



KLAUKKALAN KEHÄTIE (mt 132) – SUDENTULLINTIE

Sudentullin asemakaavan liikenneselvitys

Klaukkala, Nurmijärvi

4.9.2025 Deniss Nazarov, Jukka Räsänen

SISÄLTÖ

1. TAUSTA
2. NYKYISET LIIKENNEMÄÄRÄT JA LIIKENNE-ENNUSTE
3. LIITTYMÄN MITOITUS
4. LIITTYMÄN TILAVARAUSUUNNITTELU
 - 4.1 TILAVARAUSUUNNITELMA, 1. VAIHE
 - 4.2 TILAVARAUSUUNNITELMA, 2. VAIHE
5. LIIKENTEELLISET SUOSITUKSET

1. TAUSTA

Nurmijärven kunta laatii Sudentullin alueelle työpaikka-alueen asemakaavaa (asemakaava 3-351 Sudentullin työpaikka-alue). Alue sijaitsee Klaukkalassa, Klaukkalan kehätien varressa. Suurimmaksi toimijaksi alueelle oletetaan tässä vaiheessa datakeskus. Alueella sijoitetaan myös KTY-tontti, joka soveltuu työpaikka- ja toimistokäyttöön. Kaupalliset palvelut ollaan kieltämässä kaavamääräyksen. Lisäksi esitetään pientä rekkaparkkialuetta.

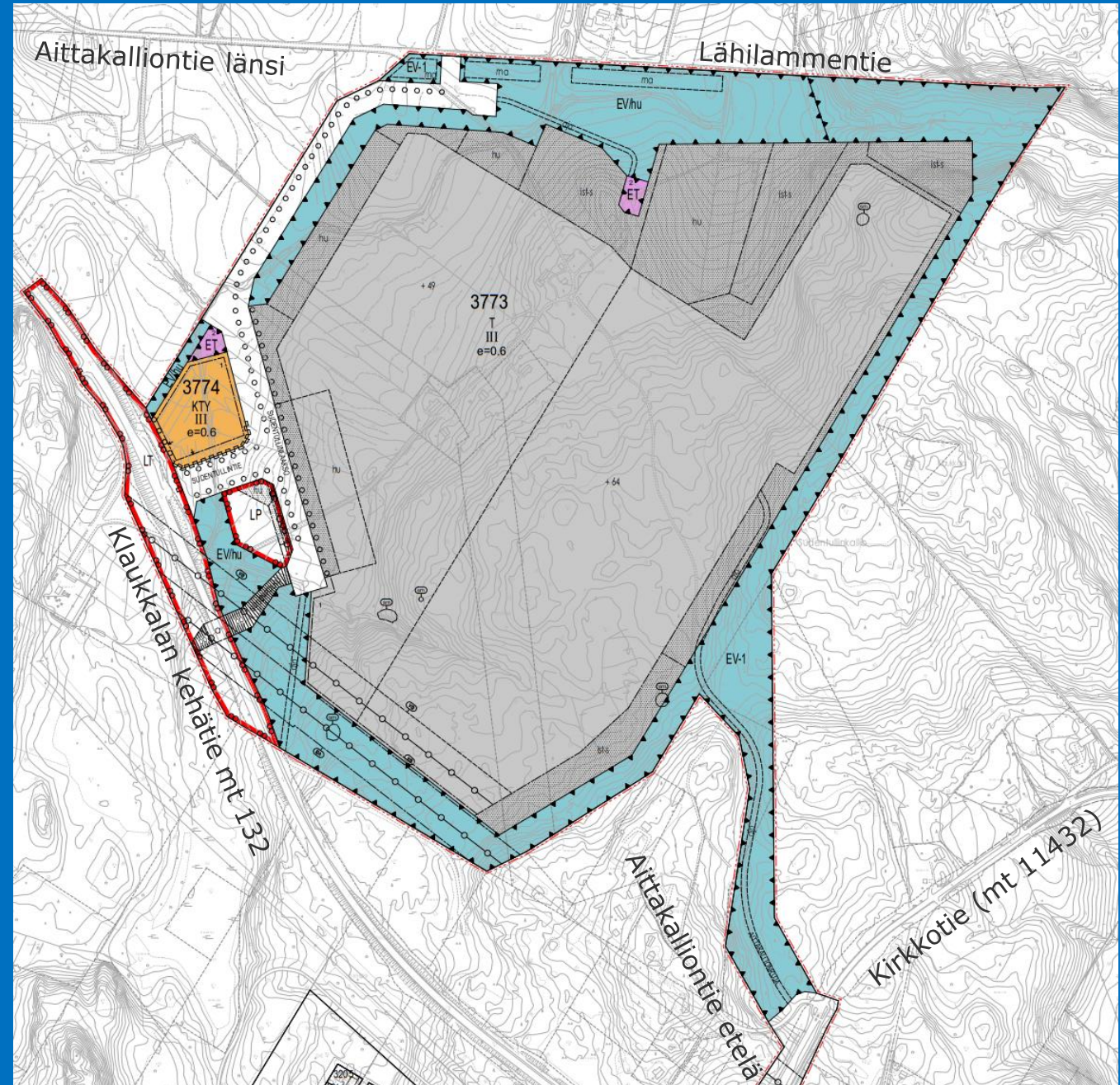
- Datakeskuksen työntekijöiden määräksi on arvioitu 200 – 300 henkilöä, josta suuri osa kolmivuorotyössä. Henkilöauton kulkutapaosuus on korkea, Ympäristöministeriön matkатуотосkäsikirjan (27/2008) mukaan noin 83 %, ja henkilöauton kuormitusaste 1,11. Suurin osa huoltoliikenteestä tapahtuu pakettiautoilla ja pienemmällä jakelukuorma-autoilla.

