

Söderkullan liikenteellinen tarkastelu



10.8.2021

Sisällysluettelo

- Söderkullan alueen kaavarunko ja maankäytön kehitys
- Söderkullan alueen liikenne-ennuste 2030
- Autoliikenneverkon liittymien toimivuustarkastelut
- Toimivuustarkasteluiden johtopäätökset
- Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet keskustassa
- Liikenneverkon kehittämistoimet

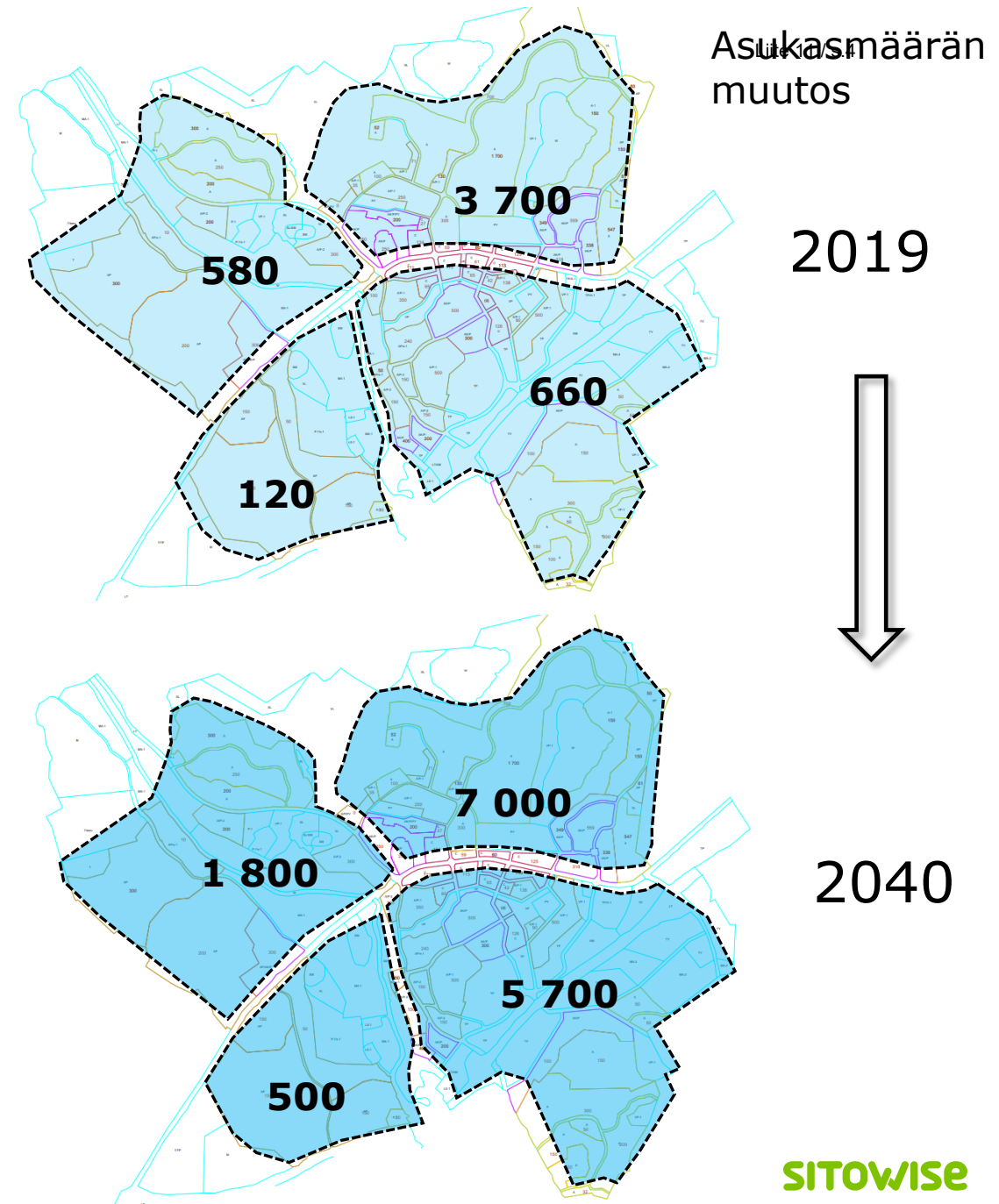
Maankäytön kehitys / Söderkullan alueen kaavarunko liikenteen kehittymisen taustalla

- Söderkullan alueen kaavarungon alueella asuu nykytilanteessa noin 5 100 asukasta. Kaavarungon (ent. Sibbesborgin osayleiskaava, marraskuu 2020) mukaan alueelle tulisi vuoteen 2035 mennessä noin 10 500 uutta asukasta. Kaavarunkoalueen asukasmäärä siis yli kolminkertaistuu nykytilasta noin 15 000 asukkaaseen. Uusia työpaikkoja kaavarunkoalueelle tulee noin 1 650, joka tarkoittaa 70 % kasvua nykytilanteeseen nähden
- Asukasmäärän kasvu vastaa Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (SY27/2008) -suunnitteluohjeen mukaan noin 10 700 ajon./vrk autoliikenteen liikennetuotoksen kasvua, ja noin 980 ajon./h autoliikenteen liikennetuotoksen kasvua iltahuipputunnin aikana. Uusien työpaikojen liikennetarpeen kasvu on noin 2300 ajon./vrk eli noin 280 ajon./h iltahuipputunnin aikana
- Aikaisemmissa liikenne-ennusteissa käytettyihin maankäyttöennusteisiin nähden uudet asukkaat sijoittuvat nyt enemmän Söderkullan nykyisen keskustan eteläpuolelle, Sipoonjoen, valtatie 7 ja maantien 170 rajaamalle alueelle -> vaikutus maantien 170 liikenteeseen on aiempaa vähäisempi.

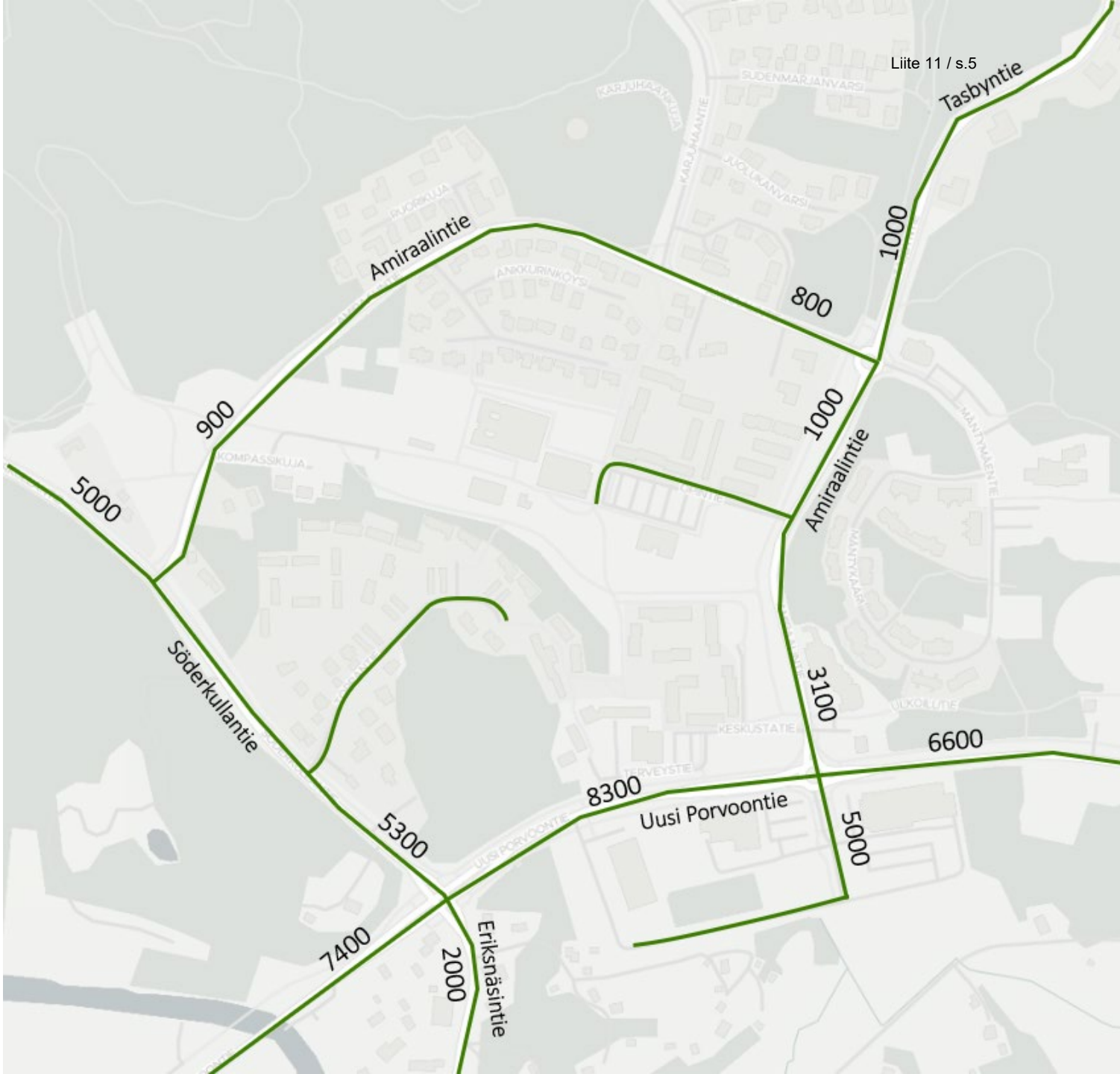
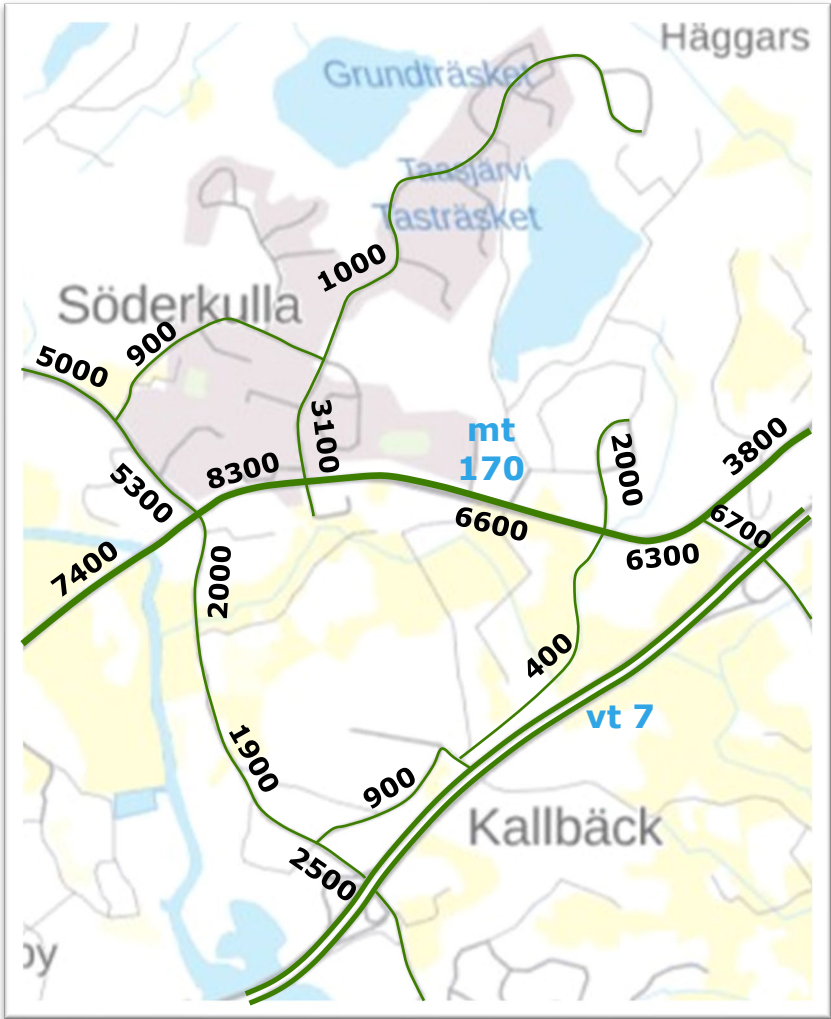
Liikenne-ennuste 2030

