

KEILA LINNA LIIKLUSE MODELLEERIMINE

Liikluse prognoos

Modelleerimise kasutamine liiklusvoogude prognoosimisel

Mistahes piirkonna üldplaneeringu oluliseks osaks on liiklusvoogude prognoosimine. Seda on võimalik teha mitmel moel. Üheks võimaluseks on näiteks pikendades seniseid liiklusvoogude trende, kuid see ei võimalda hinnata kõiki liiklusvoogude tekkimise mõjusid, näiteks uusi maakasutuse objekte või uute teede rajamist, mida olemasolevas olukorras ju ei eksisteeri.

Tänapäeval on aga üha enam populaarust võitvaks meetodiks aga liiklusvoogude modelleerimine, mis tavapärastel põhineb matemaatilisel tarkvaral, mis põhimõtteliselt leiab matemaatilisi meetodeid kasutades kõikidele liiklusvoogudele (lähtuvalt nende sõidu lähte- ja sihtkohast) hetke liiklusolukorda arvestades parima (tavaliselt kõige kiirema või alternatiivina - kõige lühema) marsruudi. Täna on turul mitmed erinevad tarkvarad selliste tööde teostamiseks, tuntuimad neist Visum, Cube, EMME2, aga ka mitmed teised.

Üldiselt kasutatakse sellistes mudelites kahte moodulit, esimene kirjeldab võrgustikku, millel liikumised toimuvad (küllalt suure täpsusega tänavaelementide, (st tänavälõikude ja ristmike kaupa), teine aga liikumisnõudlust erinevate alade (nn transporditsoonide) vahel. Seega on mudeli kasutamise analüüsida ka selliseid võrgustikke, mille mõnda elementi olemasolevas olukorras veel ei eksisteeri ning teisalt – olukordi, kus mingitel aladel on võimalik prognoosida olulist liikumisnõudluse muutust (näiteks uue elamurajooni või kaubanduskeskuse rajamine). Samuti sisaldavad prognoosimudelid tavaliselt ka üldisi muutusi kirjeldavaid parameetreid, näiteks üldist autostumise või liikumisviiside kasutuse muutust, mida detailsemalt käsitletakse järgmises peatükis. Seega saab mudeli kasutamise hinnata ka selliseid liiklusvoogude muutusi, mida realselt olemasolevas olukorras veel eksisteeri.

Mudelid võimaldavad saada hulgaliselt erineva detailsusastmega tulemusi, nii üksiku ristmiku, tänavälõigu, aga ka võrgustiku piirkonna või kogu modelleeritava piirkonna kohta. Kuna mudeli näol on alati tegemist teatava üldistusega, siis ei saa mudeli tulemusi hinnata nende detailse täpsuse alusel, vaid eelkõige annab mudel siiski võimaluse analüüsida ülalmainitud muutusi üldistatud tasemel, võttes arvesse just kõige üldisemaid teadaolevaid trende.

Tavaliselt toimub mudeli loomine kahes etapis. Alguses luuakse nn olemasolev mudel, mis kirjeldab liiklusvoogude olukorda olemasolevas olukorras. Seetõttu on võimalik neid tulemusi ka võrrelda tegelikega (seda protsessi nimetatakse valideerimiseks). Kui valideerimistulemused näitavad vajadust mingeid mudeli parameetreid muuta (kalibreerimine) ja need lõpptulemusena näitavad vastavust tegelikele väärtustele, siis on võimalik alustada teist, prognoosietappi. Selle käigus siis muudetakse vastavalt stsenaariumidele autostumise parameetreid, tänavavõrgustikku ja vajadusel ka nõudlust ning siis saadakse modelleerimise tulemusena resultaat, mis kirjeldab mõnede oluliste parameetrite abil tõenäolist liiklusolukorda prognoosiaastal.