Datakeskuksen matkатуотосkäksi saadaan potentiaalisen toimijan mukaan 200 henkilöautokäyntiä ja 10 tavaraliikenteen käyntiä arkipäivisin.

- KTY-tontin pinta-ala on noin 13 878 m² ja rakennusoikeus 8327 k-m² (e=0,6). Tontille on tarkoitus sallia työpaikka/toimisto-tyyppistä toimintaa, jonka matkатуотос olisi 3,3 – 3,6 käyntiä / 100 k-m² päivässä. Henkilöauton kulkutapaosuus olisi 83 % ja henkilöauton keskiakuormitus olisi 1,11.

KTY-tontin matkатуотосkäksi arvioitiin edellä kuvatun perusteella 190 henkilö- ja pakettiautokäyntiä ja 15 kuorma-autoliikenteen käyntiä päivässä.

- Rakentamisen aikana kuljetuksia on enemmän (mm. maa-ainekset), ja työntekijähuipuksi on arvioitu 400 - 500 henkilöä.



2. NYKYISET LIIKENNEMÄÄRÄT JA LIIKENNE-ENNUSTE

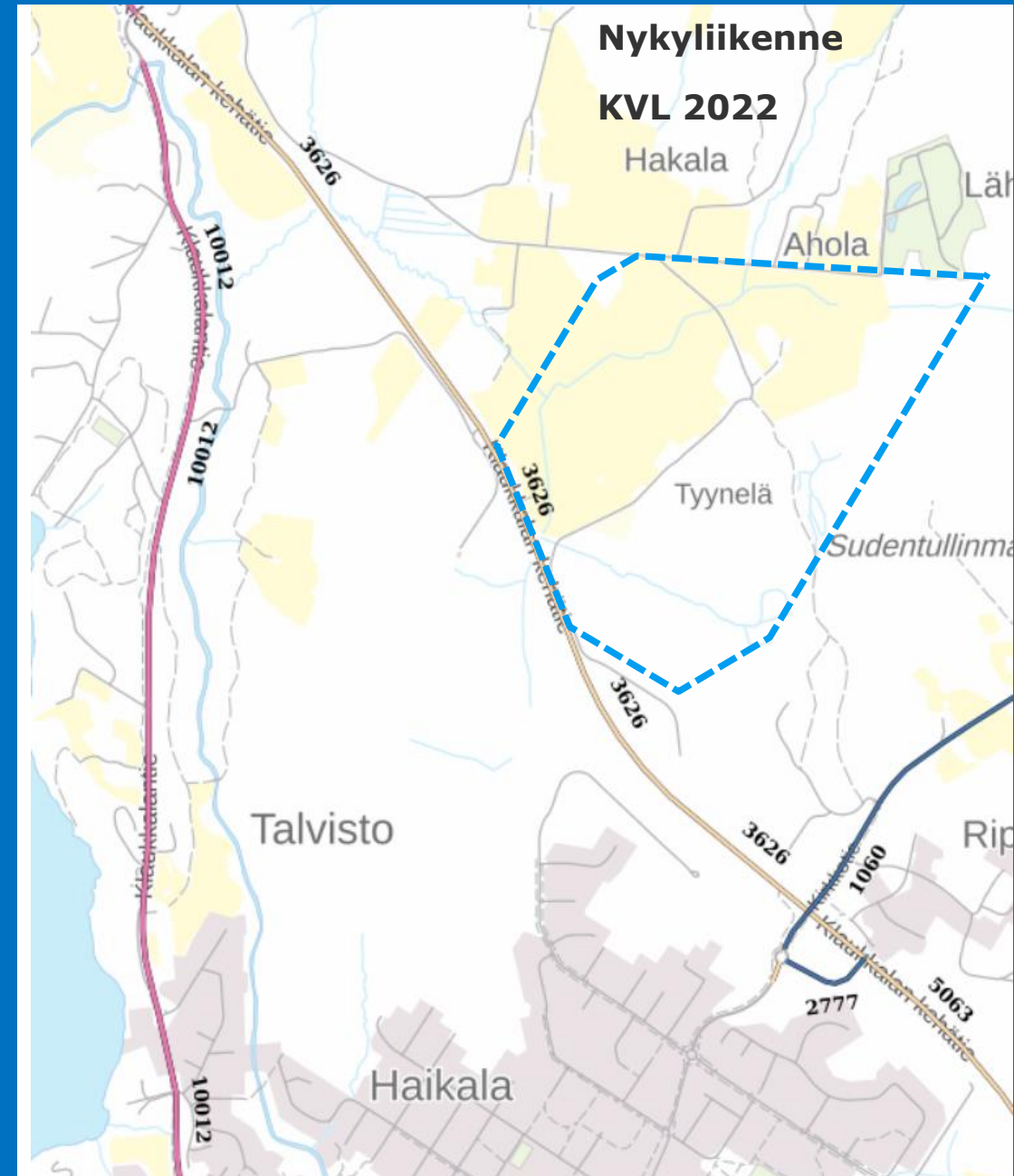
Väyläviraston liikennelaskentojen mukaan Klaukkalan kehätien liikennemäärät vuonna 2022 olivat

- KVL (keskimääräinen vuorokausiliikenne) 3 626
- josta raskaita ajoneuvoja 223 (6,2 %)

Traficomien kasvukerroyennusteen (2022) pohjalta voidaan arvioida, että vuoteen 2050 mennessä maantien liikennemäärä kasvaa taustaennusteessa tasolle

- KVL 4400
- josta raskaita ajoneuvoja 260 (5,9 %)

Klaukkalan kehätien toiselle puolelle ollaan kaavoittamassa uutta Jokimetsän pientaloaluetta.

