

## MUISTIO

## LIITE 8

Aihe: **Kommentit Aholahdentien uuden kaava-alueen liikenteellisistä vaikutuksista**  
 Päivämäärä: **21.10.2021**  
 Laati: **Mikko Lautala, Ramboll**  
**Jukka Räsänen, Ramboll**

### Tausta, lähtökohdat ja suunnitelmatilanne

Aholahdentien ja valtatie 14 väliselle entiselle peltoalueelle on valmisteilla asemakaavamuutos. Asemakaavaluonnos, selostus ja muu valmisteluaineisto on ollut yleisesti nähtävänä 19.5.2020-18.6.2020. Lausunnossaan luonnoksesta ja erillisessä sähköpostissaan POSELY kehotti selvittämään uuden liikerakennustontin liikennetuotoksen ja toi esille mm.

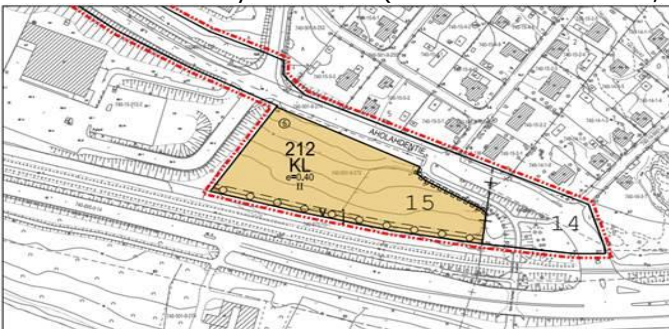
- *Tuleeko tontin liikenne olemaan sellaista, että esim. tontille kääntyvä liikenne alkaa jonoutua Aholahdentielle, jolloin sivukatujen liikenne ei pääse liikennevirtaan.*
- *Miten alueen nykyinen liikenneturvallisuuksutilanne muuttuu kohteen toteutuessa?*
- *Kaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi on hyvin niukkaa.*
- *Yleiskaavassa kevyen liikenteen väylä on osoitettu Aholahdentien eteläpuolelle. Miten sen jatkuvuus on huomioitu asemakaavassa?*
- *Onko kohde kävelijöiden ja pyöräilijöiden helposti saavutettavissa jne?*
- *Miten alueen nykyinen liikenneturvallisuuksutilanne muuttuu kohteen toteutuessa?*

Asemakaava-arkkitehti Pasi Heikkisen laskelman mukaan korttelialueen liikennetuotos olisi maksimissaan noin 2 800 ajoneuvoa/vrk (arvioitu käyttäen ympäristöministeriön matkatuotosopasta, 2008). Heikkisen mukaan on epätodennäköistä, että kaikki rakennusoikeus käytettäisiin. Liittymä tontilta tehtäisiin suoraan Aholahdentielle. Alustavassa kaavaehdotuksessa alue on KL-1 Liikerakennusten kortteli-alue, jolle saa sijoittaa lisäksi moottoriajoneuvojen huoltoaseman ja polttoaineen jakeluaseman. Asemakaavassa Aholahdentien katualuetta levennetään pari metriä etelään siten, että kadun reunaan mahtuisi korotettu jalkakäytävä. Kaupunki omistaa tontin ja tonttia ryhdytään markkinoimaan kaavan vahvistuttua (ei ole vielä tiedossa alueesta kiinnostuneita). Liikennetuotos on arvioitu olettaen, että paikalla on päivittäistavarakauppa ja koko rakennusoikeus on käytettynä (3468 k-m<sup>2</sup>).

Heikkisen matkatuotoslaskelma on laadittu seuraavasti (lähde: Pasi Heikkinen, sähköposti 13.10.2021):

- *koko rakennusoikeus käytettynä (3468 k-m<sup>2</sup>)*
- *myyntipinta-ala olisi noin 70 % kerrosalasta, eli noin 2400 m<sup>2</sup> (oma arvaus)*
- *140 käyntiä / 100 myynti-m<sup>2</sup> (taulukko 4.34) -> käyntejä noin 3360 vuorokaudessa.*
- *Käynneistä tapahtuisi henkilöautolla noin 67 % (taulukko 4.40) -> noin 2250 kävijää vuorokaudessa (alue on valtatie vieressä ja lähistöllä on runsaasti asutusta)*
- *Ajoneuvon keskiuormitus päivittäistavaroiden ostosmatkoilla 1,6 (taulukko 4.31) -> ajoneuvoja käy vuorokaudessa 1400, 1400 x 2 =2800*

Ote asemakaavan työversiosta (lähde: Pasi Heikkinen, sähköposti 7.10.2021)



## Kommentit liikenteellisistä vaikutuksista

### Arvio Aholahdentien liikennemäärästä

Aholahdentien liikennemääriä ei ole laskettu, mutta nykytilanteen liikennemäärätietoa (KVL, ajon./vrk) voidaan haarukoida valtatie 14 liikennemäärien (Väylävirasto, kuva alla) ja vanhan liikennemalliennusteen (Viatek Oy) antamien suuntautumistietojen pohjalta. Koska liikenteen pääsuunta on keskustaan, ja osa kuvassa näkyvästä valtatie liikennemäärämuutoksesta on Poukkusalmentien tuottamaa, Aholahdentien liikennemäärä on noin 6000–6500 autoa vuorokaudessa.