- Toimivuustarkasteluissa käytetyssä liikenne-ennusteessa 2030 on erityisesti pääsuunnan osalta liikennemäärä ennustettu merkittävästi korkeammaksi verrattuna nykytilan liikennemääriin.
- HSL:n HELMET -liikenne-ennustejärjestelmän avulla tehtyjen tarkastelujen perusteella maanteiden läpikulkeva liikenne Söderkullan kohdalla ei juurikaan kasva vuoden 2030 ennustetilanteeseen mennessä
- Liikennemallin suuntautumistietojen perusteella todetaan, että noin 10 000 uuden asukkaan tuottama lisäliikenne mt170/Söderkullantie -liittymässä on suurimmillaan noin 400 ajon/h. Samalla arvioidaan, että huipputunnin osuus vuorokausiliikenteestä vähenee jonkin verran vuoteen 2030 mennessä liikkumisen aikataulusidonnaisuuden vähentyessä.

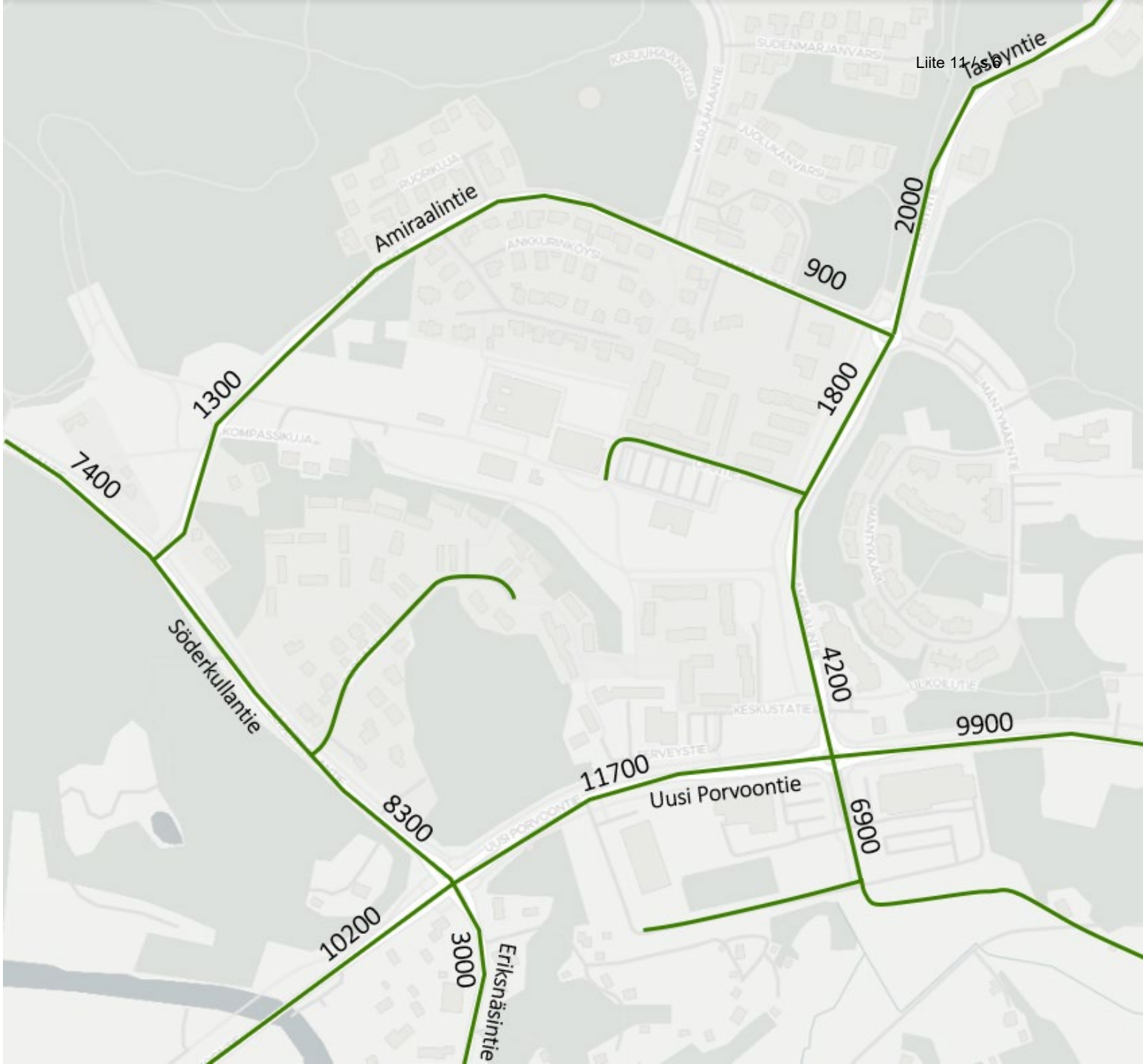
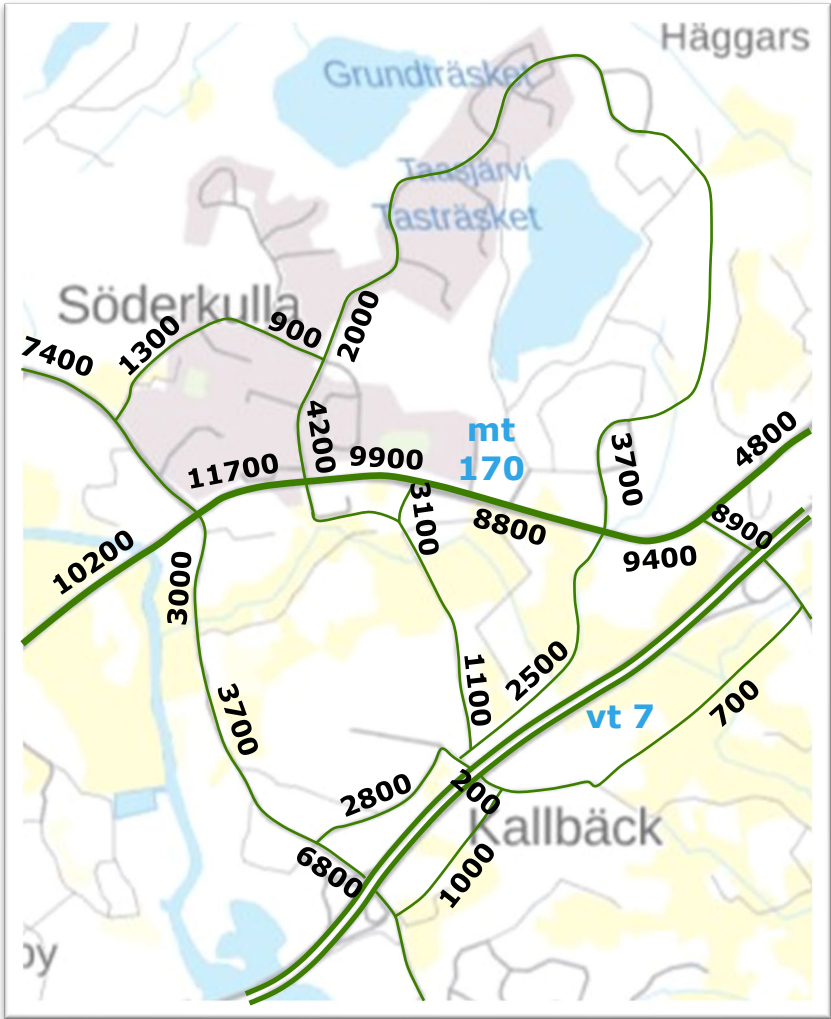
	2019	2030	2040
Asukkaat kaavarunkoalue	5 100	12 000	15 000
Liikenne mt 170 (KAVL)	8 300	12 000	15 000