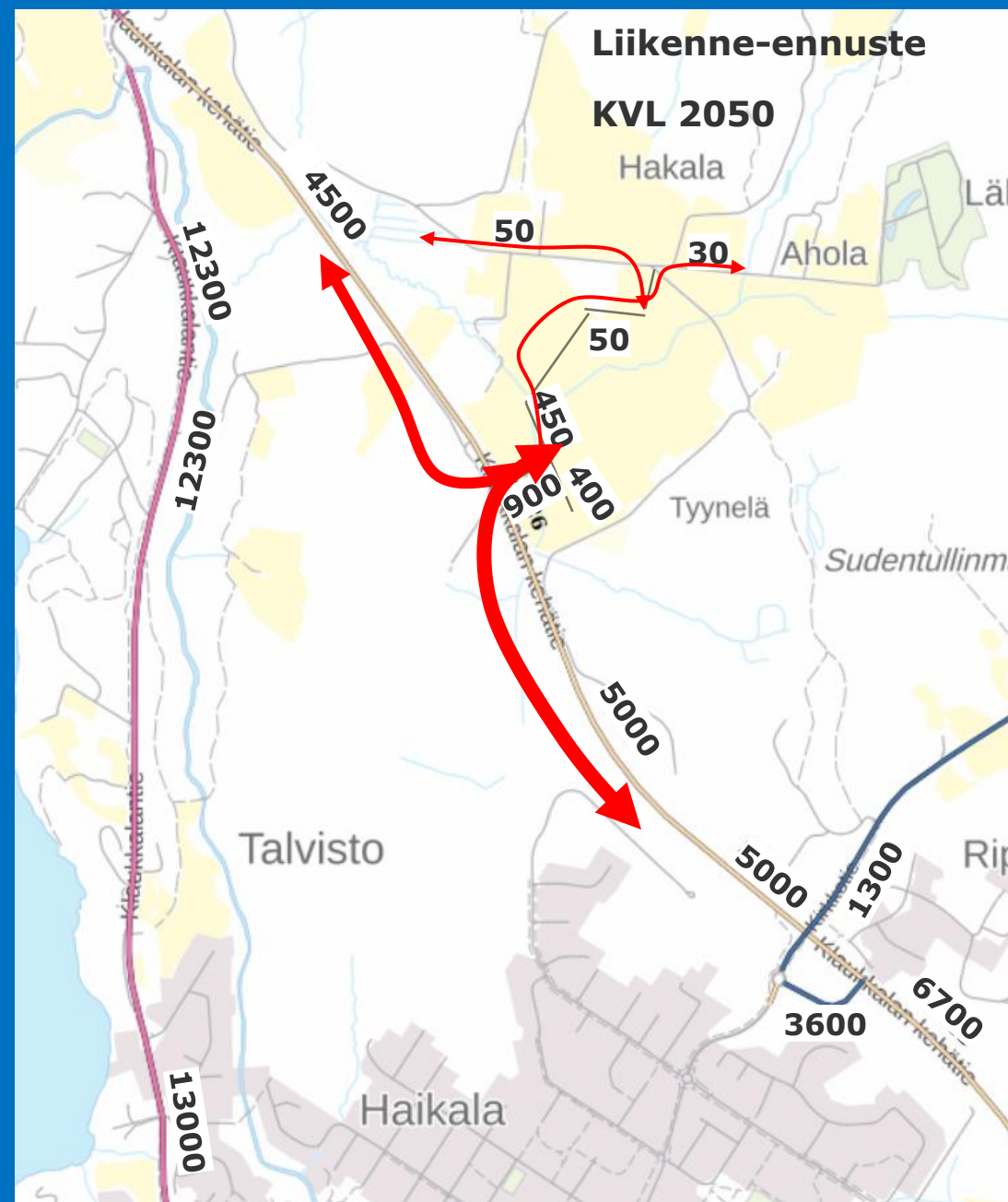


- Uuden alueen matkatuotoksesta vain hyvin pieni osa käyttäisi Aittakalliontien reittiä pohjoisen suunnasta
- Koska rekkaparkin yhteyteen ei ole tulossa palveluita, voidaan olettaa että sen käyttäjistä suuri osa on alueelle jo muutenkin tulevaa liikennettä. Vertailukohtana voidaan käyttää läheistä Kistolantietä Vantaan puolella, jonka varteen pysäköidään varsinkin perävaunuja eri pituisiksi ajoiksi, mutta liikennemäärä jää pieneksi.
- Tämän lisäksi voidaan arvioida, että noin 75 % Lähilammentien varren ja noin 50 % Aittakalliontien länsipään varren asukkaiden matkoista siirtyisi kulkemaan uuden alueen katuverkon kautta Klaukkalan kehätielle. Tämä vastaa noin 25 henkilöautokäyntiä ja muutamaa tavaraliikenteen käyntiä päivässä. Kirkkotien (mt 11432) liittymiin uutta liikennettä suuntautuu vain vähän, ja hankkeen johdosta Kirkkotielle ei tarvita erityisiä kehittämistoimenpiteitä.

Maantien 132 parannettavaan liittymään tulisi näin ollen noin 415 henkilöautoliikenteen ja 30 kuorma-autoliikenteen käyntiä päivässä (KAVL. 890, rs-% 6,7).