### Liikennetuotos

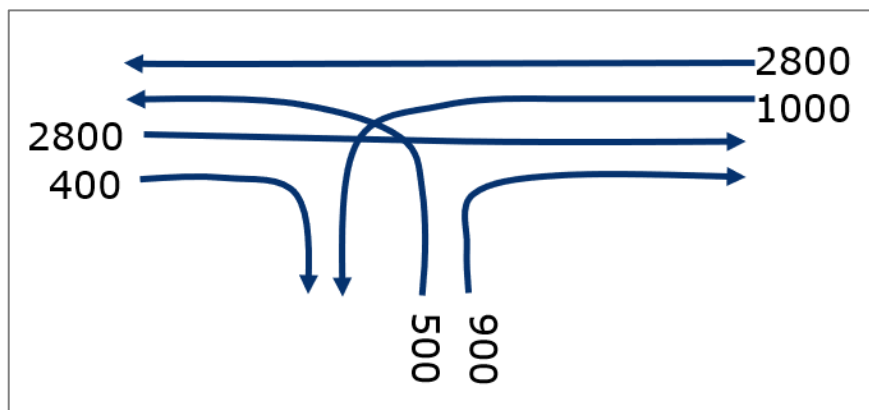
Uuden maankäytön liikennetuotos on voimakkaasti riippuvainen maankäytön tyypistä. Jos koko rakennusoikeus (3468 k-m<sup>2</sup>) toteutuu päivittäistavarakauppana, on 140 käyntiä/100 m<sup>2</sup> myyntipinta-alaa kohti mahdollinen (*Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa 27/2008*). Tämä johtaa noin 1400 autokäyntiin vuorokaudessa (KVL 2800 molemmat suunnat yhteensä). Tällainen kaupan yksikkö olisi noin kaksi kertaa niin suuri kuin nykyinen K-Supermarket viereisellä tontilla. Huipputunnin kysyntä olisi matkatuotoskäsikirjan tuntivaihtelukertoimilla noin 150–160 autoa/suunta.

Tontin käyttötarkoitukseen vaikuttaa paitsi kysynnän riittävyys, niin mahdollisuus pysäköintipaikkojen toteuttamiseen sekä se, että osa tontista on ajateltu huoltoasemapalveluille. K-supermarketin yhteydessä on noin 130 pysäköintipaikkaa, mitä merkittävästi suuremman paikkamäärän toteuttaminen nyt tarkasteltavalle tontille vaatisi niiden sijoittamisen rakennuksen kellariin. Useampikerroksinen pysäköintilaitos ei liene todennäköinen.

Herkkyystarkasteluna voidaan tutkia tilannetta, jossa *puolet rakennusoikeudesta* toteutuu päivittäistavarakauppana, *puolet erikoistavaran* (esimerkiksi huonekalu- tai kodintekniikkakauppa) kauppana ja lisäksi tontille tulee *neljän mittaripaikan kylmäasema*. Erikoistavarakaupan matkatuotos on noin 15 % päivittäistavarakaupan tuotoksesta (tässä tapauksessa KVL noin 400), ja kylmäaseman tyyppillisesti 50 käyntiä/mittaripaikka (KVL 400) ja koko tontin tuottama KVL 2200 autoa. Huipputunnin kysyntä olisi noin 120 autoa/suunta.

Toinen tapa tarkastella liikennemääriä on arvioida sitä pysäköintipaikkatarjonnan kautta. 150 autopaikkaa tuottaa 5–6 käyttäjää vuorokaudessa/autopaikka -kierrolla liikennemäärän KVL 1500–1800, ja iltapäivän huipputuntina 45 minuutin pysäköinnin kestolla jopa 200 auto/suunta.

Edellä arvioituja liikennemääriä on peilattu Väyläviraston liittymäsuunnitteluohjeisiin (*Tasoliittymät, Tiehallinto 2001*). Tuloksia arvioitaessa tulee muistaa, että suunnitteluohjeet on laadittu maantieympäristöön, ja nyt tarkastellaan tonttiliittymää kadulle. Uuden liiketontin liikenteestä noin 1/3 voidaan olettaa olevan uutta, valtatie suunnasta tulevaa, ja 2/3 Aholahdentien liikennevirrasta alueelle poikkeavia. Tällä olettamuksella liikennevirtakaavio päivittäistavarakauppavaihtoehdon pohjalta arvioiduilla maksimiliikennetuotoksilla on oheisen kuvan mukainen.