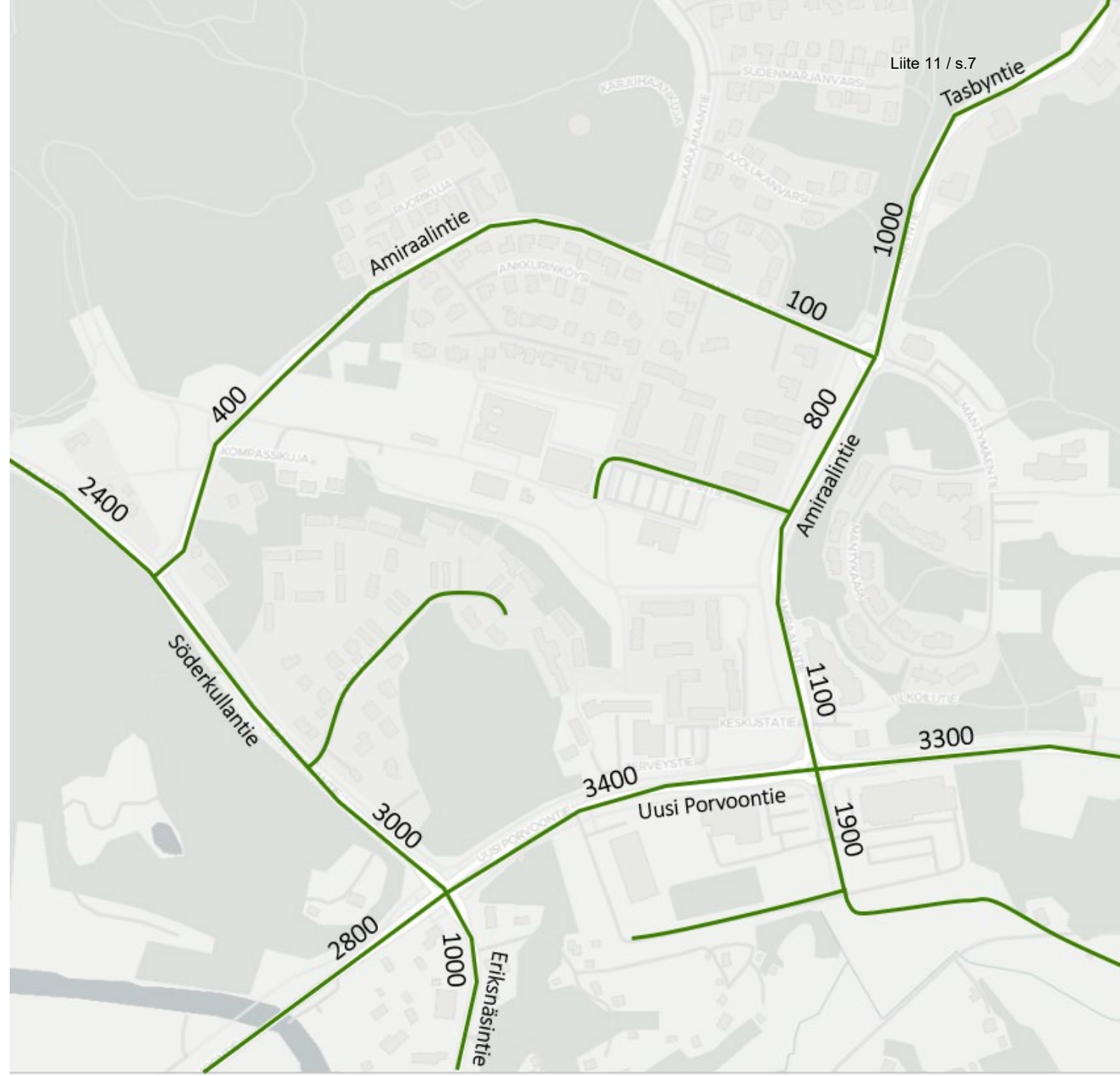
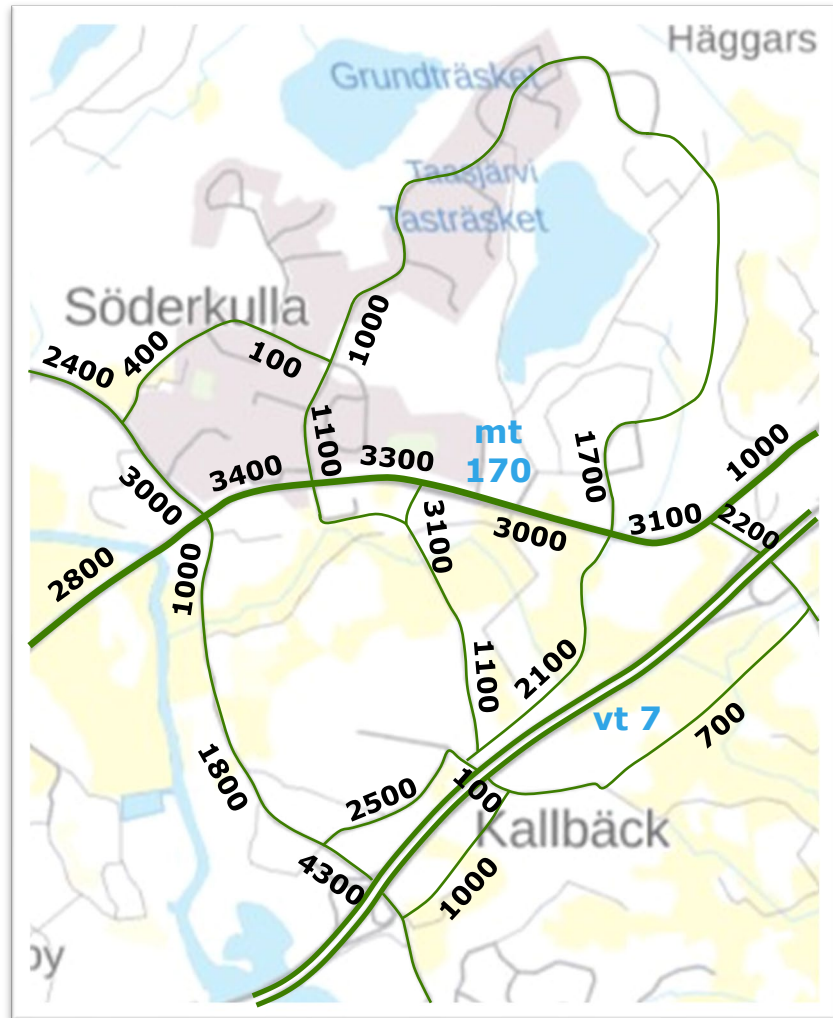
Liikennemäärä 2019 (ajon./vrk)



Liikennemäärä 2030 (ajon./vrk)



Liikennemäärän muutos 2019 -> 2030 (ajon./vrk)



