

Vastaanottaja
Vöyriin kunta

Asiakirjatyyppi
Liikenneselvitys

Päivämäärä
03/2024

Keskustan asemakaavanmuutoksen liikenneselvitys

Vöyri

Keskustan asemakaavanmuutoksen liikenneselvitys

Vöyri

Projekti **Vöyriin keskusta-alueen asemakaavan liikenneselvitys**
Projekti nro
Vastaanottaja **Mats Dahlin**
Asiakirjatyyppi **Liikenneselvitys**
Versio **01**
Päivämäärä **8.3.2024**
Laatija **Hannakaisu Turunen, Tanja Luoma**
Tarkastaja **Jonas Lindholm**
Kuvaus **Asemakaavan liikenneselvitys**

Ramboll
Teräksenkuja 1-3 E
65100 VAASA

P +358 20 755 611
F +358 20 755 6201

Sisältö

1.	Johdanto	2
2.	Tavoitteet	2
2.1	Maankäytön tavoitteet	2
2.2	Liikenteelliset tavoitteet	3
3.	Nykytilanteen liikenneympäristö	3
3.1	Liikennemäärät	3
3.2	Onnettomuudet	3
3.3	Jalankulku- ja pyöräliikenne sekä joukkoliikenne	5
4.	Liikenne-ennuste	7
5.	Toimenpide-ehdotukset	8
5.1	Liittymäjärjestelyt	8
5.2	Jalankulku ja pyöräliikenteen yhteydet	9
5.3	Nopeusrajoitukset	12
6.	Vaikutukset	13
6.1	Sujuvuus	13
6.2	Turvallisuus	13
7.	Yhteenveto	13

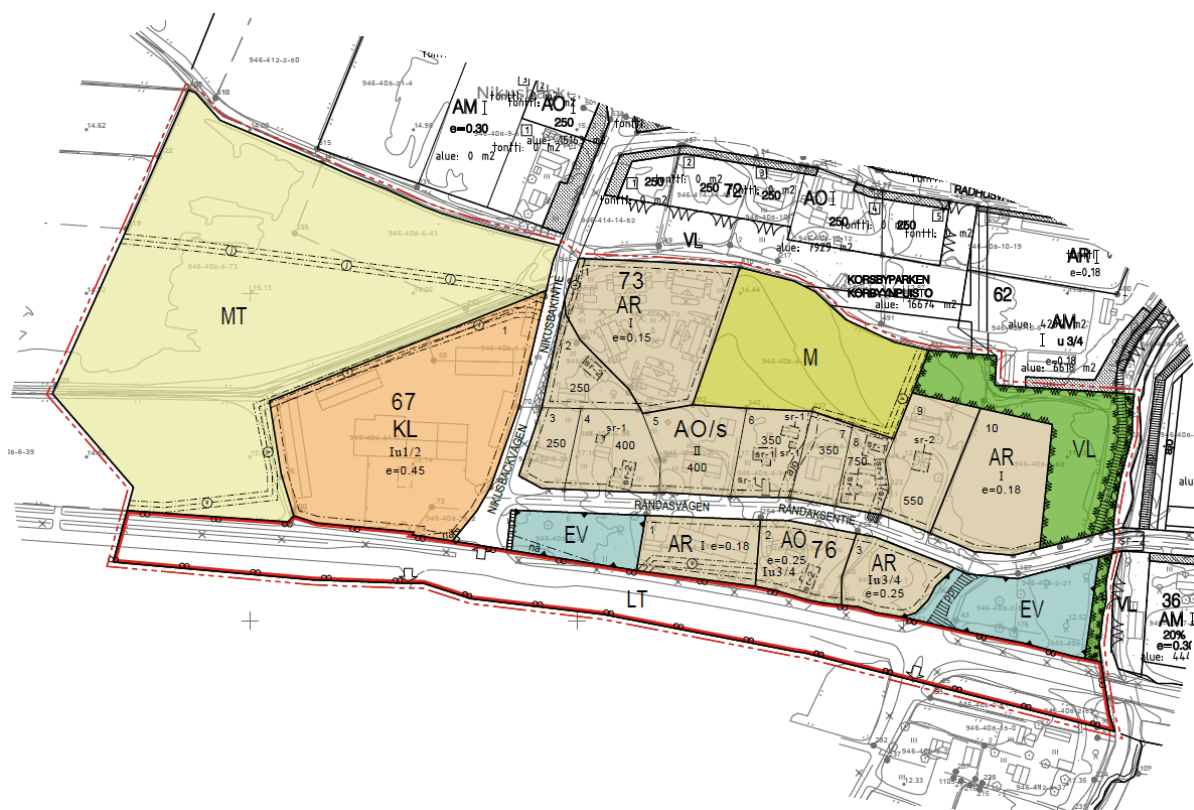
1. Johdanto

Tässä Vöyrin keskusta-alueen asemakaavan muutoksen liikenneselvityksessä tarkastellaan Larvintien liittymien toimivuutta Rändaksentien ja Vöyrintien välisellä alueella sekä asemakaava-alueen jalankulku- ja pyöräliikenneyhteyksiä. Selvityksessä laaditaan liikenne-ennuste ja matkatuotoslaskelma alueelle sekä arvioidaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta ja tehdään niiden pohjalta toimenpide-ehdotuksia. Liikenneselvityksessä arvioidaan asemakaavan sekä ehdotettujen toimenpiteiden liikenteellisiä vaikutuksia.

2. Tavoitteet

2.1 Maankäytön tavoitteet

Asemakaavan muutoksen tarkoituksena on Larvintien/Rändaksentien päivittäminen nykytilannetta vastaavaksi. Lisäksi tavoitteena on tarkistaa korttelialueita suunnittelualueen sisällä mm. liikenteellisiä tarpeita varten. Asemakaavan keskeiset maankäyttövaraukset muodostuvat Liikerakennusten korttelialueesta (KL), Erillispientalojen korttelialueesta (AO), Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialueesta, Maa- ja metsätalousalueesta (M) sekä lähivirkistysalueesta, jolla ympäristö säilytetään (VL) ja Puiston (VP) merkinnöistä ja määräyksistä.



Kuva 1. Alustava asemakaavaluonnos.