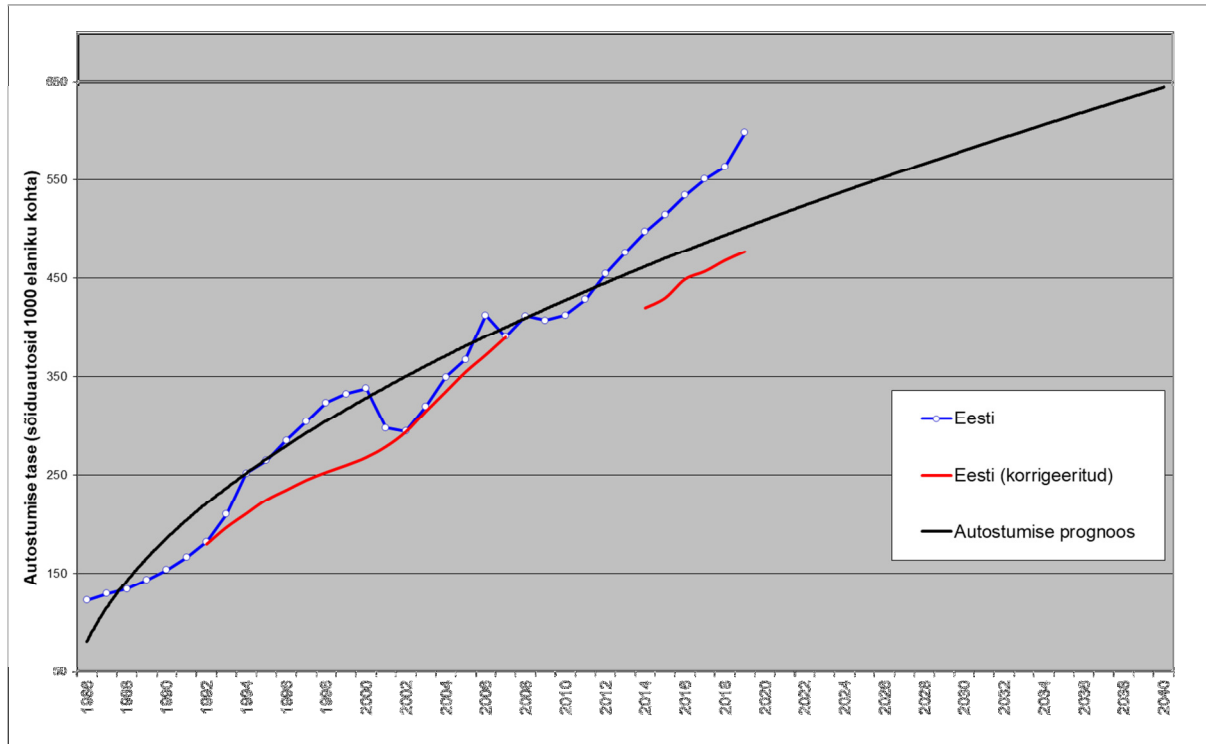
Kuigi, nagu juba mainitud, võimaldavad mudelid prognoosida ka detailseid lahendusi, siis, eriti üldplaneeringu kontekstis, on olulised parameetrid eelkõige need, mis kirjeldavad liiklusvoogude olukorda tänavavõrgustikul tervikuna. Tavapärastel on nendeks:

- Üldine läbisõit tänavavõrgul või selle mingitel osadel, auto*km
- Üldine ajakulu tänavavõrgul või selle mingitel osadel, auto*h
- Keskmine ühenduskiirus, km/h
- Ooteajad enamkoormatud ristmikel (min)

- Enamkoormatud ristmike läbilaskvuse kasutustase (liikluskoormuse ja läbilaskvuse suhe), mis iseloomustab ummistumist.

Autostumine

Üks liikluse kasvu tegureid on autostumine (sõiduautode arv 1000 elaniku kohta). Tabelis on toodud statistika Eesti autostumise kohta alates 1986. aastast, koos autostumise prognoosiga kuni 2040. aastani. Korrigeeritud joon tähendab põhimõtteliselt aktiivses kasutuses olevaid sõidukeid (sõiduautod, millel on kehtiv liikluskindlustus ja kehtiv registrikanne).



Autostumise võimaliku kasvu kohta saab senise statistika põhjal esitada kolm autostumise kasvu stsenaariumi:

- | | |
|-----------------------------|---|
| Kiire kasv (2019 → 2035) | kasv x1,28 korda võrreldes 2019.aastaga |
| Keskmine kasv (2019 → 2035) | kasv x1,15 korda |
| Aeglane kasv (2019 → 2035) | kasv x1,02 korda |

Liikluse modelleerimine aastaks 2035

Käesolevas töös on analüüsitud järgmisi variante:

Jooniste nimekiri ja kirjeldus.