Johtopäätökset, liikenne-ennuste 2030

- Ajoneuvoliikenne kasvaa Söderkullan keskusta-alueen kaduilla vaihtelevasti 40 – 130 %, kasvun ollessa keskimäärin noin 60 %. Kasvu johtuu lähes kokonaan Söderkullan alueen maankäytön kasvusta, läpiajoliikenteen määrä alueella kasvaa vain vähän. Suurin osa kasvusta toteutuu vuoteen 2030 mennessä, ja sen jälkeen liikenteen kasvu tasaantuu selvästi.
- Keskustan palveluiden täydentyessä ja rakenteen tiivistyessä jalankulun ja pyöräliikenteen matkojen ennustetaan kasvavan jopa ajoneuvoliikennettä voimakkaammin. Joukkoliikenteen matkojen määrä kasvaa maankäytön kasvun mukaisesti.
- Liikenteellisesti vilkkain osa Söderkullaa on muodostumassa Söderkullantien ja Amiraalintien välille mt170 varteen. Alueen välittömään läheisyyteen keskittyvät myös monet alueen kaupalliset palvelut.
- Suhteellisesti eniten liikenne kasvaa vuoteen 2030 mennessä Amiraalintien länsipäässä (+ 130 %) sekä Tasbyntiellä (+ 100 %), mutta molempien osalta ennustetilanteessa kyse on edelleen rauhallisesta kokoojakadusta (<3000 ajon/vrk), joilla on pääasiassa asumisesta johtuvaa hyvin paikallista liikennettä.
- Uusi katuyhteys Söderkullan keskuksesta etelään Työpaikkatielle ja edelleen Eriksnäsintielle on liikenneverkon suurimpia muutoksia vuoteen 2030 mennessä. Uusi väylä houkuttelee liikennettä noin 1100 ajon/vrk, mutta määrä voi olla suurempikin riippuen alueelle toteutuvasta maankäytöstä. Liikenne on valtaosin työpaikka-alueen kasvusta johtuvaa, eikä uusi katuyhteys juurikaan houkuttele muuta läpiajoliikennettä alueelle. Pieni osa vt7:lle suuntaavasta liikenteestä voi siirtyä uudelle yhteydelle, mikäli matka-aika muodostuu kilpailukykyiseksi nykyisille reiteille.
- Työpaikkatien ja Hiekkamäentien muodostama katuyhteys moottoritiekäytävän rinnalla välittää noin 2500-3000 ajon/vrk liikennemäärän, pääasiassa toimitila- ja työpaikka-alueen omaa liikennetuotosta. Myös tämä liikenne voi olla arvioitua vilkkaampaa, mikäli alueelle sijoittuu toimijoita joiden liikennetuotos poikkeaa merkittävästi arvioidusta (esim. runsaasti asiointiliikennettä sisältävää maankäyttöä).

Liittymien toimivuustarkastelut

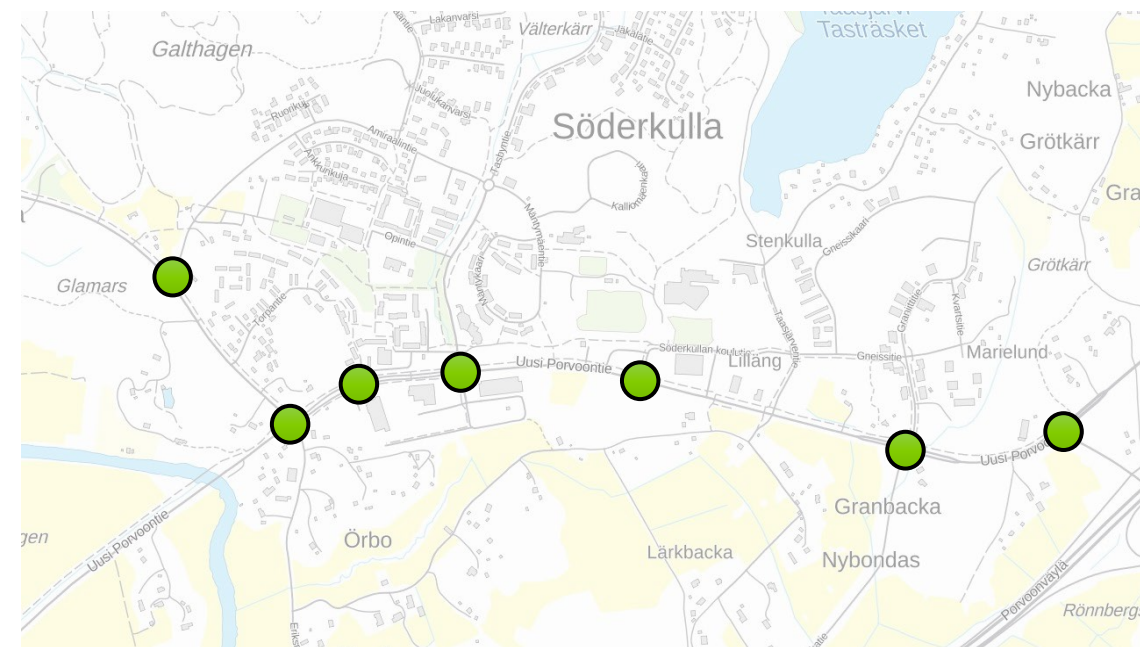
*Liittymäsimulointien tulokset
ennustevuodelle 2030*

Lähtökohdat ja tarkastelutapa

- Toimivuustarkastelut on tehty PTV Vissim –mikrosimulointiohjelmistolla ja tulokset ovat keskiarvoja viiden eri satunnaisluvun simulaatioista.
- Tarkastelualueena on Sipoon Söderkullan taajama maantien 170 varrella.
- Söderkullantien liittymä simuloitiin yksikaistaisena kiertoliittymänä. Kohteessa on nykytilanteessa kanavoitu valo-ohjaamaton nelihaaraliittymä, jossa on kääntymiskaistat lännen ja idän tulosuunnilla vasemmalle. Sivusuunnilla ei ole erillisiä kääntymiskaistoja. Maantie 170 on osa erikoiskuljetusten runkoreittiä ja Söderkullantie osa erikoiskuljetusten muuta reittiä.
- Muiden liittymien simuloinnit tehtiin jo olemassa olevien liittymien osalta nykyisten liikennejärjestelyiden mukaisesti, tulevien liittymien kohdalla minimikaistajärjestelyin.
- Simuloinneissa käytetyt liikennemäärät kuvaavat vuoden 2030 iltahuipputuntia ja perustuvat laadittuun liikenneennusteeseen. Suuntajakaumia on tarkennettu torstaina 25.3.2021 tehdyn maastokäynnin liikennelaskentojen ja maastohavaintojen perusteella.
- *HUOM: kaikista esitetyistä nyky- ja ennusteliikennemääristä on poistettu vuosien 2020-21 poikkeustilan vaikutus liikenteen vaihtelukertoimien avulla.*

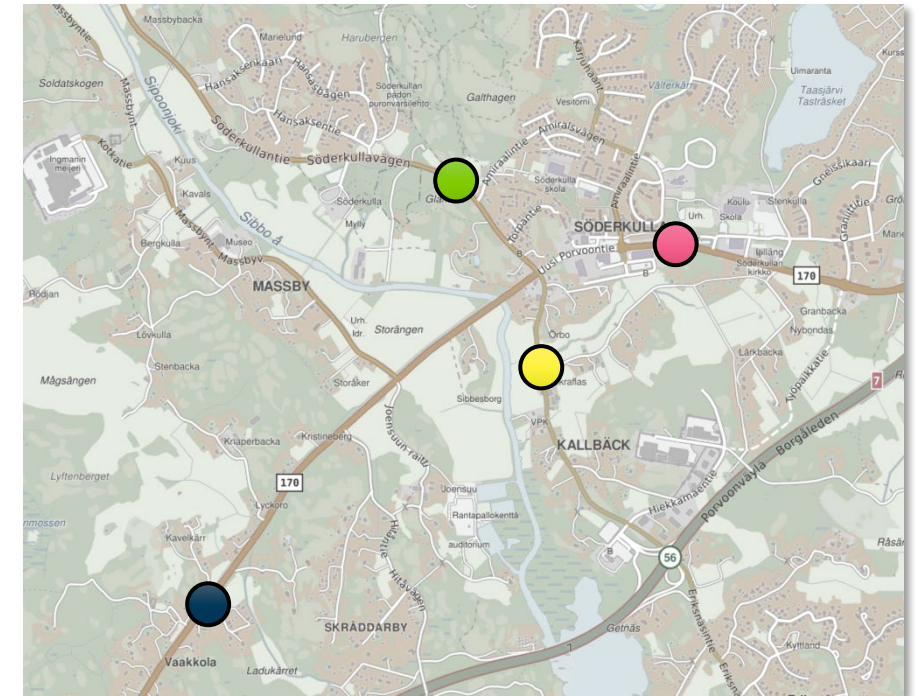
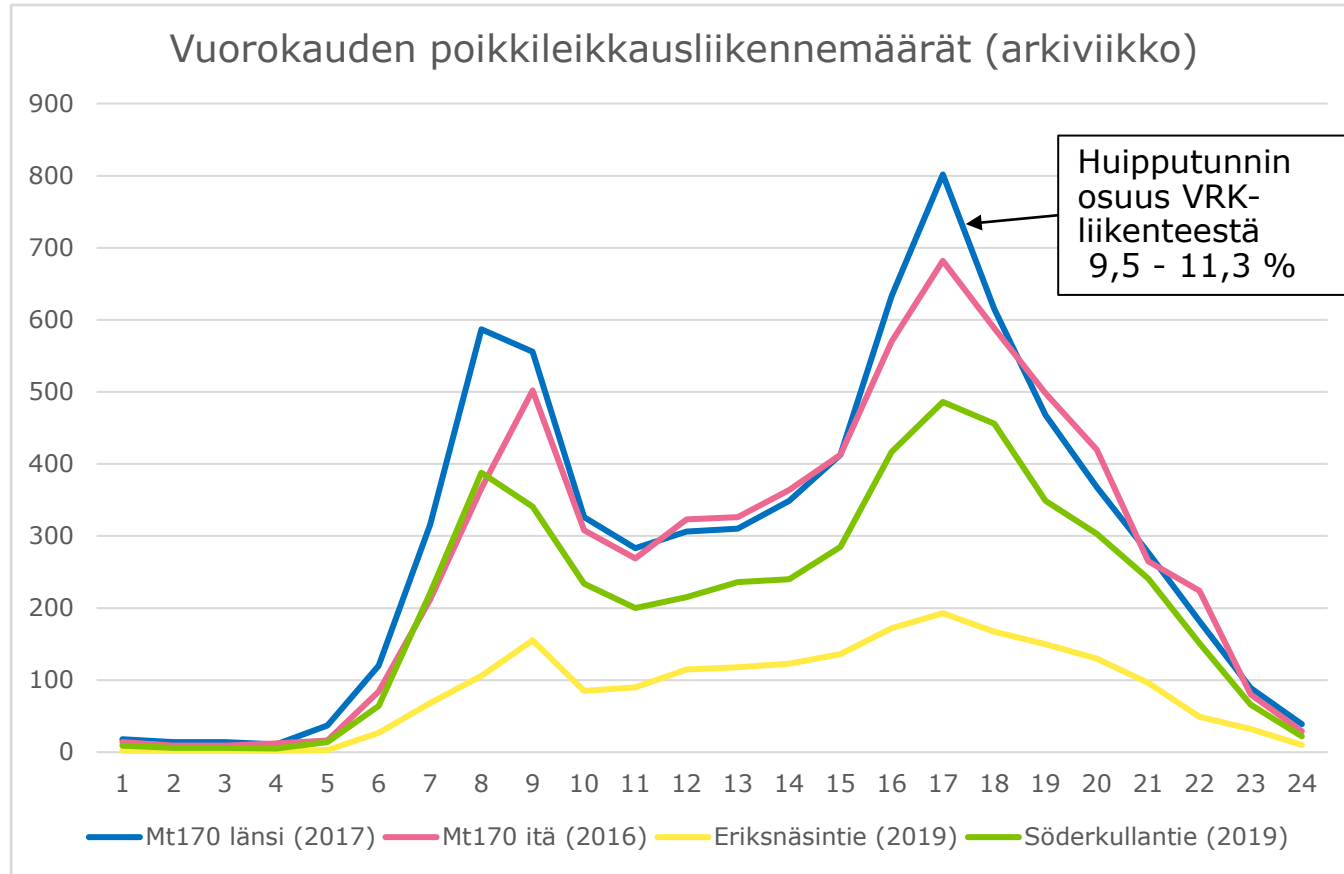
Liikenteellisen toimivuuden näkökulmasta tarkastellut liittymät