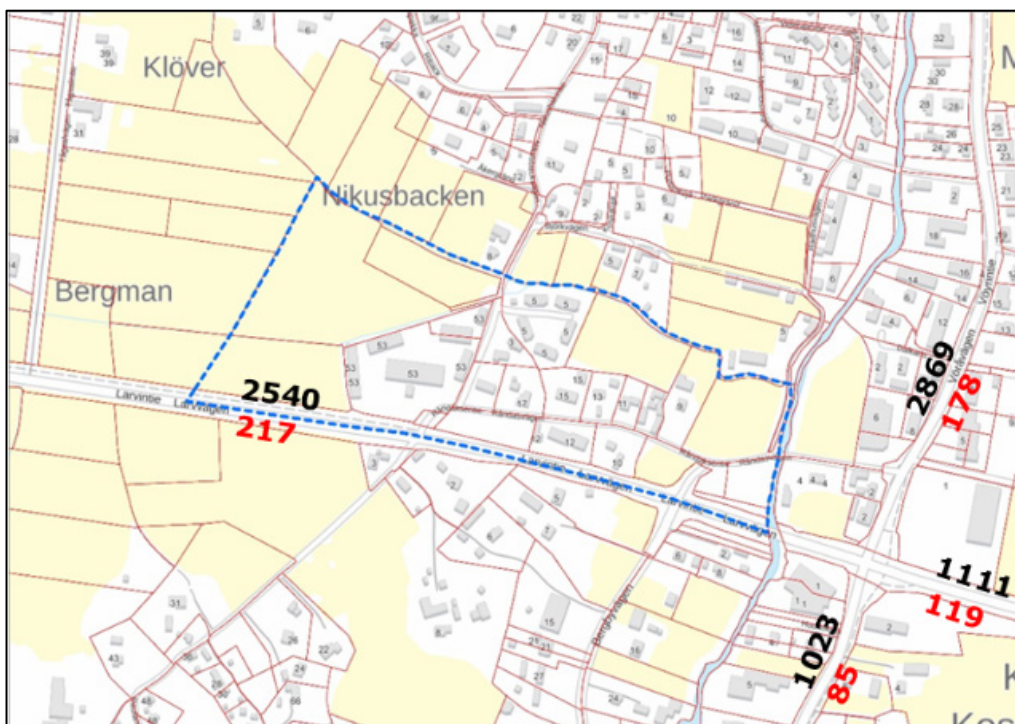
2.2 Liikenteelliset tavoitteet

Liikenteellisinä tavoitteina on varmistaa asemakaava-alueen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus. Larvintien ja Råndaksentien liittymän muotoilu ja kääntymiskaistatarpeet tarkistetaan siten, että liittymän kapasiteetti riittää myös ennustetilanteessa. Lisäksi selvitetään jalankulku- ja pyöräliikenteen kehittämistarpeet.

3. Nykytilanteen liikenneympäristö

3.1 Liikennemäärät

Suunnittelualue rajautuu etelässä seututiehen 725, eli Larvintiehen, jolla on vuoden 2021 liikennemittausten mukaan ollut liikennettä noin 2540 ajoneuvoa/vrk (raskaanliikenteen osuus noin 8,5 %). Muita suunnittelualueen lähellä olevia teitä ovat suunnittelualueen itä- ja eteläpuolella oleva Vöyrintie, Kaurajärventie sekä Rekipellontie. Keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät on esitetty **kuvassa 2**. Mustalla on esitetty kokonaisliikenne ja punaisella on raskaiden ajoneuvojen määrä.

