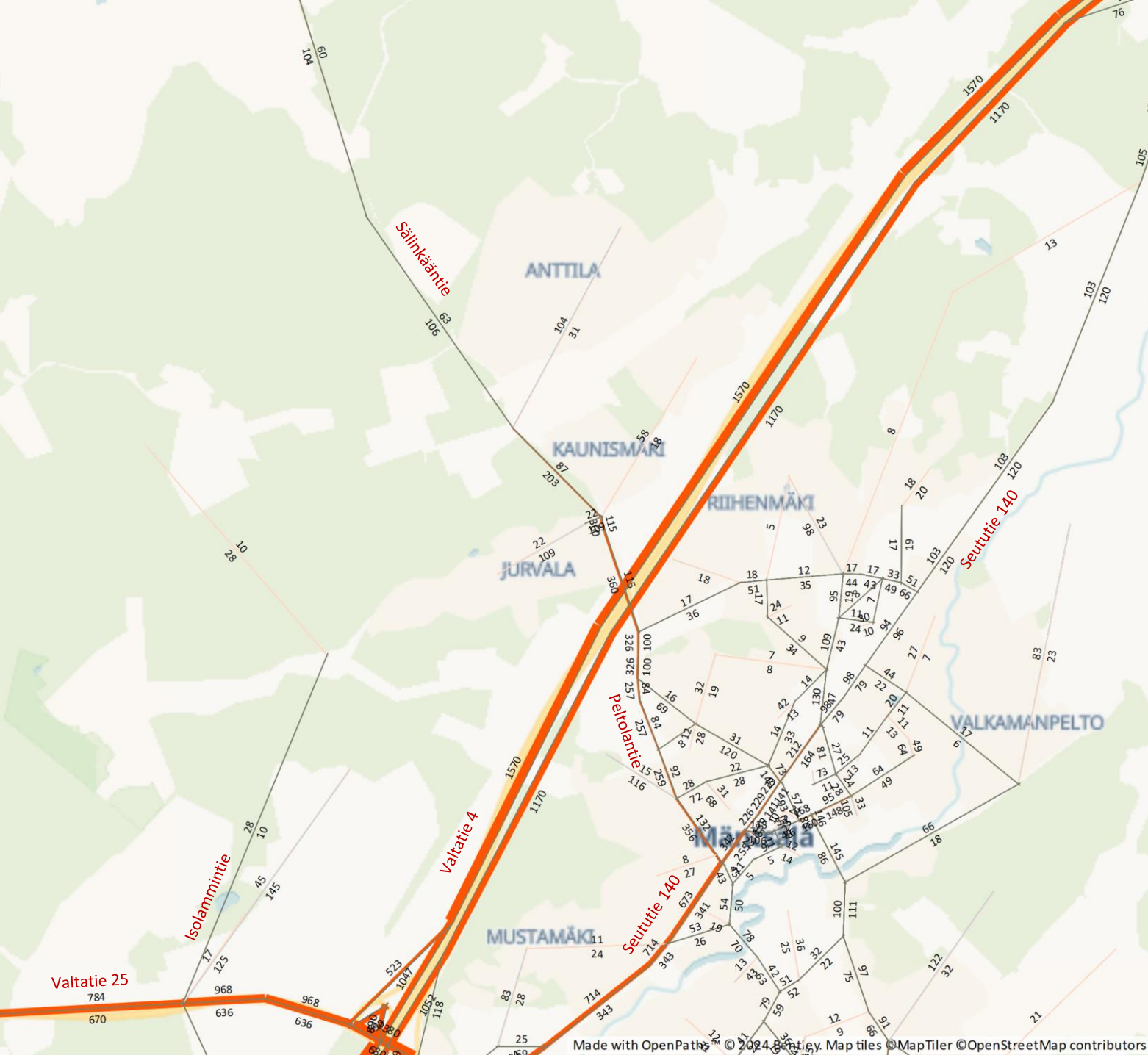
781

Aamuhuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

Taajaman eteläosa, AHT 2040



Taajaman pohjoisososa, AHT 2040



781

Aamuhuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

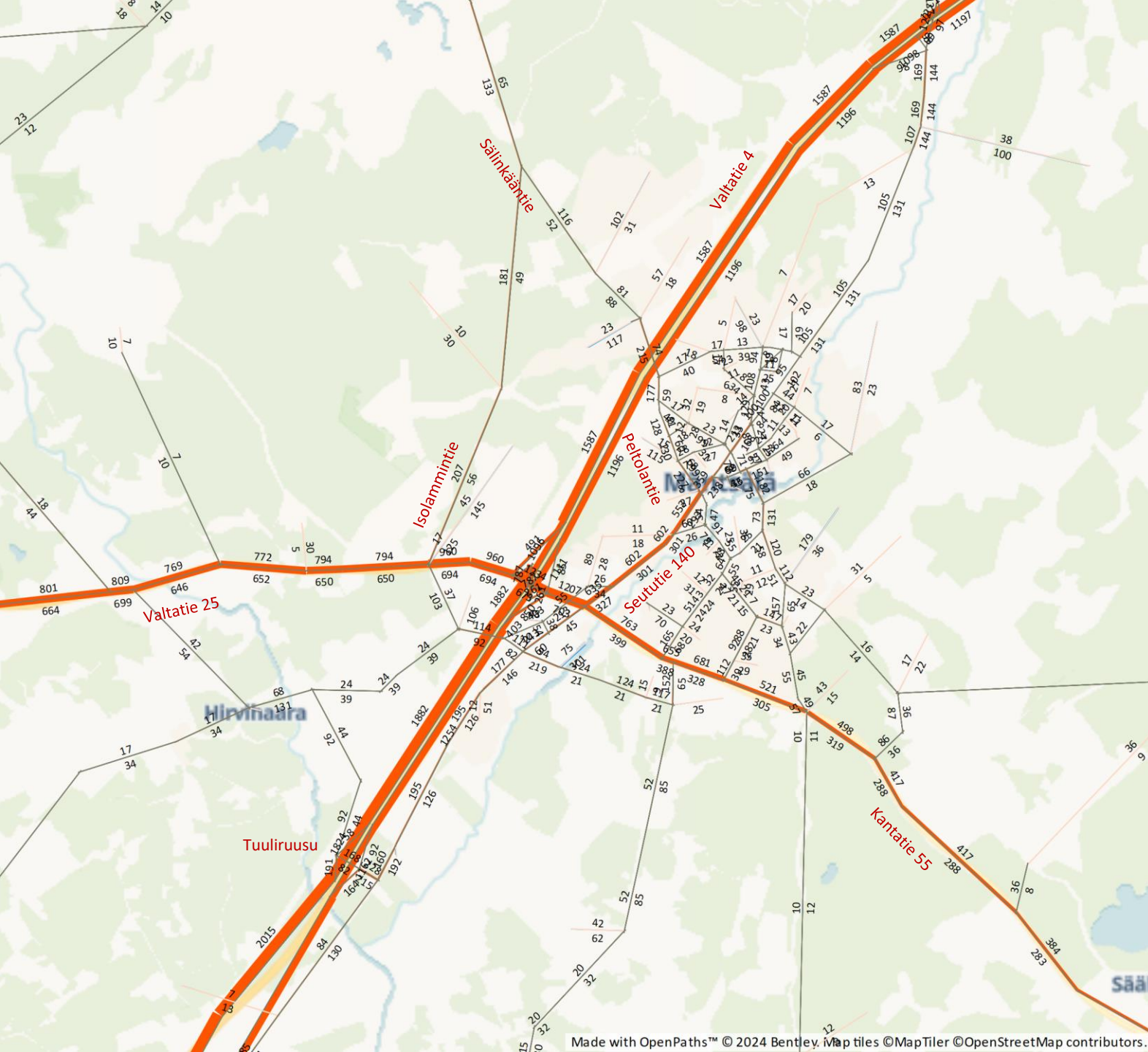
Mäntsälän keskustaajama, AHT 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä toteutunut

Ennustetilanteessa 2050, Tuuliruusun eritasoliittymän ja siihen liittyvien liikennejärjestelyjen toteuduttua, aamuhuipputunnin suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä. Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteen 2050 aamuhuipputunnin aikana on noin 3 140 ajon/h.

Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 1 420 ajon/h, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä aamuhuipputunnin liikennemäärä vaihtelee maankäytöstä johtuen noin 1 160 ja 710 ajoneuvon välillä.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 aamuhuipputunnin liikenne on noin 900 ajon/h. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 290 ajon/h.

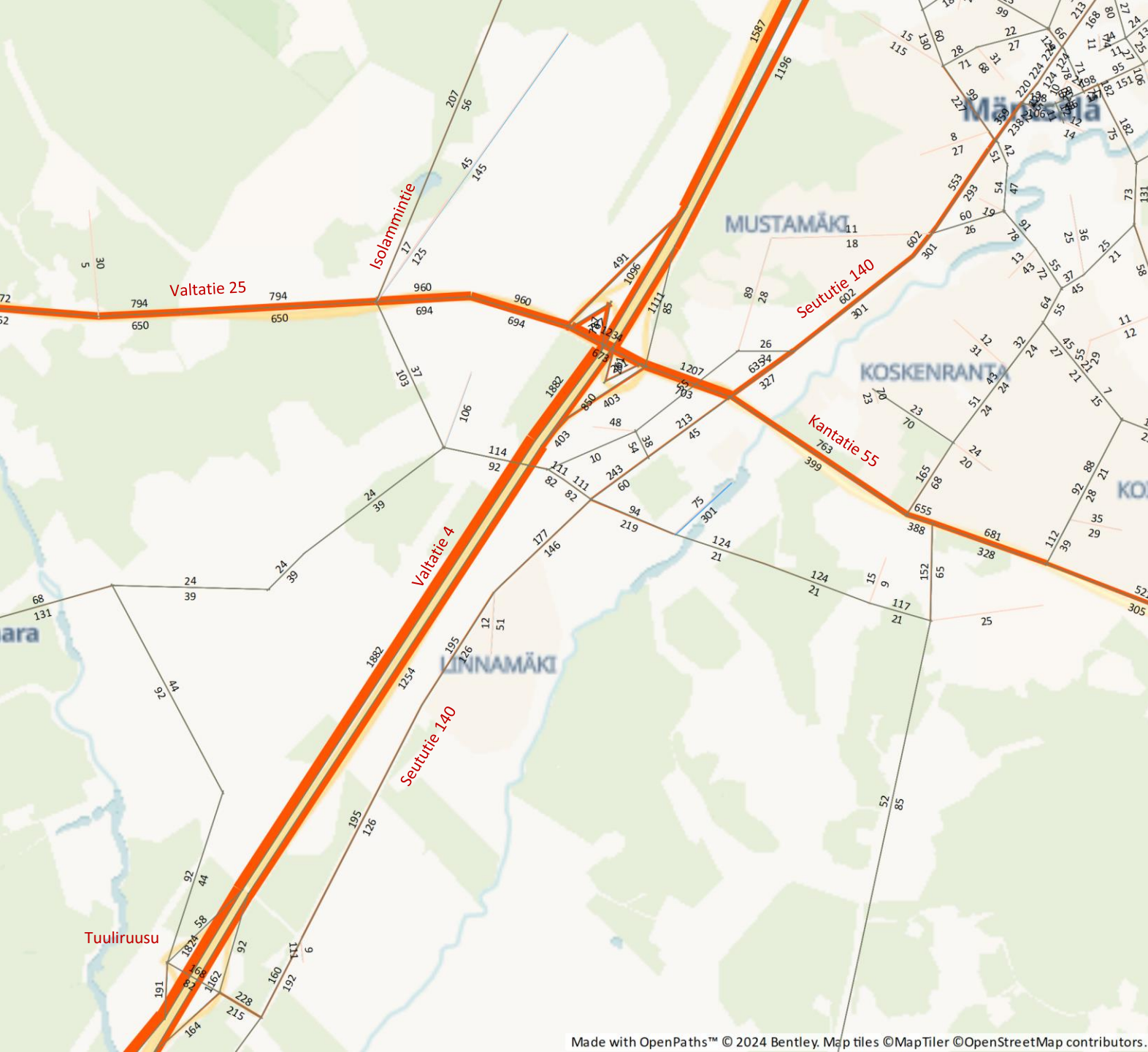
Liikenne-ennusteen aamuhuipputunnin liikennemäärät perustuvat Liikenne-ennusteen lähtökohdat –osiossa esitettyihin oletamuksiin. Seuraavilla kahdella sivulla on tarkemmat kuvat ennustevuoden 2050 aamuhuipputunnin liikenteestä taajaman eteläosissa ja pohjoisosissa.