- Uusi Porvoontie (mt170) – Eriksnäsintie – Söderkullantie
- Söderkullantie – Amiraalintie
- Uusi Porvoontie (mt170) välillä Söderkullantie – Amiraalintie
- Uusi Porvoontie (mt170) – Amiraalintie
- Uusi Porvoontie (mt170) – Söderkullan koulutie
- Uusi Porvoontie (mt170) – Graniittitie – Työpaikkatie
- Uusi Porvoontie (mt170) – Kalkkirannantie



Liikennelaskentatiedot maantieverkolta

Söderkullan alueella 2016 - 2019



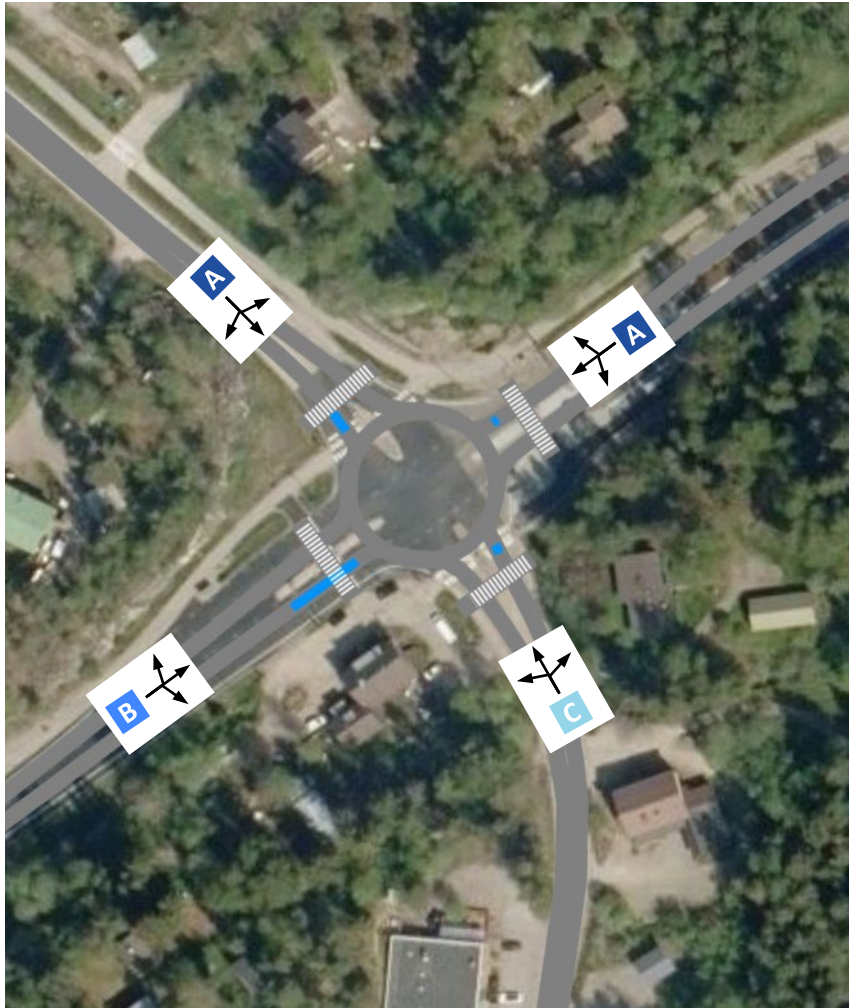
Raskaan liikenteen prosentiosuudet:

■ Mt170 länsi	6,5%	●
■ Mt170 itä	6,6%	●
■ Eriksnäsintie	4,8%	●
■ Söderkullantie	4,4%	●

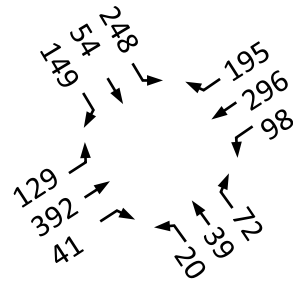
Uusi Porvoontie / Söderkullantie / Eriksnäsintie

Liite 11 / s.13

IHT 2030



- Kuvissa on esitetty suuntakohtaisesti ajoneuvokohtaisiin viiveisiin (s/ajon.) perustuvat palvelutasot alla olevan taulukon mukaisesti.
- Lisäksi keskimääräiset jonopituudet on esitetty tulosuunnittain sinisellä
- Alla olevassa kaaviossa on esitetty iltahuipputunnin liikennemäärät ajosuunnittain
- Molemmissa simulaatioissa on huomioitu myös suojateiden käyttö kaikilla tulosuunnilla



Uusi Porvoontie / Söderkullantie / Eriksnäsintie

IHT 2030, johtopäätökset

- Kohteessa on nykytilassa kanavoitu, valo-ohjaamaton nelihaaraliittymä, joka tullaan korvaamaan yksikaistaisella kiertoliittymällä.
- Kiertoliittymävaihtoehto tarjoaa kaikille liittymän tulosuunnille keskimäärin hyvän palvelutason. Jonoutuminen on kokonaisuudessaan vähäistä ja jakautuu melko tasaisesti eri tulosuuntien välillä. Jonoutuminen on voimakkaimmillaan lännen tulosuunnasta, ajoneuvoviiveet taas ovat suurimmillaan etelän tulosuunnasta, mistä liikenne on muita tulosuuntia vähäisempää, mutta kiertoliittymään saapuvilla on eniten risteävää liikennettä väistettävänä.
- Liikenteen sujuvuuden näkökulmasta kiertoliittymä soveltuu kohteeseen hyvin, eikä sen kapasiteetti ole ylärajoilla vielä vuodelle 2030 ennustetuilla liikennemäärillä

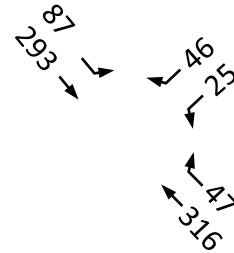
Uusi kiertoliittymä ja erikoiskuljetukset, erityishuomiot

- Mt170/Söderkullantie on osa Uudenmaan keskeisiä erikoiskuljetusreittejä (SEKV, Suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkko 7x7x40m), mikä tekee kiertoliittymän toteuttamisesta haastavaa. Erityisen suuret erikoiskuljetukset tulee ottaa huomioon kiertoliittymän suunnittelussa.
- Kiertoliittymässä on huomioitava erityisesti kiertoliittymän tasaus ja korkoerot, jotta pitkät ajoneuvot pääsevät laajan liittymäalueen läpi. Mt170 sekä Söderkullantie ovat pituuskaltevia liittymäalueella tai sen välittömässä läheisyydessä.
- Kiertoliittymän koko (kiertosaareke 23m/luonnos) ei suoraan vaikuta erikoiskuljetusten mahdollistamiseen. Kuljetukset on mahdollista hoitaa kiertoliittymässä, mutta seuraavat asiat on syytä tarkennettava jatkosuunnittelussa:
 - **Mitkä kuljetukset kiertoliittymää käyttävät.** Päivittäisten kuljetusten pääasiallinen koko ja erityyppisten kuljetusten liikkuminen alueelle vahvistetaan.
 - **Tehdään ajouratarkastelut päivittäisessä käytössä olevalla erikoiskuljetuskalustolla** sekä reittien sallimalla maksimikalustolla. Selvitettävä kierretäänkö kääntyessä koko liittymä vai kuljetaanko vastaantulevan kaistan kautta. Käytännössä kiertäminen ei onnistu pitkillä ajoneuvoilla, jos kiertosaarekkeen keskellä on rakenteita/kasvillisuutta yms. Osa kiertoliittymän luontaisesta liikenteen ohjausvaikutuksesta menetetään.
 - **Määritetään tarvittavien yliajettavien saarekkeiden laajuus** ja arvioidaan näiden aiheuttama haitta normaalille liikenteelle. Haittaa voi aiheutua liian sujuvista ajolinjoista liittymän läpi, mikä nostaa ajonopeuksia ja heikentää liittymän turvallisuutta.
 - **Määritellään kriittisten pylväiden** kuten opastus- ja valaisinpylväiden paikat alustavalla tarkkuudella.