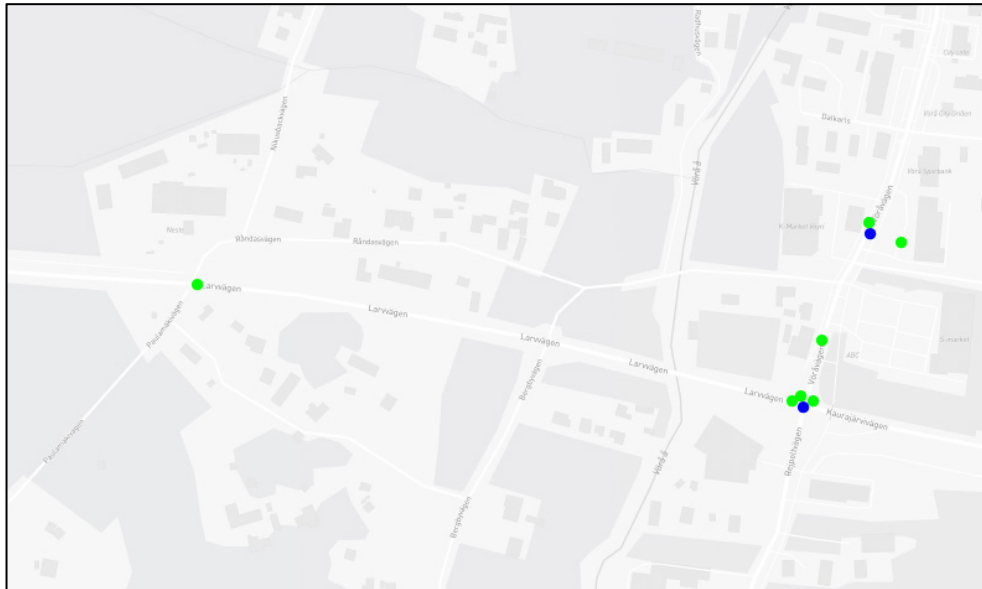


Kuva 2. Liikennemäärät vuonna 2021. Lähde: Väylävirasto

3.2 Onnettomuudet

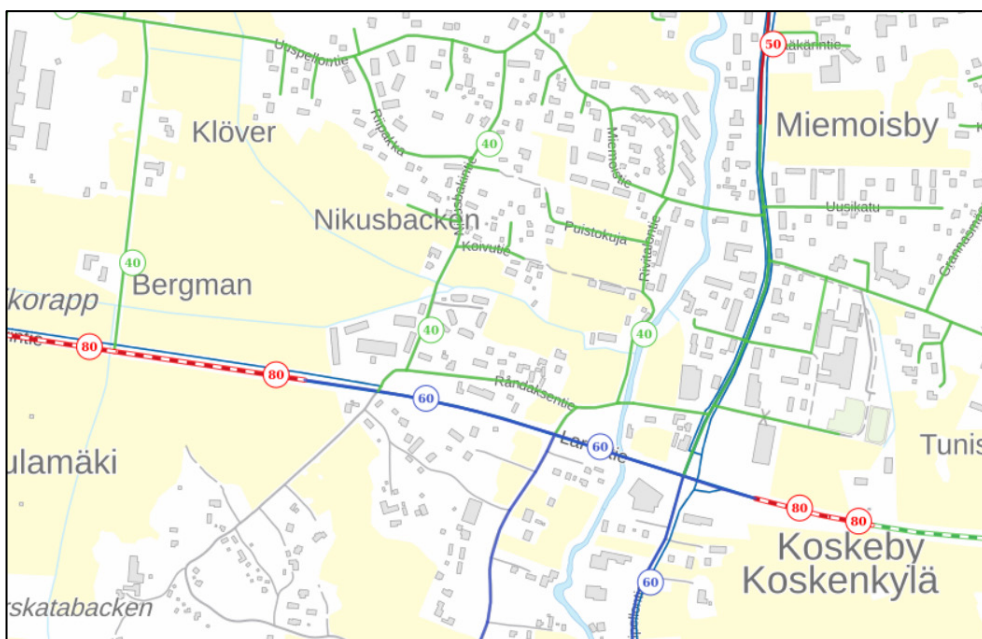
Tarkastelualueella on sattunut vuoden 2018 jälkeen yhdeksän liikenneonnettomuutta, joista seitsemän on ollut omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia ja kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Yksi omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus on sattunut maantien 725 ja Råndaksentien liittymässä ja muut onnettomuudet Vöyrintiellä. Vöyrintien ja maantien 725 liittymässä on sattunut useita onnettomuuksia.

Onnettomuudet ovat olleen pääasiassa risteämisonnettomuuksia sekä yksi peräänajo ja yksi jalankulkijaonnettomuus. **Kuvassa 3** on esitetty alueella sattuneet onnettomuudet. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet on merkitty vihreällä ja henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet on merkitty sinisellä.



Kuva 3. Onnettomuudet vuoden 2018 jälkeen. Lähde: Poliisin ja pelastuslaitoksen tietokannat

Kuvassa 4 on esitetty nykyiset nopeusrajoitukset. Maantie 725, eli Larvintietä lännen suunnasta suunnittelalueen kohdalle tullessa, nopeusrajoitus laskee 80 km/h:sta 60 km/h ja idästä lähestyttäessä nopeusrajoitus on 100 km/h, laskien 80 km/h ja 60 km/h ennen Vöyrintien liittymää. Muutoin suunnittelalueella on 40 km/h nopeusrajoitus.



Kuva 4. Tarkastelun nopeusrajoitukset

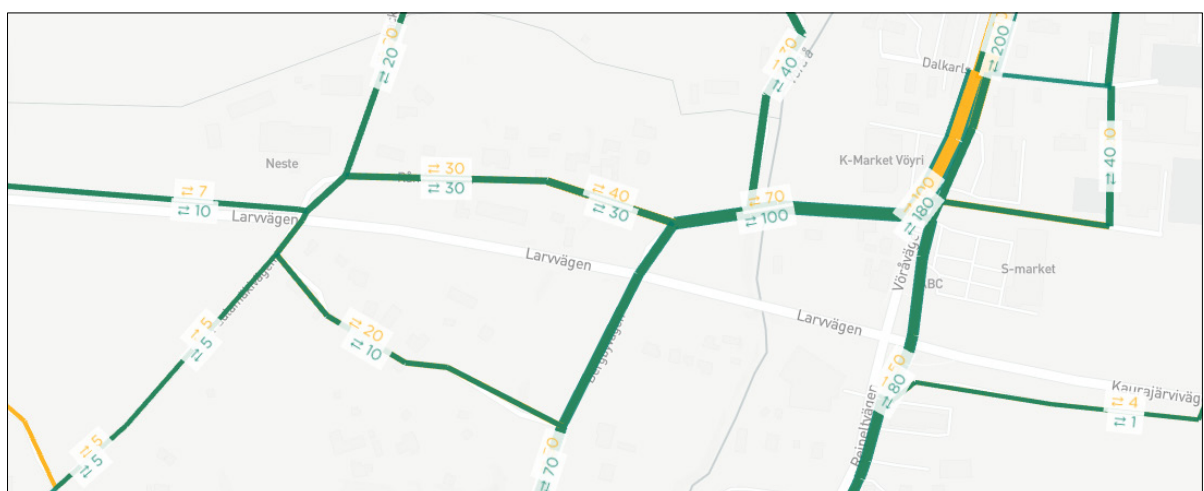
3.3 Jalankulku- ja pyöräliikenne sekä joukkoliikenne

Kuvassa 5 on esitetty oranssilla yhtenäisellä viivalla jalankulku- ja pyörätiet. Oranssilla katkoviivalla, välillä Bergbyvägen – Nikusbackavägen - Råndaksentie on esitetty jalankulku- ja pyörätie, jolla on sallittu tonteille ajo (**Kuva 7**). Maanteiden 725 ja 718 liittymässä on jalankulku- ja pyöräliikenteen alikulku maantien 725 ali liittymän itäpuolella. Keltaisella on merkitty jalkakäytävät ja sinisellä suojateiden kohdat.

Kuvassa 6 on esitetty Brutus -liikennemallin mukaiset päivittäiset jalankulkijamäärät keltaisella ja pyöräilijämäärät vihreällä. Joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat Larvintien ja Vöyrintien varrella. (**Kuva 8**)