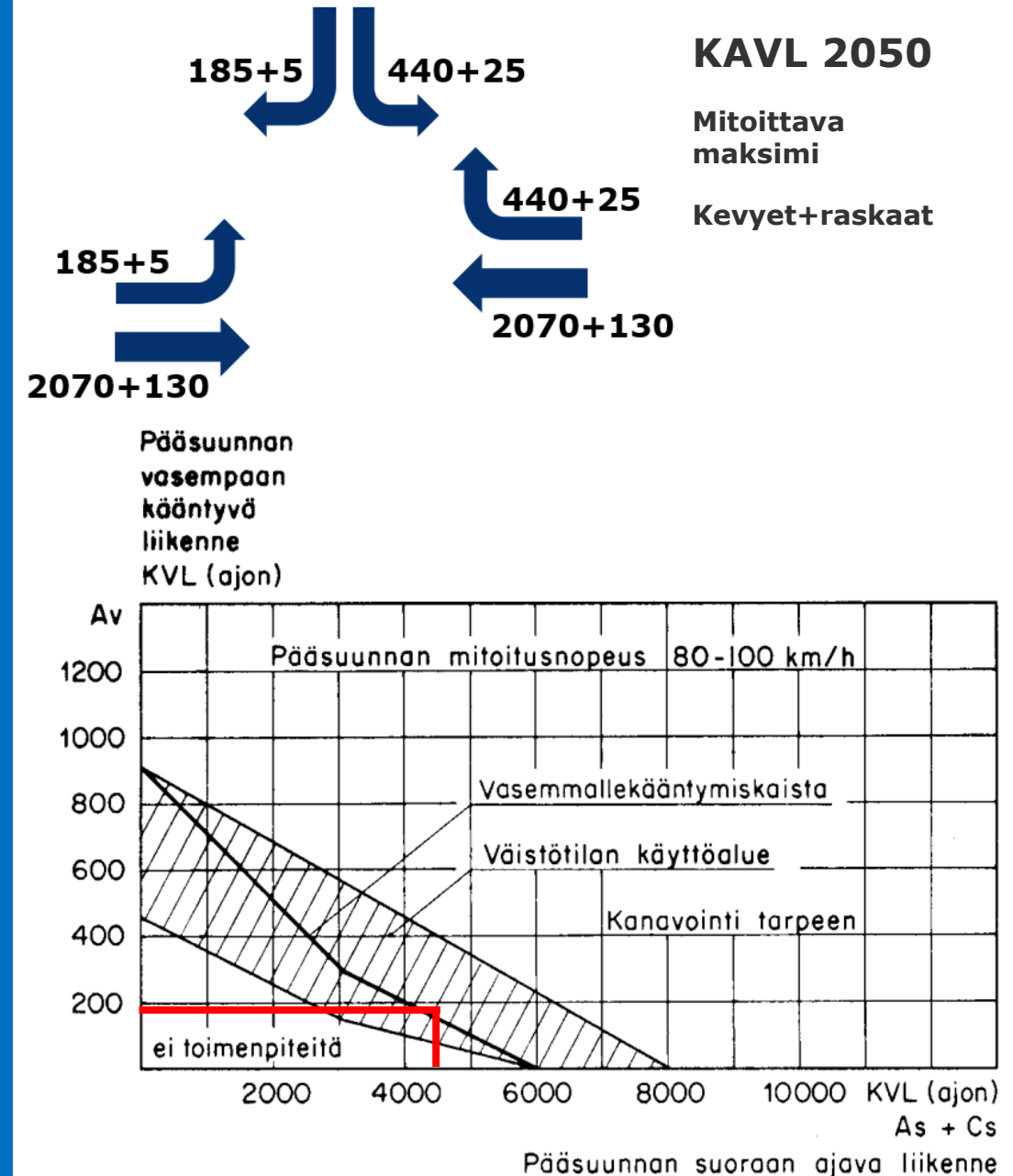
- Henkilöautomatkoista 70 % ja tavaraliikenteen matkoista vähintään 80 % oletetaan suuntautuvaksi etelään.
- **Klaukkalan kehätien KVL** kasvaa liittymästä etelään noin **5000** ja pohjoiseen noin **4500** autoon, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin **6 %**.

Alueen voidaan olettaa tuottavan hieman yli 100 polkupyörä- ja kävelymatkaa ja joitakin kymmeniä joukkoliikennematkoja vuorokaudessa. Nykyisin bussiliikenteen tarjontaa on niukasti, ja pyöräilyn ja jalankulun osuutta voidaan aikanaan kasvattaa toteuttamalla Jokimetsän alueen kehittyessä alikulkuyhteys Mäntysalon – Haikalan suuntaan.