Söderkullantie / Amiraalintie IHT 2030

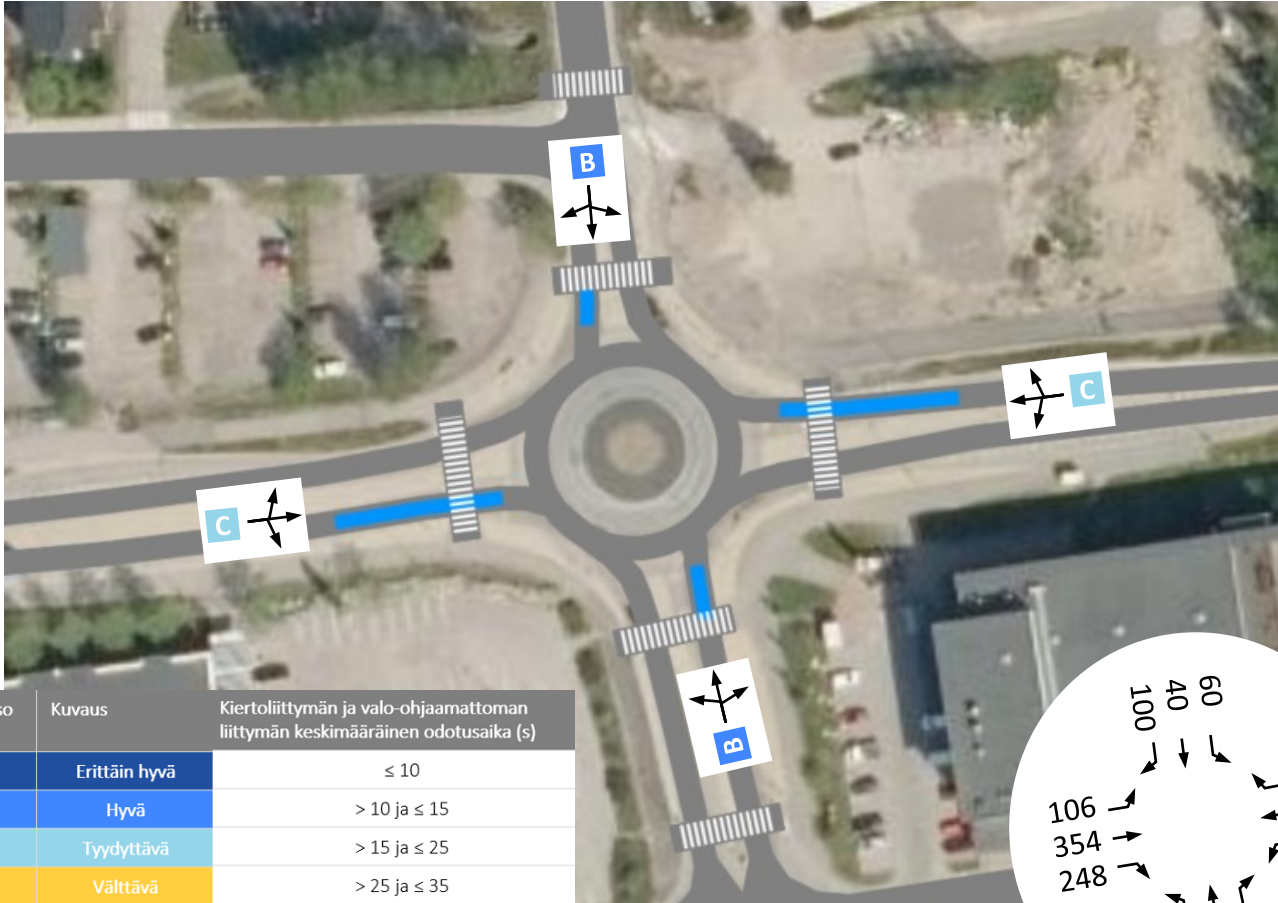


- Kuvassa on esitetty suuntakohtaisesti ajoneuvokohtaisiin viiveisiin (s/ajon.) perustuvat palvelutasot
- Lisäksi keskimääräiset jonopituudet on esitetty tulosuunnittain sinisellä
- Kuvan yläkulmassa olevassa kaaviossa on esitetty iltahuipputunnin liikennemäärät ajosuunnittain
- Simulaatiossa on huomioitu myös suojatien (1 kpl) käyttö
- Liittymä kestää liikennemäärän kasvun ongelmitta nykyisillä kaistajärjestelyillä
- Palvelutaso on kaikille ajosuunnille erittäin hyvä, eikä toimivuus heikentynyt olennaisesti edes simuloitaessa Amiraalintien osalta kaksi kertaa ennustettua suuremmalla liikennemäärällä
- Hetkellisiä, muutaman ajoneuvon jonoja voi syntyä, mutta keskimäärin liikenne ei jonoudu käytännössä lainkaan

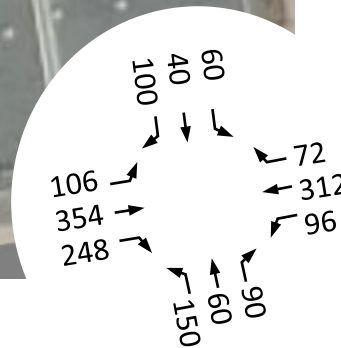


Palvelutaso	Kuvaus	Kiertoliittymän ja valo-ohjaamattoman liittymän keskimääräinen odotusaika (s)
A	Erittäin hyvä	≤ 10
B	Hyvä	> 10 ja ≤ 15
C	Tyydyttävä	> 15 ja ≤ 25
D	Välttävä	> 25 ja ≤ 35
E	Huono	> 35 ja ≤ 50
F	Erittäin huono	> 50

Uusi Porvoontie / Amiraalintie IHT 2030



Palvelutaso	Kuvaus	Kiertoliittymän ja valo-ohjaamattoman liittymän keskimääräinen odotusaika (s)
A	Erittäin hyvä	≤ 10
B	Hyvä	> 10 ja ≤ 15
C	Tyydyttävä	> 15 ja ≤ 25
D	Välttävä	> 25 ja ≤ 35
E	Huono	> 35 ja ≤ 50
F	Erittäin huono	> 50



- Kuvassa on esitetty suuntakohtaisesti ajoneuvokohtaisiin viiveisiin (s/ajon.) perustuvat palvelutasot
- Lisäksi keskimääräiset jonopituudet on esitetty tulosuunnittain sinisellä
- Alla olevassa kaaviossa on esitetty iltahuipputunnin liikennemäärät ajosuunnittain. Simulaatiossa on huomioitu myös suojateiden käyttö
- Liittymän palvelutaso on pääsuunnan osalta tyydyttävä ja sivusuuntien osalta hyvä
- Koko tarkastelualueen liittymistä tämä on kuormittunein liittymä ja jonoutuminen on voimakkainta, kuitenkin vuodelle 2030 ennustetuilla liikennemäärillä ei vielä olla toimivuuden rajoilla ja toiminnan voidaan todeta olevan hyväksyttävää

Söderkullan koulutien liittymä

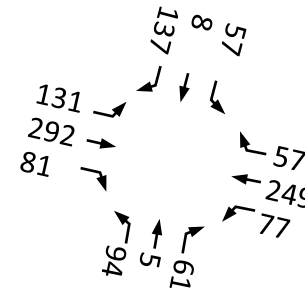
- Söderkullan Koulutien nykyinen kolmihaaraliittymä tullaan muuttamaan nelihaaraliittymäksi uuden ajoyhteyden toteutuessa etelän suunnasta
- Nykyinen Sipoonlahden koulu on laajenemassa toimintojen yhdistämisen seurauksena. Jatkossa alueella tulee toimimaan Söderkullan sivistys- ja vapaa-aikakeskus, johon kuuluu esiopetus- ja peruskoululuokat yhteensä 884 oppilaalle sekä 95 lapsen päiväkoti. Henkilökuntaa yksikössä työskentelee yhteensä 157 henkilöä.
- Koulukeskuksen ympäristössä on myös runsaasti liikunta- ja virkistyspalveluja, mm. urheilukenttä, salibandyhalli, skeittipuisto sekä frisbeegolfrata
- Arvio matkatuotoksesta perustuu koulun osalta oppilaiden ja henkilökunnan määrään, vapaa-ajantoimintojen osalta käytettävissä olevien pysäköintipaikkojen määrään (150 autopaikkaa).
- Iltahuipputunnin mitoitusti liikenne Söderkullan Koulutien osalta:
 - Saapuvat 192 ajoneuvoa, lähtevät 202 ajoneuvoa
 - → yht. n. 400 ajon/h
- Liittymän eteläpuolelle, uuden yhteyden varrelle on arvioitu tulevan kaksi uutta erikoistavarakaupan myymälää (tai yksi isompi myymälä), joiden liikennetuotos on huomioitu laskelmassa
- Lisäksi uuden yhteyden kautta kulkee läpiajoliikennettä Työpaikkatien suuntaan yhteensä noin 1600 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Uusiin toimintoihin perustuva matkatuotosarvio on laskettu *Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa* –oppaan mukaan (YM 2008)
- Etelän suunnasta maantiehen 170 liittyvän uuden yhteyden yhteenlaskettu liikennemäärä iltahuipputunnilla:
 - Maantieltä 170 etelän suuntaan 158 ajoneuvoa, etelän suunnasta mt 170:lle 159 ajoneuvoa
 - → yht. n. 320 ajon/h.