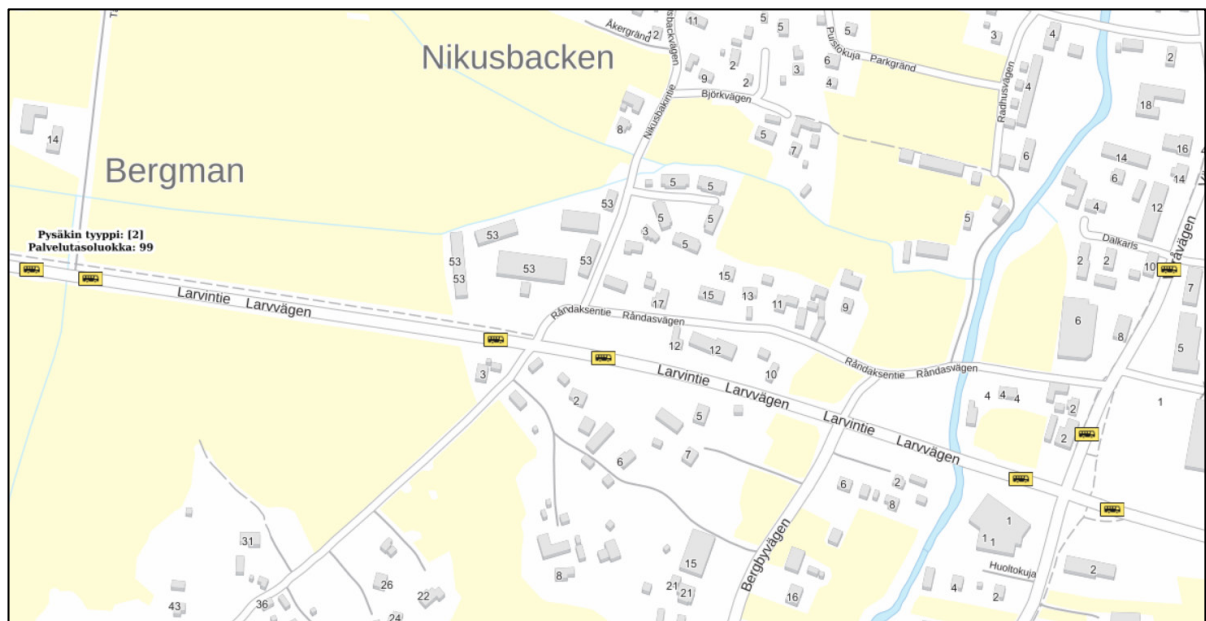
Kuva 5. Tarkastelualan jalankulku- ja pyörätiet sekä suojatiet.



Kuva 6. Jalankulku- ja pyöräliikenteen mallinnettu määrä. (Brutus by Ramboll)



Kuva 7. Rändaksentie on osoitettu jalankulku- ja pyörätieksi välillä Bergbyvägen - Nikusbackavägen.



Kuva 8. Joukkoliikenteen pysäkit

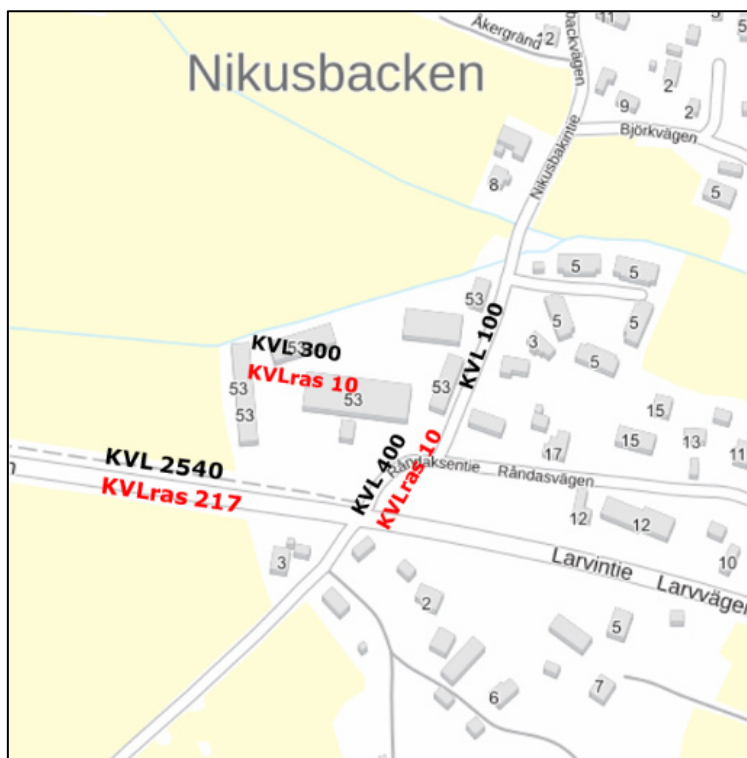
4. Liikenne-ennuste

Liikenne-ennuste perustuu maantien 725 osalta liikenteen yleiseen kasvuun ja KL-tontin osalta matkatuotosarvioon sekä kävijämäärätietoihin. Asuinalueen osalta on tehty karkea liikennemääräarvio.

Maantien 725 liikennemäärä on vuonna 2021 2540 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä 217 ajon/vrk. Kevyiden ajoneuvojen kasvukerroin vuoteen 2040 on Pohjanmaan seututeillä 1,105 ja raskaiden 1,084. Maantiellä 725 ennustetaan olevan liikennettä vuonna 2040 noin 2800 ajon/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 235 ajon/vrk.

KL-tontin matkatuotos on laskettu matkatuotuskäsikirjan mukaisesti huomioimalla nykyinen myyntipinta-ala 1530 kem-2 ja matkatuotoksena 10 kävijää/100 kem-2, vaihteluvälin ollessa 8–22 kävijää/100 kem-2. Henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste erikoistavarakaupan ostosmatkoilla alle 20 000 asukkaan kaupunkiseuduilla 1,69 ja kulkutapajakauma 93 % henkilöautolla. Näiden perusteella KL-tontti tuottaa liikennettä noin 170 ajon/vrk. Kuorma-autokuljetuksia on matkatuotuskäsikirjan mukaan 0,3 kpl /100 myynti-m2, eli raskasta liikennettä syntyy noin 9 ajon/vrk.

KL-tontilla sijaitsee myös polttoaineen jakelupiste, jossa on kaksi mittariapaikkaa. Matkatuotos automaattiasemalla on matkatuotuskäsikirjan mukaan 25–260 käyntiä/mittariapaikka, 0,5–1 kuorma-autokäyntiä/vrk. Toimijalta saatujen tietojen mukaan tankkaajia asemalla on 50–100 autoa päivittäin, mikä vastaa hyvin matkatuotostietoja. Osa kävijöistä arvioidaan olevan samoja kuin rautakaupan kävijät, joten KL-tontin kokonaisliikennemääräksi arvioidaan 300 ajon/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 10 ajon/vrk.



Asuinalueen matkatuotoksen arviointi on vaikeaa, koska katuverkko monimutkainen, eikä voida tarkalleen päätellä mihin liikenne suuntautuu. Alueella on karkeasti arvioiden noin sata kotitaloutta, osa liikenteestä suuntautuu etelään, osa itään. Arvioidaan asutuksen tuottamaksi liikenteeksi noin 100 ajon/vrk.