Faili nimi	Variandi kirjeldus
Keila liiklus 2035 variant V0ae.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035 ilma ümbersõitudeta, aeglane liikluse kasvu stsenaarium
Keila liiklus 2035 variant V0ke.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035 ilma ümbersõitudeta, keskmise liikluse kasvu stsenaarium
Keila liiklus 2035 variant V0ki.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035 ilma ümbersõitudeta, kiire liikluse kasvu stsenaarium
Keila liiklus 2035 variant V1E1.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035, keskmise liikluse kasvu stsenaarium, lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp (kuni Tuula teeni)
Keila liiklus 2035 variant V1E2.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035, keskmise liikluse kasvu stsenaarium, lõunapoolse ümbersõidu 1. ja 2. etapp Maanteeameti kavandatud trassil
Keila liiklus 2035 variant V2E2.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035, keskmise liikluse kasvu stsenaarium, lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp ja 2. etapp Keila linna koridoris A
Keila liiklus 2035 variant V3E2.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035, keskmise liikluse kasvu stsenaarium, lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp ja 2. etapp Keila linna koridoris B
Keila liiklus 2035 variant V4.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035, keskmise liikluse kasvu stsenaarium, lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp ja 2. etapp Maanteeameti trassil ja Keila linna koridoris B
Keila liiklus 2035 variant V5.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035, keskmise liikluse kasvu stsenaarium, ainult põhjapoolse ümbersõiduga
Keila liiklus 2035 variant V6.pdf	Keila linna hommikuse tipptunni liiklusmudel 2035, keskmise liikluse kasvu stsenaarium koos: - lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp ja 2. etapp Maanteeameti trassil ja Keila linna koridoris B; - põhjapoolne ümbersõit

Modelleerimise variandid V0ae, V0ke ja V0ki

Modelleerimise variantides V0ae, V0ke ja V0ki on aluseks Keila linna perspektiivne, 2035. aasta tänavavõrk ilma uute ümbersõitudeta, ellu on viidud Keila linna sisesed järgmised tänavavõrgu muudatused:

- Ehitajate tee uus lõik Paldiski mnt juures ning pikendus Mudaaugu asumini;
- Nurmenuku tn pikendus kuni Ehitajate tee pikenduseni;
- Tammesaare tänav (uus ühendustee KEK-i territooriumist läänes);
- Tallinna mnt on ühesuunaline lõigul Keskväljak-Maxima laadimisala, suunaga Luha tn poole;
- Jaama tn ühesuunaline Paldiski mnt ja Haapsalu mnt vahelisel lõigul;

- Raba tn lõik Aukamäe ja Aia tn vahel.

Variandis V0 on kasutatud kolme liikluse kasvu stsenaariumit, eesmärgiga kontrollida tänavavõrgu toimimist suureneva liikluskoormusega:

- Kiire autostumise kasv (V0ki)
- Keskmine autostumise kasv (V0ke)
- Aeglane autostumise kasv (V0ae)

Lisaks on arvesse võetud täiendav liikluskoormus Keila linna nendelt arendustelt, mida on võimalik realiseerida ilma põhjapoolse ja lõunapoolse ümbersõiduta:

- Mudaaugu piirkonna uued elamualad;
- Lõuna-Keila arendusala Ringtee tn ääres;
- Lätte kool;
- Loode-Keila ala kortermajad Haapsalu mnt ääres;
- Luha tn äärsed kortermajade piirkonna tihendamine;
- Harju KEK tööstusala töökohtade arvu suurenemine 10% võrra;
- Keskväljaku kvartali teenindus- ja ärifunktsiooni osakaalu suurendamine 10% võrra.

Põhimaanteede 8 ja 11 läbivliikluse kasv aastatel 2019-2035 on variandis V0 72% (st. puhas läbivliiklus ehk põhimaanteede 8 ja 11 suunaline, Keila linnast mööduv).

Tabel 1. Keila linna liiklusmodeli koondnäitajad 2019 ja 2035 variant V0 alamvariantidega.