Sivusuunnan suuri liikennemäärä johtaa kaikissa edellä esitetyissä ennustetilanteissa sivusuunnan tulppaliittymään, eli ylittävälle suojatielle tulee saareke. Liikennemäärät ovat myös niin korkeita, että ohjeissa suositellaan erillistä vasemmalle kääntyvien kaistaa, sekä kolmihaaraliittymänä että nelihaaraliittymänä sijoitettuna Katiskatietä vastapäätä.

#### *Liittymän sijainti*

Liittymän mahdolliseen sijaintiin vaikuttaa se, miten vasemmalle kääntyvien kaista saadaan sovitettua alueelle. Levennyksen tasoitusmatka, hidastusosa ja odotustila vaativat Väyläviraston ohjeistuksen mukaan 50 km/h rajoitusalueella vähintään 70 m tilaa, 40 km/h rajoitusalueella 60 m ja 30 km/h rajoitusalueella 55 m. Kapteeninkadun ja Katiskatien väli mahdollistaa lisäkaistan. Joka tapauksessa tonttiliittymä olisi hyvä sijoittaa nelihaaraliittymänä Katiskakadun kohdalle, muuten alueen liittymätiheys nousee suureksi.

Samassa yhteydessä tulee pohtia alueen liikennejärjestelyjä laajemminkin. Väyläviraston ohjeistuksen mukaan myös Katiskatielle kääntyville olisi samalla helppo toteuttaa vasemmalle kääntyvien kaista, ja nykyisen K-Supermarketin pihaan kääntyville olisi hyvä saada vasemmalle kääntyville kaista. Erityisesti kun vt 14 alikulusta tulevaa jkp-tietä on tarpeen jatkaa K-Supermarketin liittymään asti, niin myös tonttiliittymähaarakalle tarvitaan saareke. Ohjeistuksen perusteella nykyisetkin liikennemäärät edellyttäisivät tulppaliittymää, mikäli nykyisen kaupan liikennemäärä on noin puolet edellä arvioidusta uuden tontin liikennemäärästä.

#### *Jalankulku- ja pyöräilyväylä*

Uuden maankäytön myötä Aholahdentien eteläpuolelle tulee selvä jalankulku- ja pyöräilyväylän tarve: nykyistä alikulusta nousevaa bussipysäkin takaa suojatielle loppuvaa jkp-tietä tulisi jatkaa Aholahdentien eteläpuolelle aina K-Supermarketin suojatielle asti. Asemakaavaehdotuksessa esitetty parin metrin leventäminen *vain jalankulkuväyläksi* ei riitä. Jkp-tien rakentaminen edellyttää järjestelyitä myös K-Supermarketin liittymään, eli liittymään tulee toteuttaa suojatien keskisaareke (pelkkä tiemerkitetty suojatie ei riitä turvaamaan ylityksiä). Keskisaarekkeen rakentaminen edellyttää myös liittymähaaran muotoilua, koska saareke ei mahdu nykyiseen liittymähaaraan. Nykyisin liittymässä sijaitseva K-Supermarketin kyltti tulee siirtää parempaan paikkaan (on jo nykyisin näkemien kannalta haastavassa paikassa).

### *Joukkoliikenne*

Nykyiset pysäkit sijaitsevat Katiskatien liittymässä. Mikäli uuden kaava-alueen liittymä toteutetaan 4-haaraliittymänä Katiskatien kohdalle, vaatii uusi liittymä muutoksia myös pysäkkijärjestelyihin.

### *Huomiot liikenneturvallisuussuunnitelmasta 2018*

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on tuotu esille Aholahdentieltä mm. seuraavat ongelmat:

- Katiskatien kohdan suojatie on turvaton ajonopeuksien ja punaisen vanhan talon takia (talo nykyisin poistettu).
- Aholahdentiellä on hidasteen ja/tai keskisaarekkeellisen suojatien tarve (lukuisia nykyisiä suoja-  
tieohjeistuksen vastaisia vain tiemerkitäviä suojateitä 50 km/h rajoitusalueella).

Tekninen lautakunta on hylännyt liikenneturvallisuussuunnitelman nopeusrajoituksen alentamisesityksen 50 -> 40 km/h. Aholahdentien liikennemäärät ja ongelmat eivät ole ainakaan pienentyneet viime vuosina, joten nopeusrajoituksen alentaminen on edelleen tarpeen. Uuden kaava-alueen toteutuessa – ja jotta nyt K-Supermarketin liittymän takia – tulee ehdottomasti tarpeen ainakin Aholahdentien itäpäähän nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h:iin.

Kaava-alueen uuden liittymän yhteydessä tulee lisäksi väistämättä suojatien tarve liittymän välittömään läheisyyteen, ellei ole hyödynnettävissä Katiskatien nykyistä suojatietä. Riippumatta suojatien sijainnista, tulee suojatien kohdalle hidasteen tarve. Suojatie tulee pyrkiä toteuttamaan siten, että se kulkee vain yhden samansuuntaisen ajokaistan yli (ei suojatietä kääntymiskaistojen kohdalle).