Sivusuunnan yhteenlaskettu liikennemäärä on n. 400 ajon/vrk, josta raskasta liikennettä 10 ajon/vrk. Asemakaava-alueen liikenne-ennuste vuodelle 2040 on esitetty **kuvassa 9**.

Kuva 9. Liikenne-ennuste 2040.

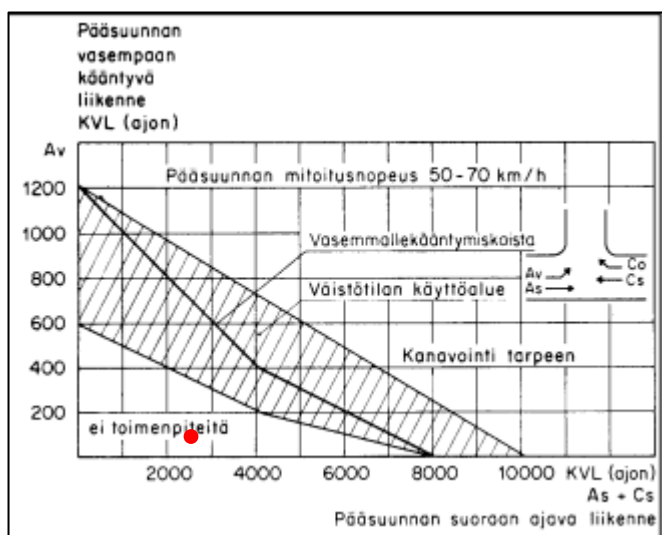
5. Toimenpide-ehdotukset

5.1 Liittymäjärjestelyt

Bergbyvägenin nelihaaraliittymän pohjoinen haara on kaavassa osoitettu suljettavaksi. Maanteillä tavoitteena on sulkea tai porrastaa kaikki nelihaaraliittymät, koska niissä onnettomuusriski on huomattavasti suurempi kuin t-liittymissä tai kiertoliittymissä konfliktipisteiden suuren määrän vuoksi. Liittymästä on lännen suuntaan huono näkemä tien pystygeometrian vuoksi. Vaasan suunnasta lähestytään liittymää mäen päältä, jolloin nopeudet nousevat helposti suuremmiksi kuin 60 km/h.

Maantien 60 km/h nopeustason vuoksi ei ole suositeltavaa myöskään jättää mahdollisuutta jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteydelle, jotta tähän ei muodostuisi ylityspaikkaa, vaan jalankulku- ja pyöräliikenne ohjattaisiin maantien eteläreunaan tai uudelle linjaukselle rakennettavaa jalankulku- ja pyörätieyhteyttä pitkin käyttämään Vöyrintien liittymässä olevaa alikulkua. Bergbyvägenin pohjoisen liittymähaaran sulkeminen ei aiheuta merkittävää kiertohaittaa ajoneuvoliikenteelle. Mikäli jalankulku- ja pyöräliikenteelle ei rakenneta erillistä väylää, tulee sille jättää kulkumahdollisuus Bergbyvägenin liittymään.

Maantien 725 ja Råndasvägenin liittymän vasempaankääntymiskaistan tarvetta on tutkittu **kuvan 10** mukaisen nomogrammin avulla. Pääsuunnan suoraan ajavaa liikennettä on noin 2600 ajon/vrk. Pääsuunnalta vasemmalle kääntyviä saisi olla alle 300 ajon/vrk, ennen kuin tarvittaisiin väistötila ja noin 600 ajon/vrk ennen kuin tarvittaisiin erillinen vasemmallekääntymiskaista. Tällöin liittymän sivusuunnan kokonaisliikennemäärä saisi olla 1200 ajon/vrk ennen kuin tarvittaisiin väistötila ja 2400 ajon/vrk ennen kuin tarvittaisiin vasemmallekääntymiskaista, jos oletetaan että liittymästä käännyttäen yhtä paljon idän ja lännen suuntaan. Sivusuunnan liikennemäärä jää reilusti alle em. arvojen, joten väistötilalle tai vasempaankääntymiskaistalle ei ole tarvetta.

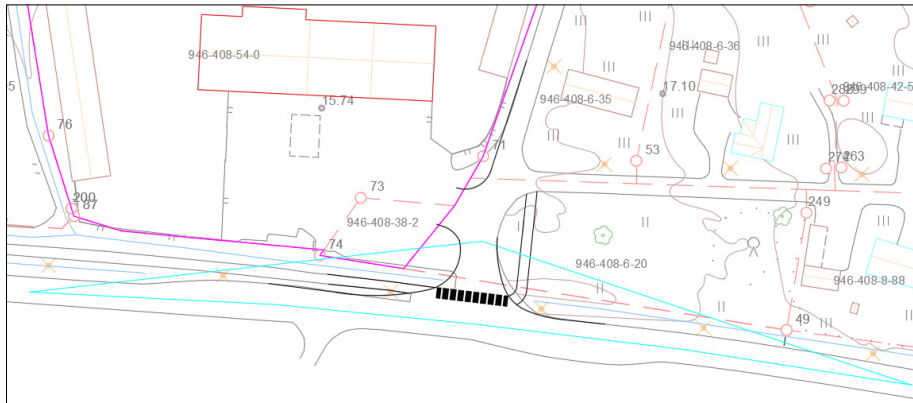


Kuva 10. Vasemmallekääntymiskaistan tarve t-liittymässä.

Råndasvägenin liittymä suositellaan muotoiltavaksi **kuvan 11** mukaisesti siten, että KL-tontin liittymän ja maantieliittymän välille jäisi noin 20 m pitkä liittymäkieltoalue. Jalankulku- ja

pyöräliikenteen selkeyttämiseksi liittymäalueella suositellaan erillisen jalankulku- ja pyörätien rakentamista maantien 725 ja Råndasvägenin välille. Rakennettavan yhteyden pituus on noin 35 m. Lisäksi liittymään tulee maalata suojatie. Keskisaareke ei mahdu liittymään KL-tontille kääntyvän raskaan liikenteen ajourien vuoksi.

Liittymässä on lisäksi huomioitava **kuvassa 11** esitetty näkemäalue. Kaavaan tulee merkitä KL-tontin kaakkoiskulmaan liittymäalueen näkemäalue, johon ei saa sijoittaa korkeaa aitaa tai muuta näkemäestettä.



Kuva 11. Råndasvägenin liittymän jäsentely ja muotoilu sekä näkemäalue.