781

Aamuhuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

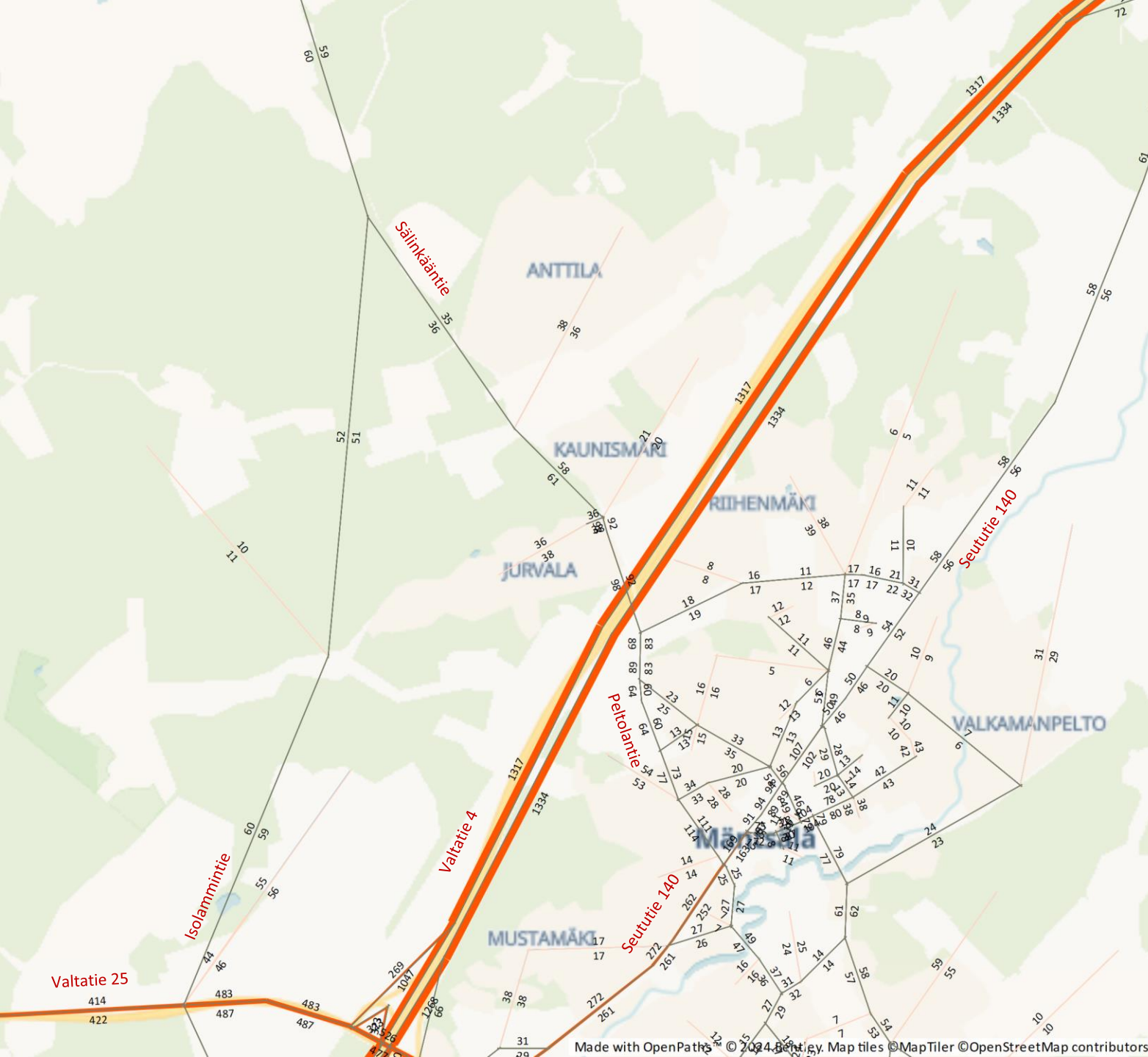
Taajaman eteläosa, AHT 2050,
Tuuliruusun eritasoliittymä on
toteutunut