Söderkullan Koulutien liittymä IHT 2030



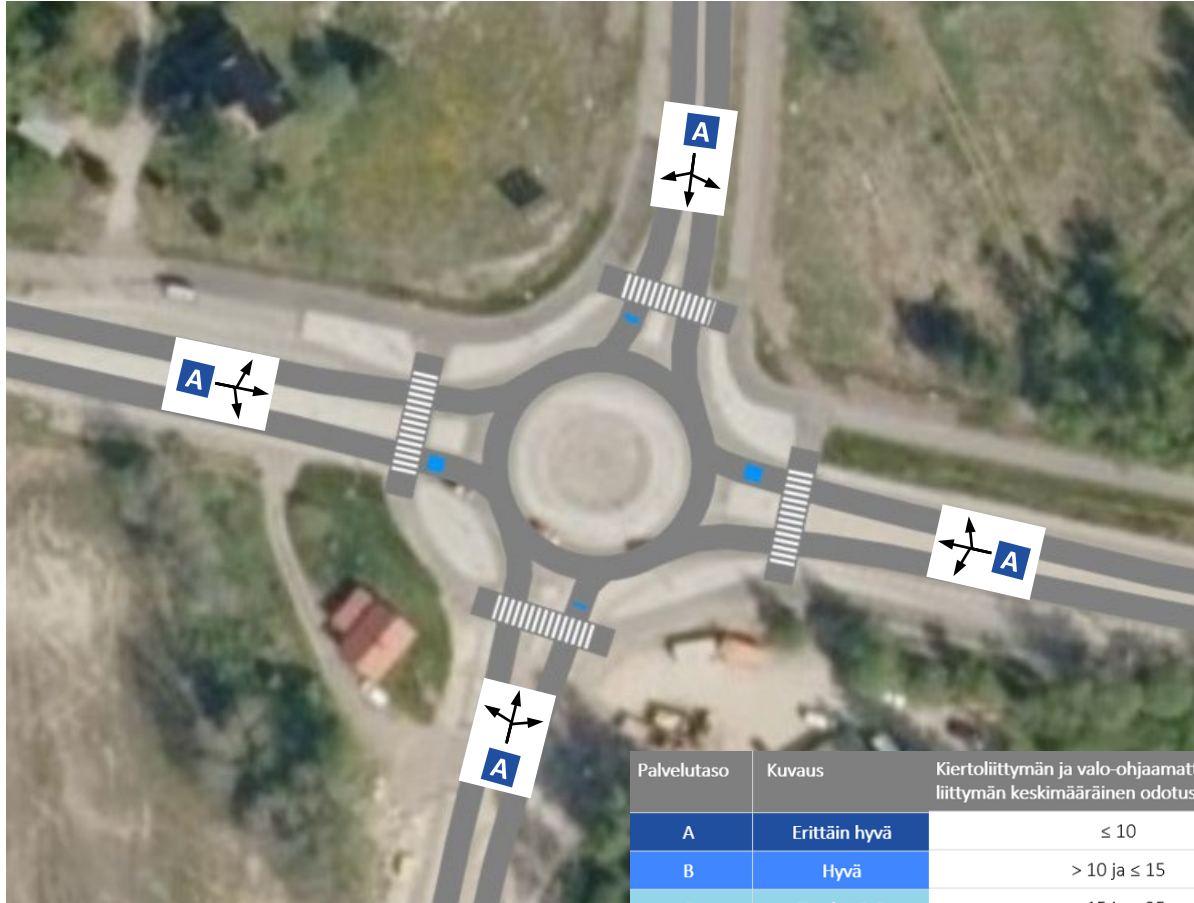
Palvelutaso	Kuvaus	Kiertoliittymän ja valo-ohjaamattoman liittymän keskimääräinen odotusaika (s)
A	Erittäin hyvä	≤ 10
B	Hyvä	> 10 ja ≤ 15
C	Tyydyttävä	> 15 ja ≤ 25
D	Välttävä	> 25 ja ≤ 35
E	Huono	> 35 ja ≤ 50
F	Erittäin huono	> 50

- Kuvassa on esitetty suuntakohtaisesti ajoneuvokohtaisiin viiveisiin (s/ajon.) perustuvat palvelutasot
- Lisäksi keskimääräiset jonopituudet on esitetty tulosuunnittain sinisellä
- Alla olevassa kaaviossa on esitetty iltahuipputunnin liikennemäärät ajosuunnittain
- Tämän liittymän simulaatiossa on huomioitu tavanomaista suurempi jalankulkijoiden määrä suojateillä (koulun läheisyys)
- Liittymän toiminta säilyy liikennemäärien kasvusta huolimatta erittäin hyvällä tasolla
- Pisimmillään viiveet ovat sivusuunnilta vasemmalle kääntyvillä ajoneuvoilla, sillä väistettävää liikennettä on runsaasti. Jonoutuminen on kuitenkin vähäistä.



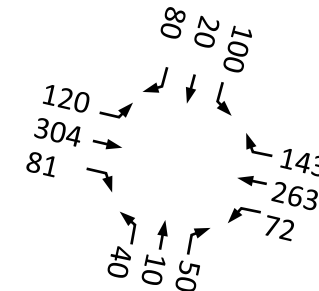
Uusi Porvoontie / Työpaikkatie / Graniittitie IHT 2030

Liite 11 / s. 28

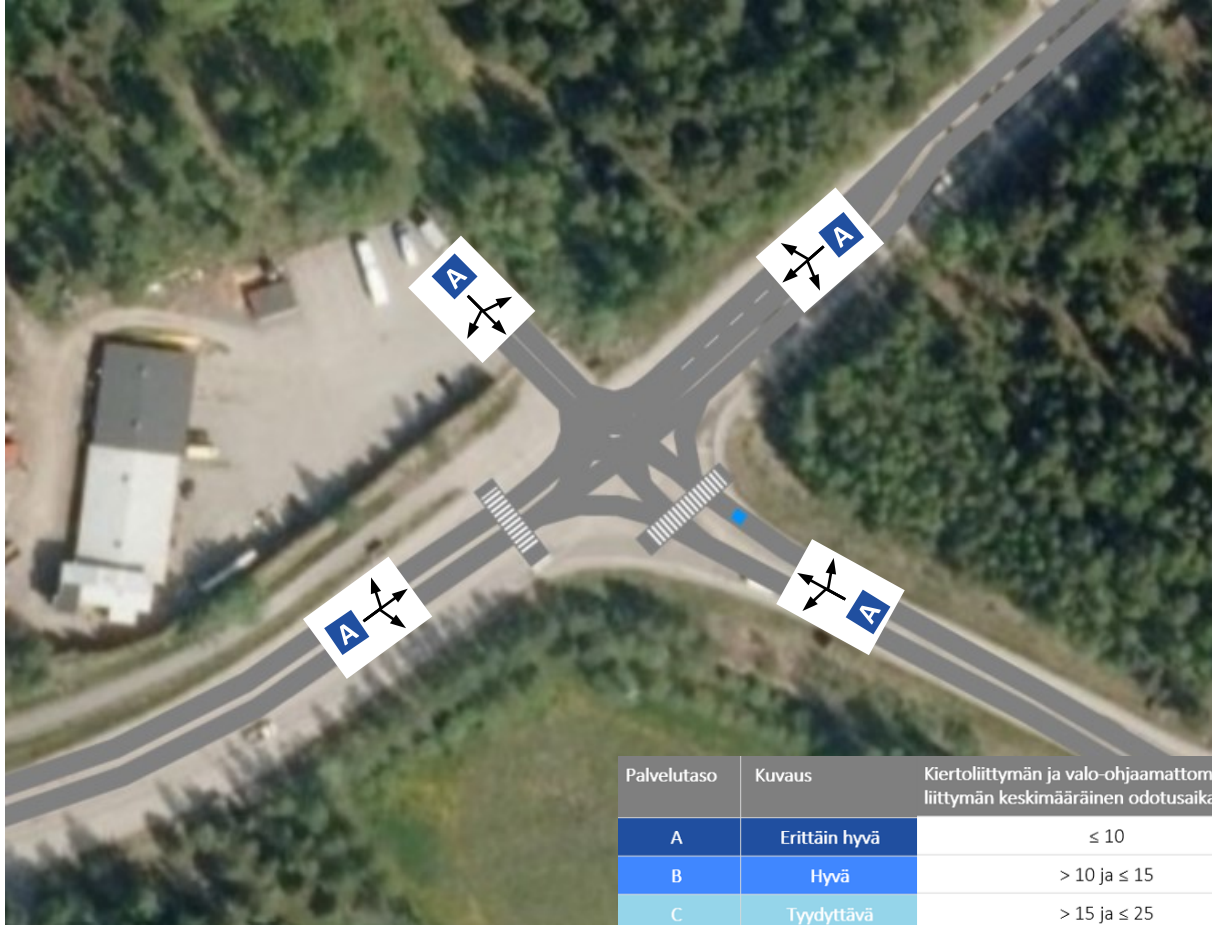


Palvelutaso	Kuvaus	Kiertoliittymän ja valo-ohjaamattoman liittymän keskimääräinen odotusaika (s)
A	Erittäin hyvä	≤ 10
B	Hyvä	> 10 ja ≤ 15
C	Tyydyttävä	> 15 ja ≤ 25
D	Välttävä	> 25 ja ≤ 35
E	Huono	> 35 ja ≤ 50
F	Erittäin huono	> 50