5.2 Jalankulku ja pyöräliikenteen yhteydet

Jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteyksiä tulee kehittää siten, että maantien 725 erilliseltä väylältä sekä maantien 725 eteläpuolelta Bergbyvägeniltä muodostuu turvalliset yhteydet keskustaan Vöyrintien jalankulku- ja pyörätielle. **Kuvassa 12** on esitetty magentalla yhtenäisellä viivalla uusi rakennettava erillinen jalankulku- ja pyörätieyhteys Mt 725:n väylältä Råndasvägenille. Magentalla katkoviivalla on esitetty Bergbyvägenin pohjoispuolinen osuus, joka voitaisiin osoittaa pyörätieksi, jolla tontilleajo on sallittu. Vaihtoehtoisesti koko Råndasvägen-Bergbyvägen-osuus voitaisiin osoittaa kylätieksi, jos kadun päällysteen leveys on vähintään 5.6 m. Ratkaisua varten päällysteleveys tulisi mitata. Bergbyvägenin eteläinen osuus voidaan osoittaa kylätieksi. Violetilla on esitetty maantien eteläreunaan rakennettava jalankulku- ja pyörätie ja sinisellä vaihtoehtoinen yhteys suljettavan Bergbyvägenin liittymän kautta.



Kuva 12. Nykyiset ja uudet pyörätiejärjestelyt ja vaihtoehtoiset linjaukset

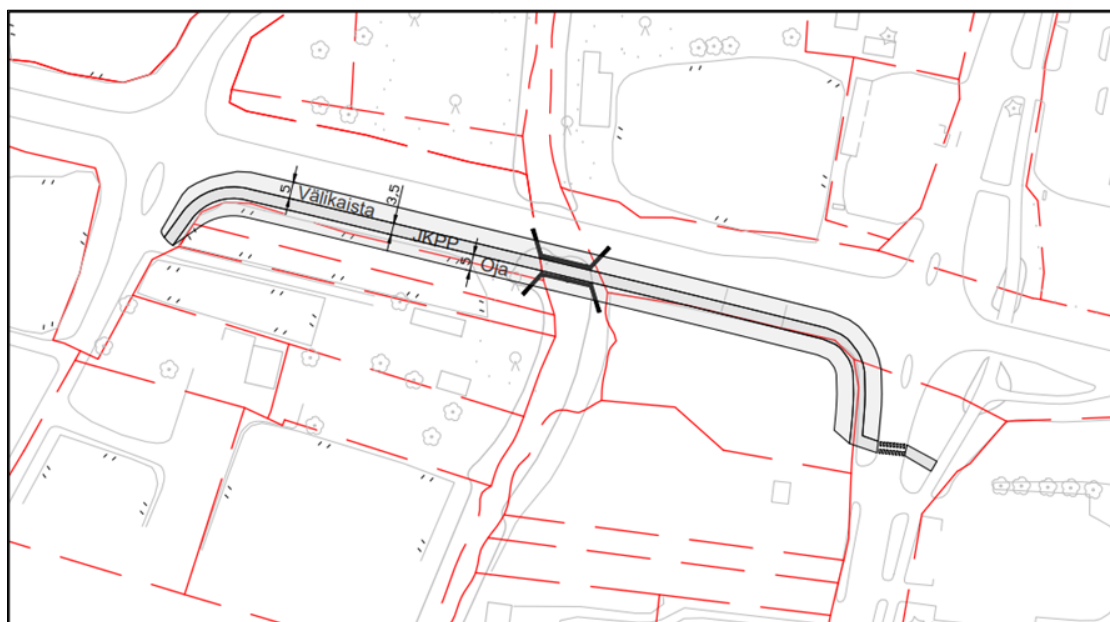
Bergbyvägenillä ongelmana on suojellun sillan kohta, joka on vaarallinen jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen kannalta matalien kaiteiden vuoksi. Olisi selvitettävä tarkemmin suojelumääräyksistä, onko esimerkiksi kaiteiden korottaminen mahdollista. **Kuvassa 13** on esimerkkinä Tuovilan kivisillan kaiteiden korotus.



Kuva 13. Tuovilan kivisilta, esimerkikohde kaiteiden korottamisesta.

Maantien 725 eteläpuolelta kuljetaan nykyisin Bergbyvägenin liittymän kautta keskustaan. Maantien ylitys 60 km/h nopeusrajoitusalueella ei ole turvallinen. Kaavassa osoitetun liittymän sulkemisen myötä jalankulku- ja pyöräliikenteelle on osoitettava uusi reitti tai nykyisen reitin turvallisuutta on parannettava.

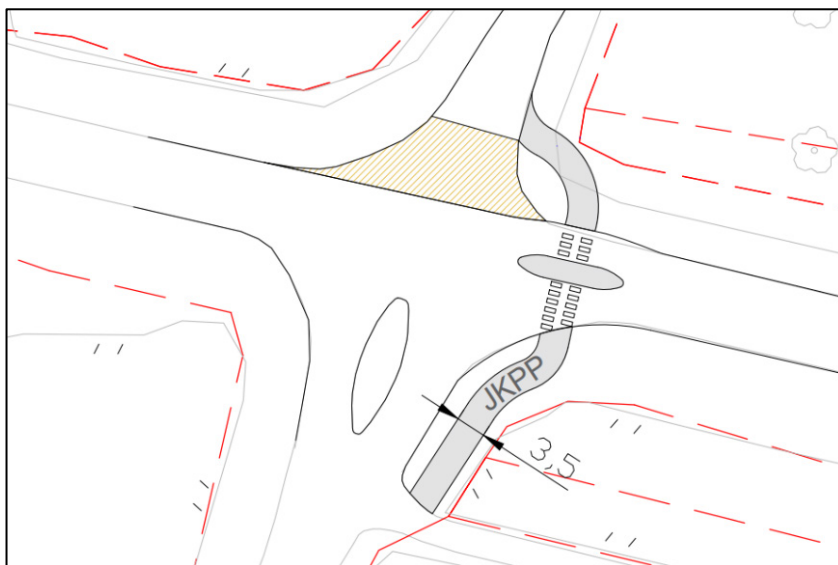
Maantien 725 eteläreunaan osoitettavan erillisen jalankulku- ja pyörätien myötä jalankulku- ja pyöräliikenne saataisiin ohjattua Vöyrintien liittymän alikulkuun. Nykyiselle tiealueelle on varattu tilaa jalankulku- ja pyörätielle, mutta alue on vielä yksityisen omistuksessa ja käytössä. Tontilla on tietävästi tilanpuutetta. Joen ylittävässä maantiesillassa ei ole tarpeeksi leveyttä jalankulku- ja pyörätielle, joten tarvittaisiin erillinen jalankulku- ja pyöräliikenteen silta. Alustava tilantarve uudelle jalankulku- ja pyörätielle on yhteensä 13,5 metriä, jossa välikaista pyörätien ja maantien välissä on leveydeltään 5 metriä, yhdistetty jalankulku- ja pyörätie 3,5 metriä ja ojan leveys 5 metriä. **(Kuva 14)**



Kuva 14. VE 1. Maantien eteläpuolinen jalankulku- ja pyörätie.