Aasta	Summaarne läbisõit tänavatel				Summaarne ajakulu (sisaldab ooteaegasid ristmikel)				Keskmine ühenduskiirus			
	[auto-km]				[tundi]				[km/tunnis]			
	2019	2035			2019	2035			2019	2035		
	Olemasolev olukord	Variant V0ki (kiire kasv)	Variant V0ke (keskmine kasv)	Variant V0ae (aeglane kasv)	Olemasolev olukord	Variant V0ki (kiire kasv)	Variant V0ke (keskmine kasv)	Variant V0ae (aeglane kasv)	Olemasolev olukord	Variant V0ki (kiire kasv)	Variant V0ke (keskmine kasv)	Variant V0ae (aeglane kasv)
Tänavaliik ja/või ala												
2 - jaotusmagistraalid	6523	10196	9478	9074	173,8	374,5	294,9	268,1	37,5	27,2	32,1	33,8
3 - kohalik jaotustänav	919	1667	1508	1357	33,5	62,4	55,9	49,7	27,4	26,7	27,0	27,3
4 - kõrvaltänavad	685	1776	1567	1425	26,3	75,7	65,3	58,7	26,0	23,5	24,0	24,3
5 - kvartalisisesed tänavad (sh. õuealad)	38	24	22	21	2,2	1,3	1,2	1,1	17,3	18,5	18,3	19,1
6 - Keskväljak		287	266	268		17,8	14,3	14,3		16,1	18,6	18,7
32 - Keila linnast väljas asuv teedevõrk	9282	11071	10171	9689	112,2	139,8	126,9	120,3	82,7	79,2	80,1	80,5
Keila linn, tänavaliigid 2-4	8127	13639	12553	11856	234	513	416	377	34,8	26,6	30,2	31,5
Kogu Keila liiklusmudel	17447	25021	23012	21834	348	672	559	512	50,1	37,3	41,2	42,6

Variandi V0 ja alamvariantide koondnäitajate analüüs üldplaneeringu tasemel näitab, et tulevikus on teatud probleem kohalike jaotustänavate ning kõrvaltänavate liikluse omavahelise jaotusega. Teoreetiliselt peaks summaarne läbisõit kohalikel jaotustänavatel olema suurem, kui kõrvaltänavatel. Olemasoleval teedevõrgul (aasta 2019) see ka nii on, kuid perspektiivis (aasta 2035) on summaarne läbisõit kõrvaltänavatel suurem, kui kohalikel jaotustänavatel. See tähendab, et kohalike jaotustänavate võrk on liiga hõre ning linna planeerimisel peaks võimaluse olemasolul tegelema selle tihendamiseks. Teisalt on Keila linna näol tegemist praktiliselt väljakujunenud linna ja tänavavõrguga,

kus kohalike jaotustänavate võrgu tihendamine ei ole lihtne ülesanne. Ettepanekud selles osas on toodud punktis „Keila tänavate liikide muutmine“.

Modelleerimise tulemused variantide V0ki, V0ke ja V0ae kohta näitavad, et Keila linnas on võimalik realiseerida täiendavaid ehitusmahte ka olemasoleva tänavavõrgu baasil. Liiklussagedused suurenevad kuid olulisi „pudelikaelu“ ei ole ette näha. Suuremad ooteajad on Keskväljaku-Ülesõidu-Luha tn ringristmikul.

Modelleerimise variandid V1-V6

Tänavavõrgu modelleerimise variantide V1-V6 juures on arvestatud keskmise autostumise kasvuga (variant V0ke) ning vastavalt variandile ka täiendava liikluskoormusega perspektiivsetelt aladelt.

Variantides V1 – V6 on arvestatud täiendava liikluskoormusega:

- Terko tööstuspargi rajamine, kokku 500 uut töökohta Tööstuse tn ääres (V1E1);
- Terko tööstuspargi rajamine, kokku 1000 uut töökohta Tööstuse ja uue Tehase tn ääres (V1E2, V2E2, V3E2, V4, V6);
- Harju KEK tootmisala reservi kasutuselevõtmine, 500 uut töökohta (V5, V6)
- Jõe tn uute kortermajade rajamine ning ala tihendamine (kõik variandid).
- Keskväljaku kvartali teenindus- ja ärifunktsiooni osakaalu suurendamine 25% võrra (V1E2, V2E2, V3E2, V4, V6);
- Paldiski mnt põhjakülje ärifunktsiooni suurendamine (V1E2, V2E2, V3E2, V4, V6);
- Jõe kalda ida ja läänepoolse osa ärifunktsiooniga ala tihendamine (kõik variandid);
- tee 8 Tallinn-Keila-Paldiski äärsete ärimaade kasutuselevõtmine (V5 ja V6);