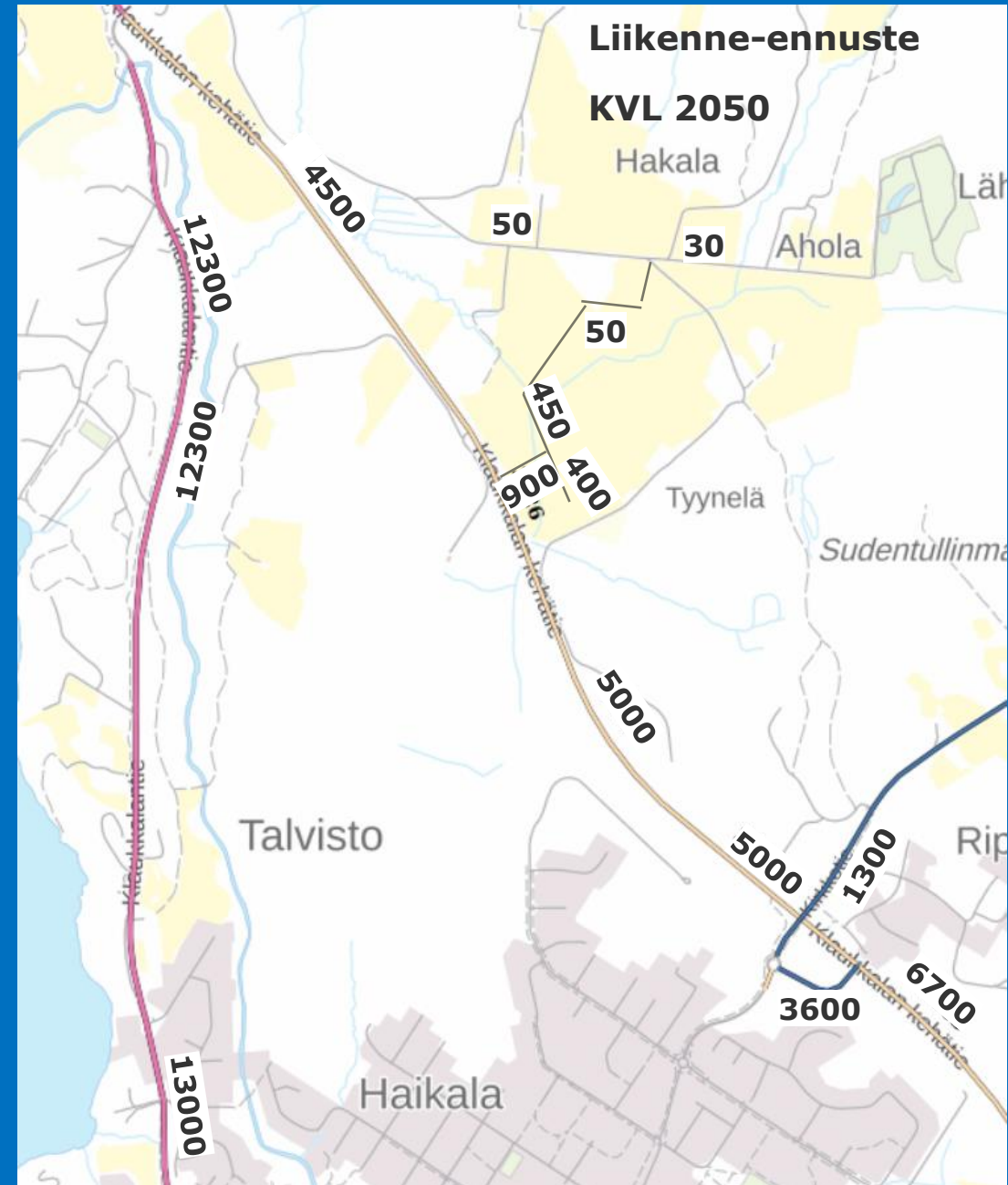
3. LIITTYMÄN MITOITUS

- Väyläviraston ohjeistuksen (Tasoliittymät, Tiehallinto 2001) mukaan ennustetilanteen liikennemäärillä pääsuunnalle ei vaadita kanavointia, mutta vähintään väistötila on tarpeen.
- Tämä vastaa myös teollisuusalueen liittymiin liittyvää ohjeistusta, jossa tulee varautua HCT-ajoneuvoihin, vaikka oletettavasti pääosa alueelle saapuvista kuljetuksista tuleekin valtatie 3 suunnasta. Liittymään päädyttiin suosittelemaan pääsuunnalle vasemmalle kääntymiskaistaa liikenneturvallisuussyistä.
- Koska KTY-tontin käyttötarkoitus voi muuttua, mitoitusliikennemäärissä sen arkipäivän matkatuotos on laskettu kaksinkertaisena.
- Sivusuunnalle riittäisi suunnitteluohjeen mukaan tulppaliittymä, mutta koska valtaosa alueelta poistuvasta liikenteestä on vasemmalle kääntyviä, ja koska lyhyellä liittymävälillä on mahdollisesti myös kääntyminen rekkaparkkiin, niin oikealle ja vasemmalle kääntyville esitetään omat kaistat.