781

Aamuhuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

Taajaman pohjoisosa, AHT 2050,
Tuuliruusun eritasoliittymä on
toteutunut



Aamuhuipputunnin liikennemäärä ko. suuntaan
Autoliikenteen määrää kuvaava palkki

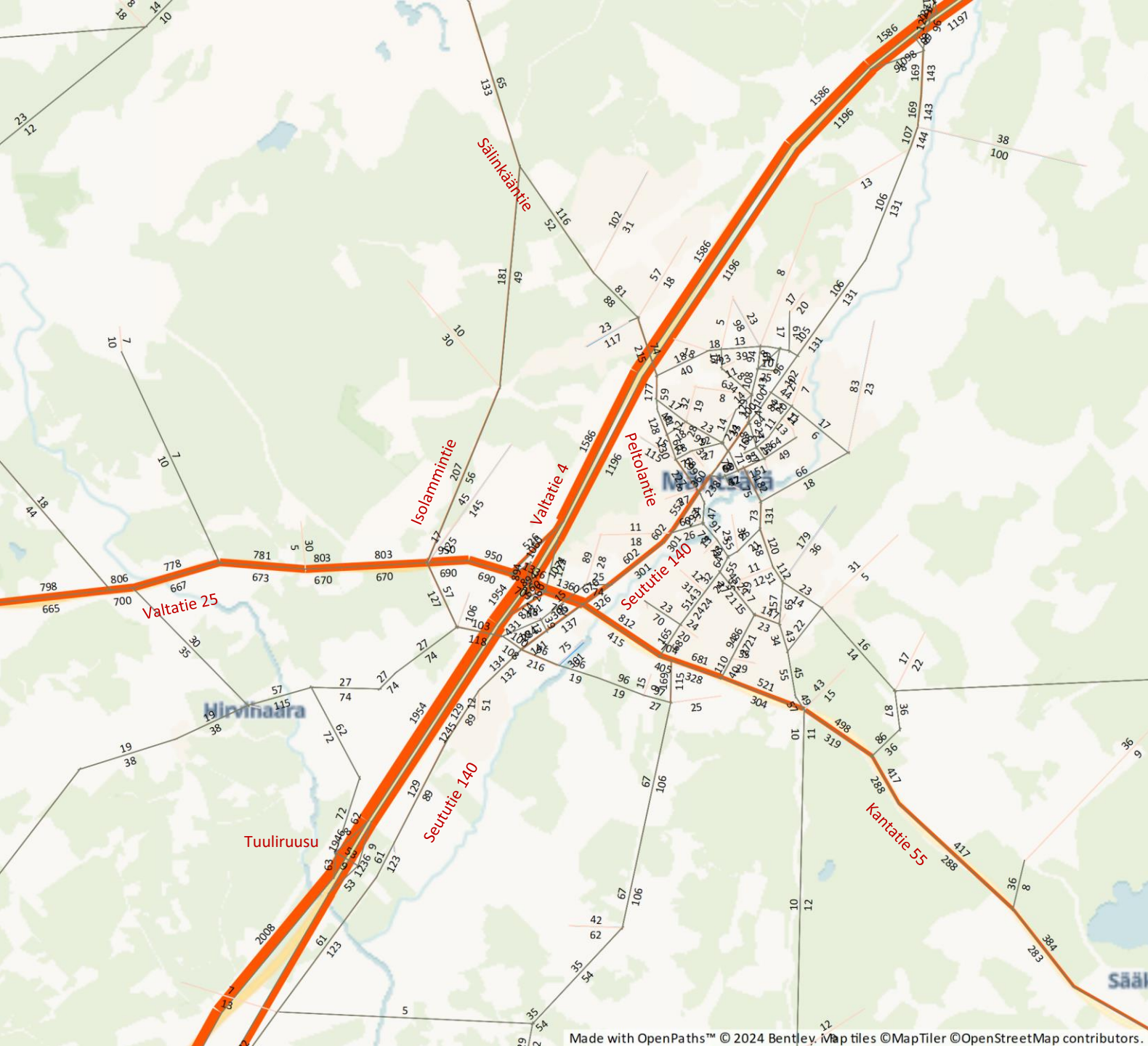
Mäntsälän keskustaajama, AHT 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole toteutunut

Ennustetilanteessa 2050, kun Tuuliruusun eritasoliittymää ja siihen liittyviä liikennejärjestelyjä ei ole toteutettu, aamuhuipputunnin suurimmat liikennevirrat sijoittuvat Mäntsälän keskustaajaman kohdalla valtateille 4 ja 25. Myös Mäntsälän keskustan sisääntuloväylänä toimivalla seututiellä 140 ja kantatiellä 55 on merkittäviä määriä liikennettä. Valtatien 4 liikennemäärä ennustetilanteen 2050 aamuhuipputunnin aikana on noin 3 200 ajon/h.