Tänavavõrgu muudatused variantides V1 – V6 on võrreldes variandiga V0ke järgmised:

Variant V1E1 – lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp;

Variant V1E2 – lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp ja 2. etapp Maanteeameti trassil;

Variant V2E2 – lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp ja 2. etapp Keila koridoris A;

Variant V3E2 – lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp ja 2. etapp Keila koridoris B;

Variant V4 – lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp ning 2. etapp Maanteeameti trassil ja Keila koridoris B;

Variant V5 – Keila põhjapoolne ümbersõit;

Variant V6 – Keila põhjapoolne ja lõunapoolse ümbersõit (variandid V4 ja V5 koos).

Variantides V1E2, V2E2, V3E2, V4 ja V6 on Keila Keskväljaku (Haapsalu mnt-Tallinna mnt) läbilaskevõimet ja kiirust vähendatud (kiirus 30km/h, sõiduraja läbilaskevõime kuni 600 a/h).

Tabel 2. Keila linna liikluse mudeli koondnäitajad 2035 lõunapoolse ümbersõidu variantide kohta.

Aasta	Summaarne läbisõit tänavatel					Summaarne ajakulu (sisaldab ooteaegasid ristmikel)					Keskmine ühenduskiirus				
	[auto-km]					[tundi]					[km/tunnis]				
	2035					2035					2035				
Tänavaliik ja/või ala	Variants V0ke (keskmine kasv)	Variants V1E1 (lõunapoolne üs 1. etapp)	Variants V1E2 (lõunapoolne üs 1. ja 2. etapp Maanteemel)	Variants V2E2 (lõunapoolne üs 1. ja 2. etapp Keila A)	Variants V3E2 (lõunapoolne üs 1. ja 2. etapp Keila B)	Variants V0ke (keskmine kasv)	Variants V1E1 (lõunapoolne üs 1. etapp)	Variants V1E2 (lõunapoolne üs 1. ja 2. etapp Maanteemel)	Variants V2E2 (lõunapoolne üs 1. ja 2. etapp Keila A)	Variants V3E2 (lõunapoolne üs 1. ja 2. etapp Keila B)	Variants V0ke (keskmine kasv)	Variants V1E1 (lõunapoolne üs 1. etapp)	Variants V1E2 (lõunapoolne üs 1. ja 2. etapp Maanteemel)	Variants V2E2 (lõunapoolne üs 1. ja 2. etapp Keila A)	Variants V3E2 (lõunapoolne üs 1. ja 2. etapp Keila B)
2 - jaotusmagistraalid	9478	9991	10531	10617	10607	294,9	311,3	335,8	335,9	333,6	32,1	32,1	31,4	31,6	31,8
3 - kohalik jaotustänav	1508	1571	1780	2071	2091	55,9	57,9	63,0	73,0	74,2	27,0	27,1	28,3	28,4	28,2
4 - kõrvaltänavad	1567	1883	2023	1731	1679	65,3	78,0	84,4	72,6	70,4	24,0	24,1	24,0	23,8	23,8
5 - kvartalisisesed tänavad (sh. õuealad)	22	21	20	20	21	1,2	1,1	1,0	1,1	1,1	18,3	19,1	19,8	18,2	19,1
6 - Keskväljak	266	270	266	256	252	14,3	20,2	20,0	16,1	15,0	18,6	13,4	13,3	15,9	16,8
32 - Keila linnast väljas asuv teedevõrk	10171	12062	14190	13708	13676	126,9	161,4	193,2	191,1	190,6	80,1	74,7	73,4	71,7	71,8
Keila linn, tänavaliigid 2-4	12553	13445	14334	14419	14377	416	447	483	482	478	30,2	30,1	29,7	29,9	30,1
Kogu Keila liikluse mudel	23012	25798	28810	28403	28326	559	630	697	690	685	41,2	41,0	41,3	41,2	41,4

Lõunapoolse ümbersõidu 2. etapi osas annab parima tulemuse Keila linna jaoks variant V3E2, kus on rajatud lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp ning 2. etapp Keila linnale lähimas koridoris B.

Tabel 3. Keila linna liikluse mudeli koondnäitajad 2035 põhja- ja lõunapoolse ümbersõidu variantide kohta.