- Tällä saadaan myös pelivaraa, jos alueen matkatuotos myöhemmin muuttuu.



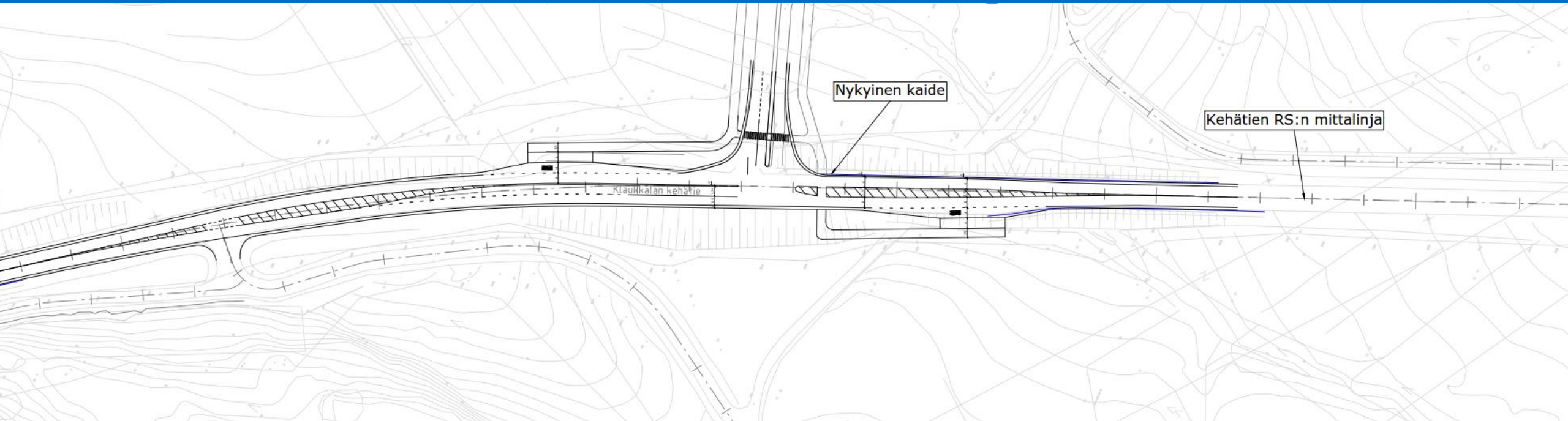
4 LIITTYMÄN TILAVARAUSUUNNITTELU

- Tilavaraussuunnitelmat laadittiin kahdelle tilanteelle.
- Molemmissa pääsuunnalla on vasemmalle kääntyville kaista pohjoisesta saavuttaessa ja sivusuunnalla erilliset kaistat vasemmalle ja oikealle.
- Erot liittyvät erityisesti linja-autopysäkkien sijoitteluun ja mahdollisuuksiin järjestää jalankulun risteäminen maantien kanssa
- Ensimmäisessä vaiheessa pysäkit sijaitsevat Sudentullintien liittymän yhteydessä ja maantien ylittävä jalankulku ohjataan merkitsemättömään ylityspaikkaan (Jalankulun suunnittelu, Väylävirasto 34/2022) joka sijoittuu väistötilan eteläpuolelle.
- Lopputilanteessa tavoitteena on toteuttaa alikulkukäytävä Sudentullin asemakaava-alueelta Jokimetsän asemakaava-alueen suuntaan. Tällöin pysäkit siirretään alikulkukäytävän tuntumaan, jolloin ne palvelevat myös Jokimetsää.