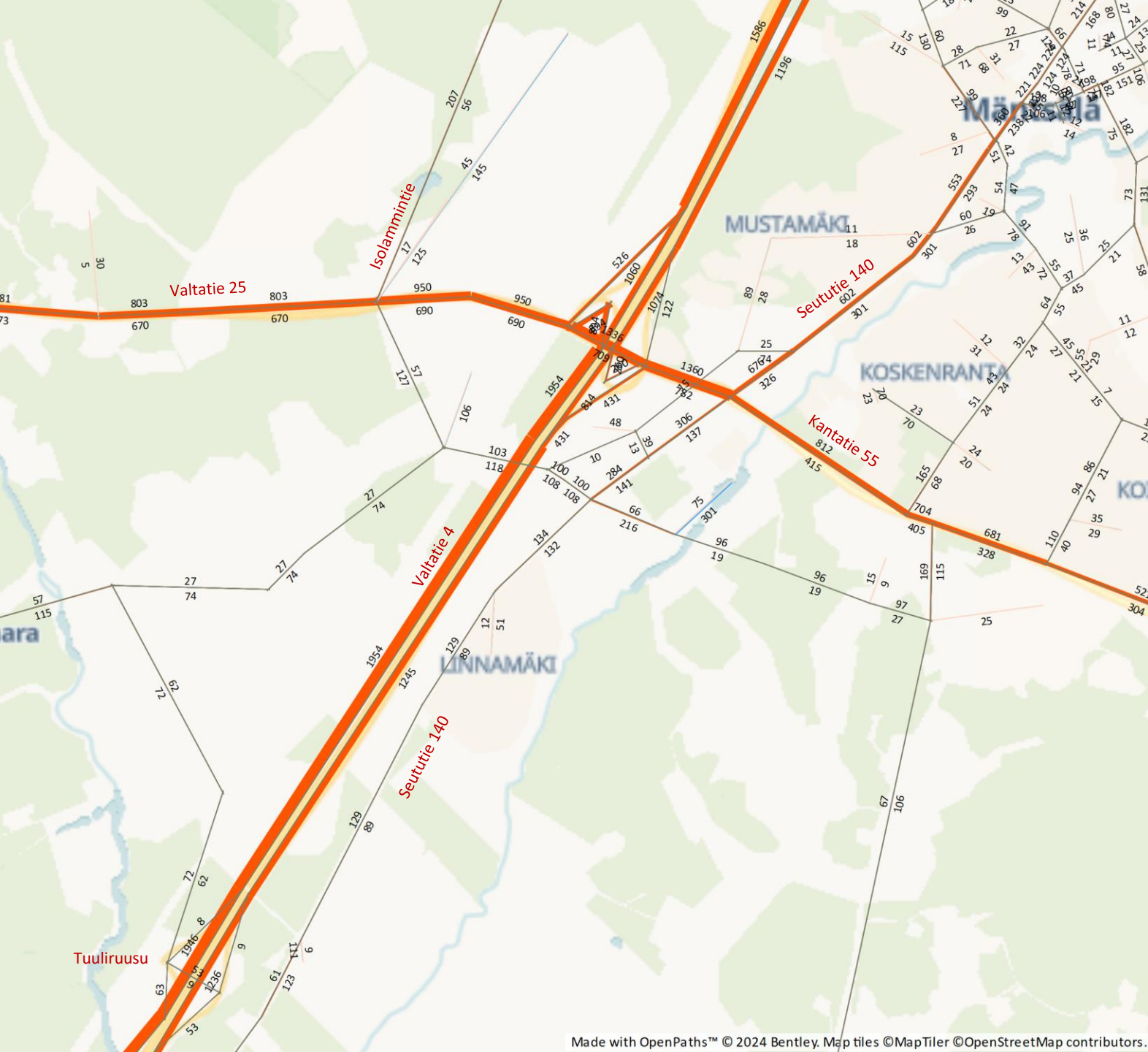
Valtatiellä 25 liikenteen määrä on noin 1 450 ajon/h, kun taas kantatiellä 55 liikennemäärä aamuhuipputunnin liikennemäärä vaihtelee maankäytöstä johtuen noin 1 230 ja 710 ajoneuvon välillä.

Mäntsälän keskustaan johtavalla seututiellä 140 aamuhuipputunnin liikenne on noin 900 ajon/h. Toinen merkittävä autoliikenteen välittäjä on maantie 1471, Peltolantie, jonka liikennemäärä on lähellä Mäntsälän keskustaa noin 290 ajon/vrk.

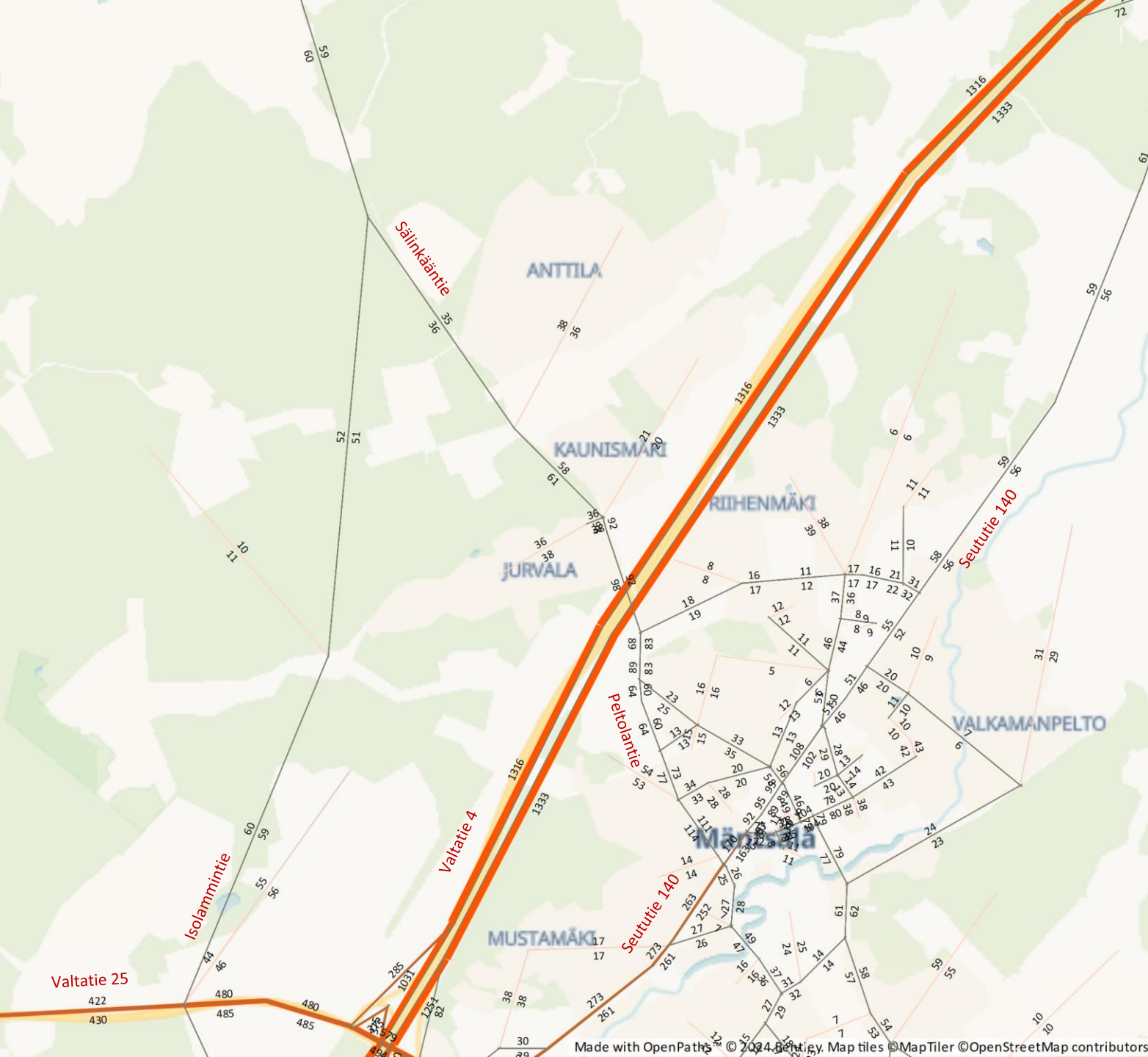
Liikenne-ennusteen aamuhuipputunnin liikennemäärät perustuvat Lähtökohdat –osiassa esitettyihin oletuksiin. Seuraavilla kahdella sivulla on tarkemmat kuvat ennustevuoden 2050 aamuhuipputunnin liikenteestä taajaman eteläosissa ja pohjoisosissa.