Aasta	Summaarne läbisõit tänavatel				Summaarne ajakulu (sisaldab ooteaegasid ristmikel)				Keskmine ühenduskiirus			
	[auto-km]				[tundi]				[km/tunnis]			
	2035				2035				2035			
Tänavaliik ja/või ala	Variants V0ke (keskmine kasv)	Variants V4 (lõunapoolne üs)	Variants V5 (põhja-poolne üs)	Variants V6 (põhja- ja lõunapoolne üs)	Variants V0ke (keskmine kasv)	Variants V4 (lõunapoolne üs)	Variants V5 (põhja-poolne üs)	Variants V6 (põhja- ja lõunapoolne üs)	Variants V0ke (keskmine kasv)	Variants V4 (lõunapoolne üs)	Variants V5 (põhja-poolne üs)	Variants V6 (põhja- ja lõunapoolne üs)
2 - jaotusmagistraalid	9478	10286	7787	8590	294,9	320,2	225,0	247,2	32,1	32,1	34,6	34,7
3 - kohalik jaotustänav	1508	2056	1552	2332	55,9	73,5	57,9	83,9	27,0	28,0	26,8	27,8
4 - kõrvaltänavad	1567	1694	1585	1743	65,3	70,6	64,8	71,4	24,0	24,0	24,5	24,4
5 - kvartalisisesed tänavad (sh. õuealad)	22	21	23	19	1,2	1,1	1,2	1,1	18,3	19,1	19,2	17,3
6 - Keskväljak	266	235	255	144	14,3	13,0	15,7	10,7	18,6	18,1	16,2	13,5
32 - Keila linnast väljas asuv teedevõrk	10171	14047	16765	20696	126,9	193,4	207,0	270,2	80,1	72,6	81,0	76,6
Keila linn, tänavaliigid 2-4	12553	14036	10924	12665	416	464	348	403	30,2	30,2	31,4	31,5
Kogu Keila liikluse mudel	23012	28339	27967	33524	559	672	572	685	41,2	42,2	48,9	49,0