- Kuvassa on esitetty suuntakohtaisesti ajoneuvokohtaisiin viiveisiin (s/ajon.) perustuvat palvelutasot
- Lisäksi keskimääräiset jonopituudet on esitetty tulosuunnittain sinisellä
- Alla olevassa kaaviossa on esitetty iltahuipputunnin liikennemäärät ajosuunnittain. Simulaatiossa on huomioitu myös suojateiden käyttö
- Liittymän välityskyky säilyy liikennemäärän kasvusta huolimatta erittäin hyvällä tasolla
- Jonoutumista tai viiveitä ei synny käytännössä lainkaan

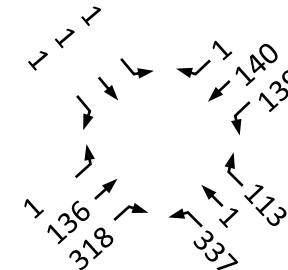


Uusi Porvoontie / Kalkkirannantie IHT 2030



Palvelutaso	Kuvaus	Kiertoliittymän ja valo-ohjaamattoman liittymän keskimääräinen odotusaika (s)
A	Erittäin hyvä	≤ 10
B	Hyvä	> 10 ja ≤ 15
C	Tyydyttävä	> 15 ja ≤ 25
D	Välttävä	> 25 ja ≤ 35
E	Huono	> 35 ja ≤ 50
F	Erittäin huono	> 50

- Kuvassa on esitetty suuntakohtaisesti ajoneuvokohtaisiin viiveisiin (s/ajon.) perustuvat palvelutasot
- Lisäksi keskimääräiset jonopituudet on esitetty tulosuunnittain sinisellä
- Alla olevassa kaaviossa on esitetty iltahuipputunnin liikennemäärät ajosuunnittain
- Simulaatiossa on huomioitu myös suojateiden käyttö
- Liittymän välityskyky säilyy liikennemäärän kasvusta huolimatta erittäin hyvällä tasolla
- Jonoutumista syntyy ainoastaan Kalkkirannantien tulosuunnalle, joka sekin on hyvin vähäistä ja tilapäistä



Yhteenveto toimivuustarkastelun johtopäätöksistä

- Toimivuustarkastelujen perusteella Söderkullan katuverkko kestää suunnitelluin toimenpitein liikennemäärien kasvun vuodelle 2030 ennustetulle tasolle. Vuoden 2030 tilanteessa liikenteen kasvuvaraa on edelleen olemassa, mutta ydinkeskustan osalta vapaata kapasiteettia on vain rajallisesti.
- Ennustetilanteessa ruuhkaisin tieosuus on Uudella Porvoontiellä välillä Eriksnäsintie – Amiraalintie, missä poikkileikkauksen ennustettu liikennemäärä on alueen suurin
- Kuormittunein liittymä iltahuipputunnilla on Uuden Porvoontien ja Amiraalintien kiertoliittymä, palvelutasot säilyvät kuitenkin vähintään tyydyttävällä tasolla vielä ennustetuilla liikennemäärillä
- Kuormittuneimmissa liittymissä jonot voivat hetkellisesti kasvaa pitkiksikin, mutta keskimäärin jonoutuminen ja ajoneuvokohtaiset viiveet pysyvät kohtuullisella tasolla
- Uudet katuyhteydet ja niihin liittyvät liittymät on tarkastelujen perusteella mahdollista toteuttaa minimikaistaratkaisuin. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta tulee kuitenkin harkita soveltuvinta liittymätyyppiä kohdekohtaisesti.
- Kalvolla 27 on listattu tunnistettuja katuverkon kehittämistoimenpiteitä kiireellisyysjärjestyksessä

Jalankulku ja pyöräliikenne

*Jalankulun ja pyöräliikenteen verkkotarkastelu Söderkullan
keskustassa*

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet

- Söderkullan alueen kasvu nostaa jalankulun ja pyöräliikenteen määriä merkittävästi kaikilla keskeisillä yhteyksillä. Keskustan laajuus ja palveluiden sijainti alueen ytimessä suosii erityisesti jalankulkua ja pyöräliikennettä kulkumuotona. Söderkullan ydinalueen jalankulun ja pyöräliikenteen reitistöä tulee täydentää ja laatutasoa kehittää, jotta liikennejärjestelmä tukee osaltaan muutosta.
- Alueelle on useita jalankulun yhteyksiä jo nykyisin, mutta monet reiteistä ovat laatutasoltaan heikkoja, pääosin kapeita (jopa <2,0m) yhteyksiä. Myös reittien epäjatkuvuuskohtia on erityisesti Amiraalintien eteläpäässä.
- Merkittävimmät muutokset yhteyksissä liittyvät alueelle suunniteltuun uuteen maankäyttöön – uusiin tonttikatuihin ja torialueen mahdolliseen siirtymiseen.
- Amiraalintien jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä tulee kehittää yhtenäisinä ja laadukkaina väylinä. Väylät tulee toteuttaa riittävän leveinä (>4,0 m) eroteltuina yhteyksinä. Amiraalintien parantamissuunnittelussa tulee myös huomioida kadulla kulkeva joukkoliikenne.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen pääreitit kulkevat mm. mt 170 pohjoispuolella, Amiraalintien ja Keskustatien liittymästä kohti urheilukenttää ja koulukeskusta, Amiraalintien länsipuolta sekä itä-länsisuunnassa Kompassikujan pohjoispuolelta Amiraalintielle. Söderkullan alueen kaavarungon laatimisen yhteydessä tulisi laatia tarkemmat ja hierarkkiset kävely- ja pyöräilyverkkotarkastelut koko Söderkullan alueen osalta.

Söderkullan alueen liikenneverkon toimenpiteet

Toimenpide-esitykset

Tulevaan maankäyttöön liittyvät keskeisimmät liikenneverkon toimenpide-esitykset		Toimenpiteen perustelut	Toimenpiteen kiireellisyys
1.	Kiertoliittymän toteutus Söderkullantien ja Eriksnäsintien liittymään	Liikenneturvallisuus ja liittymän kuormitus	Toteuttamistarve heti
2.	Suojatien lisääminen Amiraalintielle Keskustatien ja Opintien väliselle osuudelle	Amiraalintien estevaikutuksen vähentäminen	Mahdollisimman pian
3.	Suojatieturvallisuuden parantaminen maantiellä 170 LIDL:in kohdalla (usean kaistan ylitys) → liittymän rauhoittaminen tai LIVA-tarpeen arviointi	Vaarallinen mt 170:n ylittävä suojatie ja runsas autoliikennemäärä	Mahdollisimman pian
4.	Amiraalintien jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien parantaminen	Kadun parantamisen yhteydessä olisi hyvä olla jalkakäytävät Amiraalintien molemmin puolin	Ennen kaava-alueen uuden maankäytön toteutusta
5.	Katuyhteyksien parantaminen keskustan ja Sibbesborgin liikealueen välillä	Uuden maankäytön yhteydet, alueen saavutettavuuden parantaminen, Eriksnäsintien liikenteen vähentäminen	Maankäytön muutoksen tahdissa, erityisesti asiakasliikenteen kasvun myötä
6.	Söderkullan koulutien ja mt 170 liittymän kehittäminen	Liikennemäärän kasvaessa liittymän toimivuus arvioitava uudelleen	Maankäytön muutoksen tahdissa
7.	Taasjärven itäpuolisen yhteyden avaaminen	Uuden maankäytön yhteystarve	Maankäytön kasvun tahdissa



Kuva. Mt170 Lidlin kohdan suojatieylitys



Liikenneverkon toimenpide-esitykset

1.	Kiertoliittymän toteutus Söderkullantien ja Eriksnäsintien liittymään
2.	Suojatien lisääminen Amiraalintielle Keskustatien ja Opintien väliselle osuudelle
3.	Suojatieturvallisuuden parantaminen maantiellä 170 LIDL:in kohdalla (usean kaistan samanaikainen ylitys)
4.	Amiraalintien jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien parantaminen
5.	Katuyhteyksien parantaminen keskustan ja Sibbesborgin liikealueen välillä
6.	Söderkullan koulutien ja mt 170 liittymän kehittäminen
7.	Taasjärven itäpuolisen yhteyden avaaminen