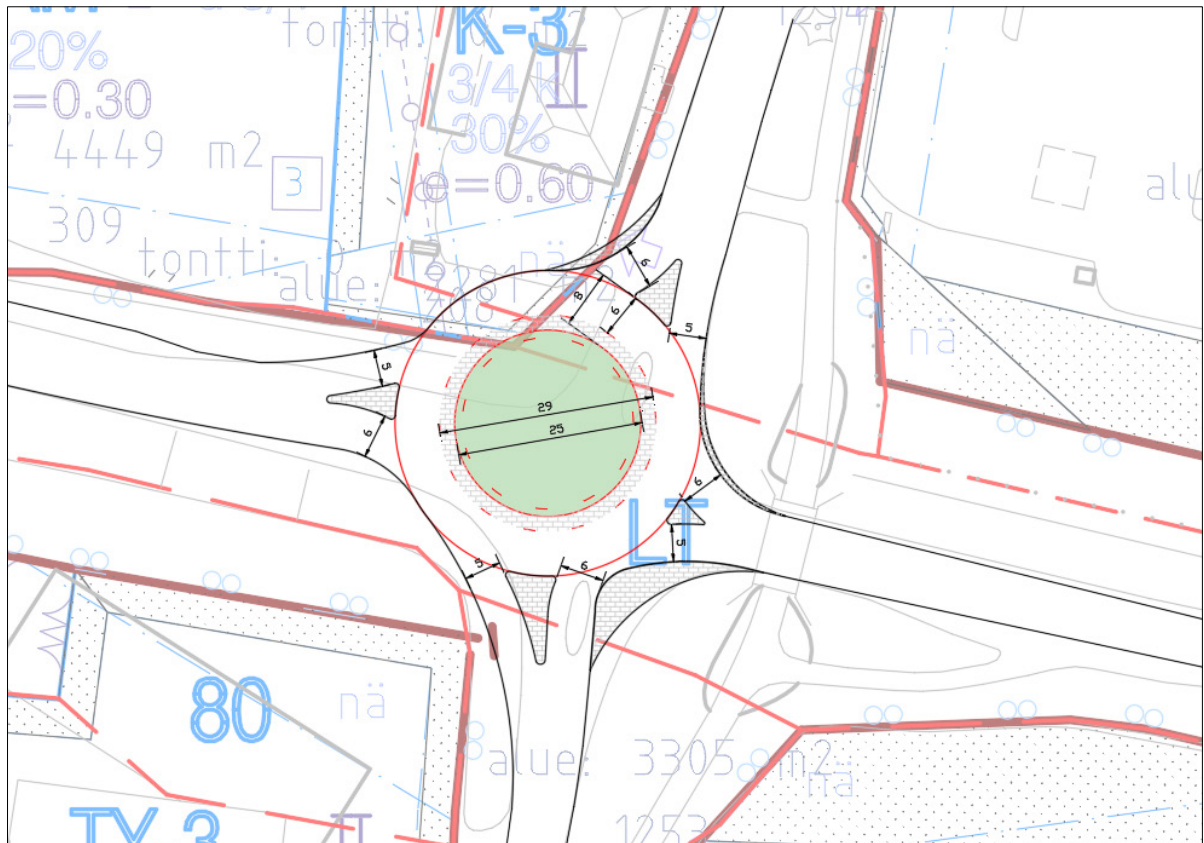
Vaihtoehtoisena mahdollisuutena on jättää Bergbyvägenin pohjoiselle liittymähaaralle jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteys ja laskea maantien nopeustaso 40 km/h liittymän kohdalla. Tämä olisi johdonmukainen ratkaisu esimerkiksi siinä tilanteessa, jos Vöyrintien liittymä rakennettaisiin kiertoliittymäksi, ja 40 km/h rajoitusalue voisi jatkua yhtenäisenä kahden vierekkäisen liittymän alueella. Kiertoliittymän rakentaminen on nopeusrajoituksen laskemisen näkökulmasta tarpeellinen ja lisäksi sillä on myönteisiä vaikutuksia Vöyrintien liittymän sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

Bergbyvägenin ja maantie 725 liittymän kohdalle esitetään rakennettavaksi keskisaarekkeellinen suojatie (**Kuva 15**) ja nopeusrajoitus lasketaan 40 km/h Rändaksentien liittymän kohdalta alkaen Vöyrintien liittymän yli. Ajoneuvoliikenteen yhteys Bergbyvägenin kautta Maantie 725:lle katkaistaan, mutta yhteyden muututtua jalankulku- ja pyöräilyväyläksi rakennusinventoinnissa (Ramboll 2023) suositeltu Rantatien historiallinen tielinjaus säilyisi käytössä.



Kuva 15. Saarekkeellinen suojatieyhteys Maantie 725 yli

Keskisaarekkeellisen suojatien lisäksi tukemaan 40 km/h nopeusrajoitusta, esitetään maantien 725 ja Vöyrintien liittymään kiertoliittymää, joka alentaa tehokkaasti ajonopeuksia. Kiertoliittymän mitoituksessa on otettu huomioon maatalouskoneiden sekä HCT-kuljetusten vaatima tilan tarve, mikä johtaa vähintään 25 m kiertotilan halkaisijaan. (**Kuva 16**) Lounaiskulmauksessa sijaitsevan tontin tilankäytön vuoksi kiertoliittymä on sijoitettu kuvan 16 mukaisesti väylien keskipisteestä luoteeseen n. 13 metriä. Kiertoliittymän muotoilu parantaisi, jos lounaiskulmassa sijaitsevalta tontilta saataisiin kiertoliittymälle lisää tilaa, mikä on osittain jo tiealuetta.