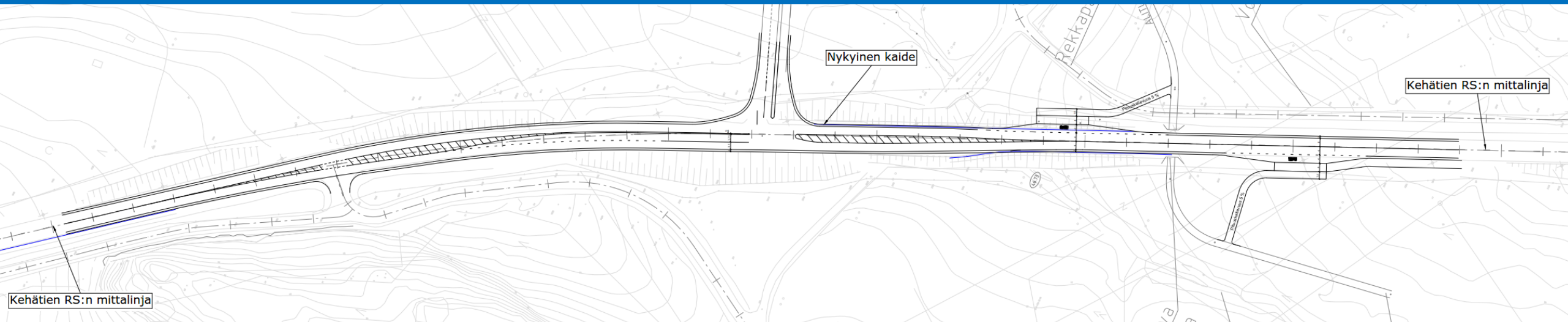
4.1 TILAVARAUSUUNNITELMA, 1. VAIHE

- Tilavaraussuunnitelma leventää päällystettyä tien piennarta nykyisen linjauksen itäpuolella paikoittain jopa 2,5–4,0 metriä. Pysäkit ja pysäkkiyhteydet vaativat myös lisää tilaa.
- Pohjoisen puoleiseen maalattuun sulkualueeseen tehdään aukko Tulvatien liittymän kohdalle, mikä mahdollistaa nykyisen yksityistieliittymän säilyttämisen
- Loivasta kaarteesta huolimatta kääntymiskaistan pituus on saatu pidettyä ohjeistuksen mukaisena eli n. 140:n metrin pituisena



4.2 TILAVARAUSUUNNITELMA, 2. VAIHE

- Linja-autopysäkkien uusi sijainti hyödyntää tulevaisuudessa alikulkukäytävää
- Suunnittelussa tarkasteltiin eteläisen pysäkin jk-yhteyden linjausta, jotta pituuskaltevuus saatiin esteettömyyden näkökulmasta kohtuulliseksi
- Esteettömyyden kannalta tavoiteltava 5% kaltevuus johtaa reittiin, joka pidentää hieman matkaa Sudentullilta saapuvien osalta, mutta parantaa saavutettavuutta Jokimetsän suunnasta



5. LIIKENTEELLISET SUOSITUKSET

- Kanavoitu liittymä tarjoaa turvallisen ja toimivan ratkaisun, vaikka raskaan liikenteen osuus onkin korkea.
- Klaukkalan kehätien tilavaraukset esitetään asemakaavassa tehtäväksi 2. vaiheen pohjalta ja toteutussuunnittelua jatketaan 1. vaiheen järjestelyiden perusteella.
- Klaukkalan kehätien ylitys on 1. vaiheessa järjestettävissä merkitsemättömällä ylityspaikalla bussipysäkin luoteispuolelle, missä lisäkaistoja ei ole. Tätä puoltaa se, että joukkoliikenteen tarjontaa on rajallisesti ja linja-automatkustajien määrän arvioidaan tässä vaiheessa jäävän vähäiseksi.
- Kun liikennemäärät tai joukkoliikenteen nousumäärät kasvavat (esimerkiksi Jokimetsän alueen toteuduttua), toteutetaan tavoitetilanteen mukaisesti alikulku yhteyksineen ja siirretään myös bussipysäkit lopulliseen sijaintiinsa.