Eritasoliittymän alue, AHT 2050,
Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole
toteutunut



Taajaman pohjoisosa, AHT 2050,
Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole
toteutunut





Liikenne-ennuste-ero, AHT 2040-2030

Autoliikenteen määrä seututiellä 140, kantatien 55 eteläpuolella lisääntyy merkittävästi aamuhuipputunnin aikana vuoteen 2040 mennessä, kun Poikkien työpaikka-alue toteutuu ja tieyhteys Mäntsälänjoen yli seututielle 140 toteutetaan.

Kapulien työpaikka-alueen toteutuminen lisää Kapuliin suuntautuvaa liikennettä aamuhuipputunnin aikana erityisesti valtatiellä 25, mikä edellyttää valtatieen liittymään suunniteltujen kehittämistoimenpiteiden toteuttamista.

Maankäytön kehittäminen taajaman pohjoisosissa lisää autoliikenteen määrää Sälinkääntiellä ja Mäntsälän keskustan sisääntuloväylällä.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.

Autoliikenteen voimakas lisääntyminen seututien 140 ja kantatien 55 liittymässä heikentää kyseisen liittymän toimivuutta entisestään ja edellyttää liittymän kehittämistä. Vaihtoehtoisena ratkaisuna voisi olla Tuuliruusun eritasoliittymän avaaminen, mikä tarjoaisi vaihtoehtoisen reitin Poikkien työpaikka-alueen liikenteen moottoritille liittymiseen.



781

Vertailuvuosien aamuhuipputunnin liikennemääräero ko. suuntaan (ajon/aht)

Autoliikenteen määrääroa kuvaava palkki (punainen = määrä kasvaa, vihreä = määrä laskee)