Kuva 16. Kiertoliittymä Vöyrintien ja Maantie 725 liittymässä.

5.3 Nopeusrajoitukset

Tarkastelualueella 60 km/h nopeusrajoitusta ei ole tarvetta muuttaa, jos Bergbyvägenin liittymään ei jää tasoylistystä. Jos maantien 725 eteläpuolelle ei toteuteta uutta yhteyttä jalankulku- ja pyöräliikenteelle ja ohjata sitä olemassa olevaan alikulkuun, tulisi nopeusrajoitus laskea 40 km/h Rändaksentien liittymästä alkaen Bergbyvägenin ja Vöyrintien liittymien alueella. Nopeusrajoituksen laskeminen 40 km/h edellyttää nopeusrajoitusta tukevia elementtejä, kuten taajamaportti tai tiukahkosti mitoitettu keskisaareke. Vöyrintien liittymän kiertoliittymä toimisi nopeusrajoitusta tukevana elementtinä idän suunnassa.

6. Vaikutukset

6.1 Sujuvuus

Maantien 725 ja Råndaksentien liittymässä on tutkittu kääntymiskaistojen tarpeita arvioimalla liikenne-ennusteen ja matkatuotoslaskelman perusteella liittymän liikennemääriä. Liittymässä ei todettu tarvetta kääntymiskaistoille. Muiden liittymien toimivuutta ei tässä yhteydessä tutkittu, mutta Vöyrintien muuttaminen kiertoliittymäksi parantaisi liittymän sujuvuutta, erityisesti sivusuunnalta vasemmalle kääntyminen helpottuisi.

6.2 Turvallisuus

Jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuus paranee, kun alueelle muodostuu yhtenäiset reitit sekä maantien 725 pyörätieltä, että Bergbyvägeniltä maantie 725 eteläpuolelta keskustaan. Ratkaisu, jossa jalankulku- ja pyöräliikenne ohjataan alikulun kautta, on turvallisempi jalankulku- ja pyöräliikenteen kannalta. Vaihtoehtoinen ratkaisu, jossa Vöyrintien liittymä muutetaan kiertoliittymäksi, on ajoneuvoliikenteen kannalta turvallisempi ja onnettomuustietoihin peilaten se vähentäisi enemmän onnettomuuksia. Jos jalankulku- ja pyöräliikenne ohjataan maantie 725 yli, on turvallisuuden kannalta 40 km/h nopeusrajoitusmuutos välttämätön. Lisäksi kiertoliittymä toimii tehokkaana ajonopeuksien rajoittajana ja liikenteen rauhoittajana.

7. Yhteenveto

Tämä liikenneselvitys on tehty Vöyryn keskusta-alueen suunniteltua asemakaavamuutosta varten. Suunnittelualue rajautuu seututiehen 725, eli Larvintiehen, Vöyrintiehen, Kaurajärventiehen sekä Rekipellontiehen.

Nykytilanneanalyysissä selvitettiin keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät, alueen nopeusrajoitukset, jalankulun- ja pyöräliikenteen väylät sekä joukkoliikenteen pysäkit. Tiedot saatiin Väyläviraston tietokannasta ja jalankulku- ja pyöräliikenteen selvittämiseen käytettiin lisäksi Brutus-liikennemallin tuottamaa tietoa.

Liikenne-ennuste alueelle tehtiin käyttäen liikenteen yleisen kasvun mallia ja matkatuotosarvioita sekä kävijämäärätietoja. Asuinalueen osalta on tehty karkea liikennemääräarvio. Liikennemääräarvio tehtiin vuodelle 2040.

Toimenpide-ehdotuksina suunnittelualueella ehdotetaan Bergbyvägenin yhteyden sulkemista Larvintielle. Valtakunnallisena tavoitteena on sulkea tai porrastaa kaikki nelihaaraliittymät, koska niissä onnettomuusriski on huomattavasti suurempi kuin t-liittymissä tai kiertoliittymissä konfliktipisteiden suuren määrän vuoksi. Liittymästä on lännen suuntaan huono näkemä tien pystygeometrian vuoksi ja Vaasan suunnasta lähestytään liittymää mäen päältä, jolloin nopeudet nousevat helposti suuremmiksi kuin 60 km/h.

Maantien 60 km/h nopeustason vuoksi ei ole suositeltava jättää mahdollisuutta jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteydelle Larvintien yli. Jalankulku- ja pyöräliikenne tulisi ohjata Larvintien eteläreunaa pitkin käyttämään Vöyrintien liittymässä olevaa alikulua. Mikäli jalankulku- ja pyöräliikenteelle ei rakenneta erillistä väylää, tulee sille jättää kulkumahdollisuus Larvintien ylitse Bergbyvägenin liittymän kohdalta, jolloin ylityskohtaan tulisi rakentaa saarekkeellinen suojatie ja alentaa nopeusrajoitus alueella 40 km/h. Jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuus paranee, kun

alueelle muodostuu yhtenäiset reitit sekä maantien 725 pyörätieltä, että Bergbyvägeniltä maantien 725 eteläpuolelta keskustaan.

Larvintien, Rekipellontien ja Vöyrintien liittymän muuttaminen kiertoliittymäksi parantaisi liittymän sujuvuutta, erityisesti sivusuunnalta vasemmalle kääntyminen helpottuisi. Lisäksi kiertoliittymä vaikuttaa alentavasti ajonopeuksiin ja myös näin parantaa liikenneturvallisuutta. Tila liittymän kohdalla on rajallinen ja kiertoliittymän mitoituksessa on huomioitava sen läpi kulkeva raskas- sekä maatalousliikenne.

Myös Råndasvägenin liittymäkohtaa tutkittiin vasempaankääntymiskaistan tarpeen osalta ja tulosten pohjalta voidaan todeta, että kääntymiskaistalle ei nykyisillä tai ennustetuilla liikennemäärillä ole tarvetta. Råndasvägenin liittymä suositellaan muotoiltavan uudelleen, jotta KL-tontin liittymän ja maantieliittymän välille jäisi riittävä liittymäkieltoalue. Jalankulku- ja pyöräliikenteen selkeyttämiseksi liittymäalueella suositellaan erillisen jalankulku- ja pyörätien rakentamista maantien 725 ja Råndasvägenin välille.