Liikenne-ennuste-ero, AHT 2050-2030, Tuuliruusun eritasoliittymä on toteutunut



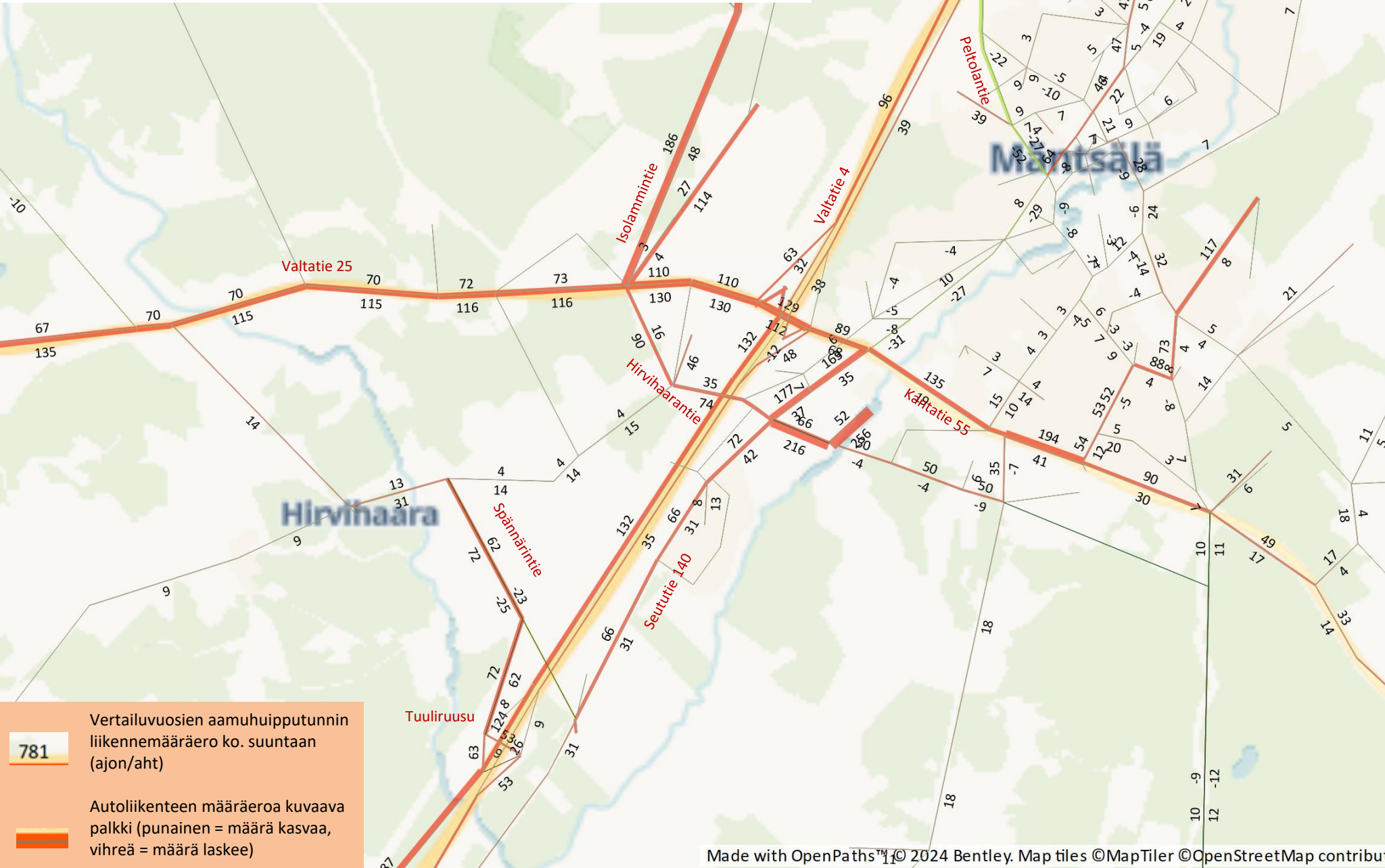
Uusi maankäyttö lisää liikenteen määrää valtateillä 4 ja 25 sekä kantatiellä 55, minkä vuoksi valta- ja kantateille suunnitellut liittymien parantamiset uusine liikennejärjestelyineen on tarpeen toteuttaa maankäytön kehittyessä.

Uusien tieyhteyksien toteuttaminen (ks. Liikenne-ennusteen lähtökohdat) siirtää Mäntsälän keskustan läpi kulkevaa liikennettä uusille yhteyksille sekä seututielle 140 Hirvihaarantien ja Tuuliruusun välille.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.

Maankäytön voimakkaasta kehittämisestä huolimatta seututien 140 ja kantatien 55 liittymään saapuvan liikenteen määrä aamuhuipputunnin aikana laskee hieman vuosien 2030 ja 2050 välillä, ja maankäytön aiheuttama lisäliikenne ohjautuu uusille väyläyhteyksille ja Tuuliruusun uuden liittymän kautta valtatie 4:lle.

Liikenne-ennuste-ero, AHT 2050-2030, Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole toteutunut



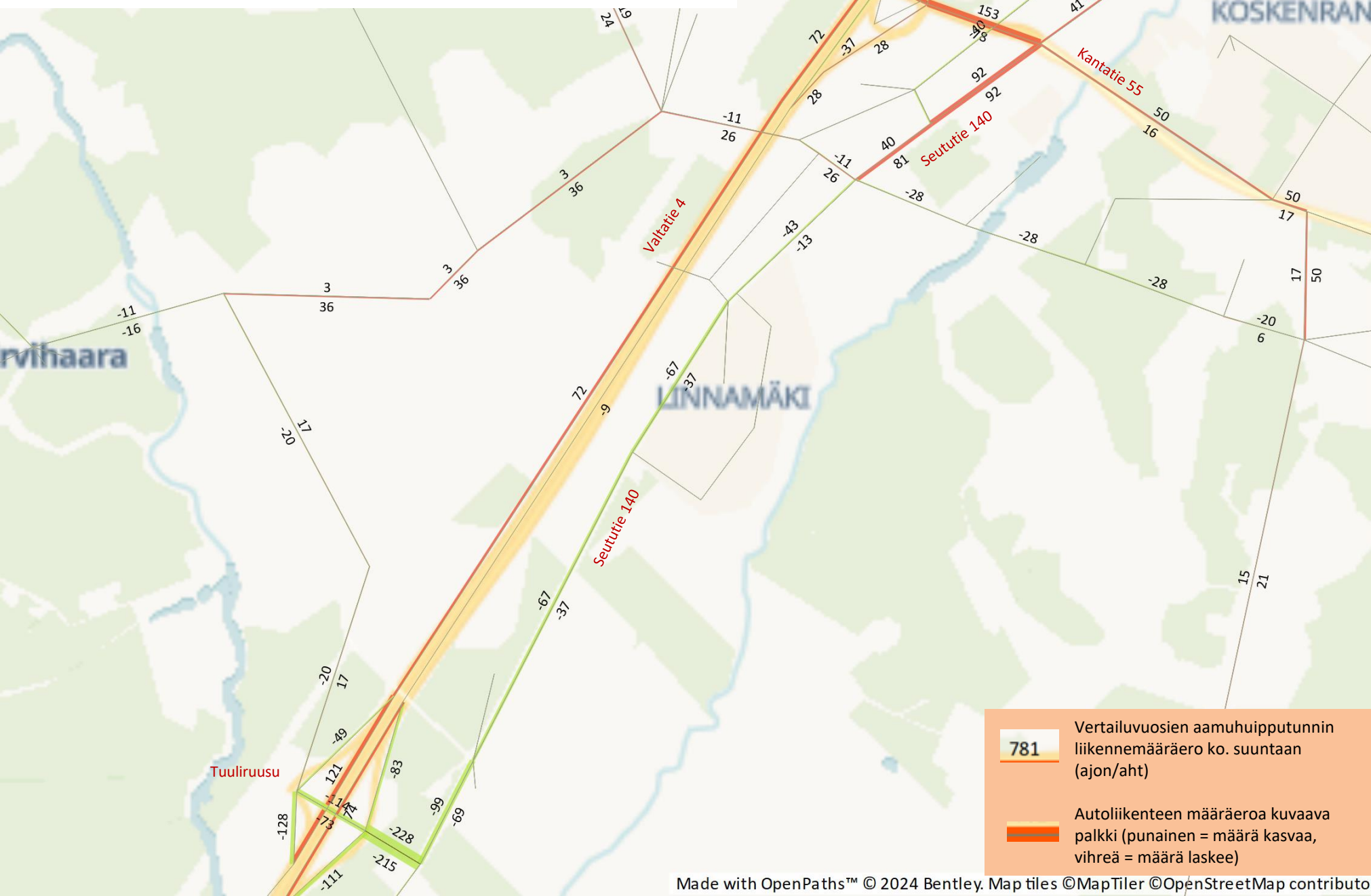
Uusien tieyhteyksien toteuttaminen Sälinkääntien ja valtatie 25 välille siirtää Mäntsälän keskustan läpi kulkevaa liikennettä merkittävästi uudelle tieyhteydelle.

Uusi maankäyttö lisää liikenteen määrää erityisesti maantiellä 140 Hirvihaarantien ja kantatie 55 välillä sekä kantatiellä 55. Aamuhuipputunnin aikana seututien 140 ja kantatie 55 liittymään saapuvan liikenteen määrä lisääntyy yhteensä 230 ajoneuvolla, mikä vuoksi kyseisen liittymän toimivuutta sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuutta tulee parantaa toteuttamalla liittymään suunnitellut kehittämistoimet.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.

Liikenteen määrä lisääntyy merkittävästi myös valtatiellä 25 ja kantatiellä 55 taajaman kohdalla, mikä vuoksi valta- ja kantateille suunnitellut liittymien parantamiset uusine liikennejärjestelyineen on tarpeen toteuttaa maankäytön kehittyessä.

Liikenne-ennuste-ero 2050, Tuuliruusun eritasoliittymä ei ole toteutunut – on toteutunut



Tuuliruusun eritasoliittymän toteuttaminen lisää liikennettä seututiellä 140 uuden liittymän ja Hirvihaarantien liittymän välillä aamuhuipputunnin aikana molempiin suuntiin.

Mikäli Tuuliruusun eritasoliittymää ei toteuteta, on liikenteen määrä seututien 140 ja kantatien 55 / valtatien 25 liittymän eri tulohaaroilla aamuhuipputunnin aikana merkittävästi, noin 260 ajoneuvoa suurempi kuin tilanteessa, jossa uusi eritasoliittymä on toteutettu. Näin ollen maankäytön kehittyessä seututien 140 ja kantatien 55 liittymään on tarve tehdä merkittäviä parantamistoimenpiteitä autoliikenteen sujuvuuden sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Mäntsälän maankäytön kehittymisen lisäksi liikennemääriä lisäävät myös muun Helsingin työssäkäyntialueen maankäytön kehittyminen sekä liikenteen yleinen kasvu.

781

Vertailuvuosien aamuhuipputunnin liikennemääräero ko. suuntaan (ajon/aht)

Autoliikenteen määräeroa kuvaava palkki (punainen = määrä kasvaa, vihreä = määrä laskee)

Maanteiden 25, 55 ja 140 liittymä

Liikenne-ennusteen laatimisen yhteydessä on tehty karkea tarkastelu maanteiden 25, 55 ja 140 muodostaman liittymän toimivuudesta ennustevuoden 2050 mukaisilla liikennemäärillä. Nykyisin liittymä on valo-ohjattu nelihaaraliittymä, jonka jokaisella tulohaaralla on omat kaistat kääntymissuunnittain. Liittymän toimivuus, erityisesti iltahuipputunnin aikana aiheuttaa haasteita jo nykytilanteessa häiriten ajoittain myös valtatie 4 ramppiliittymän toimivuutta.

Karkean tarkastelun perusteella voidaan todeta, että liittymän toimivuus nykyisillä liikennejärjestelyillä on heikko ja liikennemäärien kasvaessa liittymä ei enää toimi iltahuipputunnin aikana. Tämän vuoksi liittymän toimivuuden parantamiseksi liittymä on suunniteltu parannettavan kiertoeritasoliittymäksi. Liittymän parantamistoimi on erittäin järeä, minkä vuoksi sen toteuttaminen on hyvin pitkällä tulevaisuudessa. Ensimmäisen vaiheen kehittämistoimiksi onkin valittu kevyt Lahdentien ja Hyvinkääntien tulosuuntien vapaiden oikeiden toteuttaminen. Vuonna 2024 tehtyjen liikennelaskentojen perusteella voidaan arvioida, että Hyvinkääntien tulosuunnan vapaan oikean tarpeellisuuden sijaan on hyvä tarkastella mahdollisuutta pidentää kyseisen tulosuunnan vasemmalle kääntyvien kaistaa tai vaihtoehtoisesti kahden vasemman kääntyvien kaistan toteuttamista ja vaikutuksia liittymän toimivuuteen. Tämän lisäksi nykyistä valo-ohjausta on tarpeen tarkistaa huomioiden voimakkaat liikennevirrat valtatie 25 ja kantatie 55 välillä sekä Hyvinkääntieltä Lahdentielle, vasemmalle kääntyvä liikenne.

Valo-ohjatun liittymän sujuvuuden sekä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi tulisi seututien 140 suuntainen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie ohjata eritasossa kantatie 55 alitse.