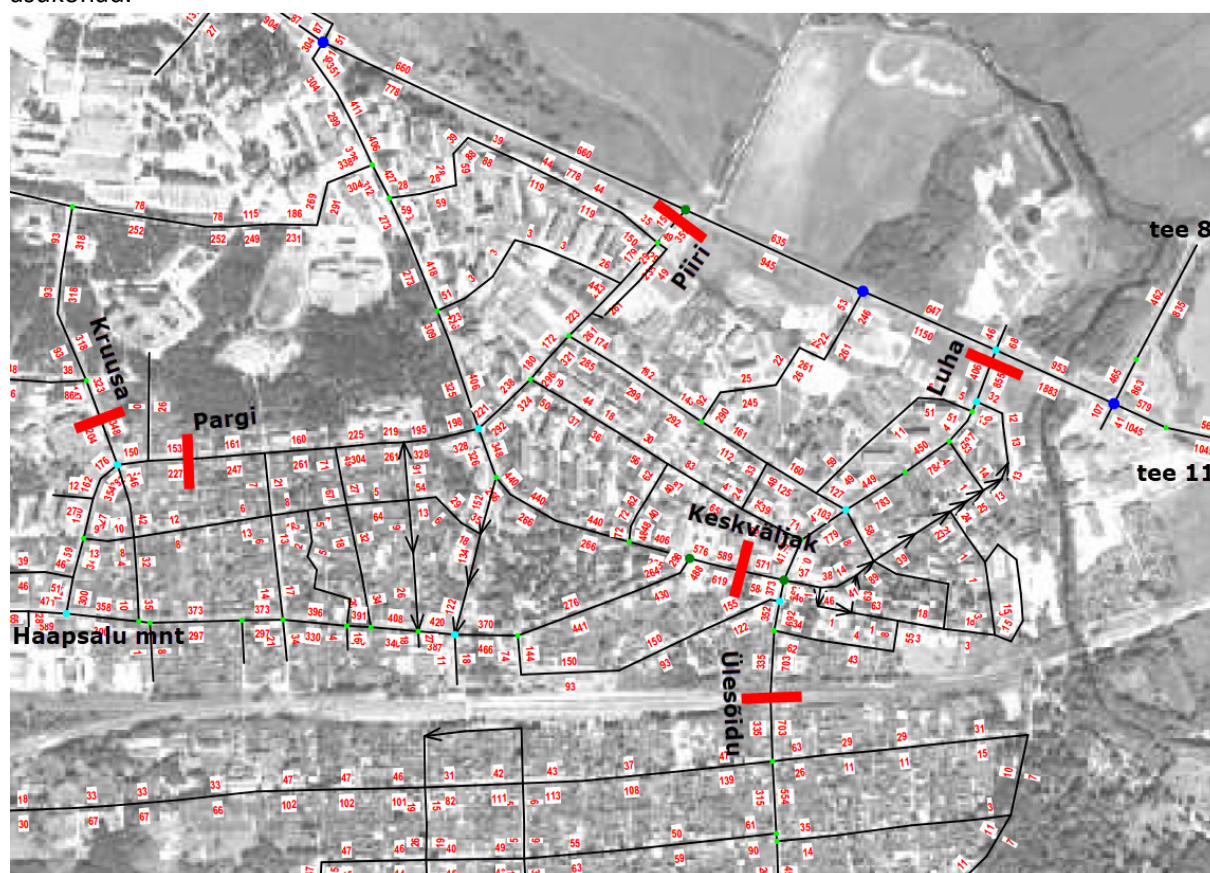
Modelleerimistulemuste analüüs

1. Keila lõunapoolse ümbersõidutee 1. etapp. Variandis V1E1 on läbilaskevõime probleem põhimaantee 11 asuva uue ringristmikuga. Kuna Tallinna ringtee on selles variandis olemasoleval trassil, siis on Tallinna Ringtee (tee 11) suunal läbilaskevõime tagamiseks vajalik 2 sõidurajaga ringristmik. Hiljem, peale põhjapoolse ümbersõidu valmimist, piisaks ka ühe sõidurajaga ringristmikust.

2. Keila lõunapoolse ümbersõidu 1. etapp. Võimalik probleem on Keskväljaku autoliikluse läbilaskevõime ja alternatiivsed marsruudid. Variandis V0ke on hommikuse tiptunni liiklussagedus Keskväljakul kahe ringristmiku vahel 1208 a/h ning variandis V1E1 1230 a/h. Autoliikluse kasv võrreldes olemasolevaga (2019 aasta) on 23%-25%. See ei ole kooskõlas Keila linna strateegise eesmärgiga vähendada Keskväljaku autoliiklust. Juhul, kui Keskväljakul läbilaskevõimet piirata, on lääne-ida suunalises koridoris (läänes tee 17 ja idas teed 8 ja 11) liikluse kasv Kruusa-Pargi-Ehitajate-Piiri tn marsruutidel. Sellest võib järeldada, et Keila Keskväljaku rekonstrueerimist kergliikluse eelistusega alaks ei ole mõistlik alustada enne Keila lõunapoolse ümbersõidutee täies pikkuses rajamist.

3. Keila lõunapoolse ümbersõidu 2. etapi variandid V1E2, V2E2 ja V3E2. Nendes variantides on Keila lõunapoolse ümbersõidu 2. etapp modelleeritud erinevates tee koridorides. Analüüsi tegemiseks on võrreldud liiklussagedusi kindlates ristlõigetes erinevate variantide puhul. Nendes variantides (V1E2, V2E2, V3E2) on Keila Keskväljaku (Haapsalu mnt-Tallinna mnt) läbilaskevõimet ja kiirust vähendatud - kiirus 30k m/h, sõiduraja läbilaskevõime kuni 600 a/h.

Pilt 1. Keila lõunapoolse ümbersõidu 2. etapi variantides võrdlustabelis kasutatavate ristlõigete asukohad.



Tabel 4. Keila lõunapoolse ümbersõidu 2. etapi variantide võrdlus.

	Liiklussagedus (hommikune tipptund, kaks suunda kokku)						
	V0ke	V1E2		V2E2		V3E2	
Tänav	liiklus-sagedus (a/h)	liiklus-sagedus (a/h)	muutus võrreldes V0ke	liiklus-sagedus (a/h)	muutus võrreldes V0ke	liiklus-sagedus (a/h)	muutus võrreldes V0ke
Kruusa	552	566	3%	741	34%	770	39%
Pargi	380	375	-1%	402	6%	401	6%
Keskväljak	1208	1213	0%	1167	-3%	1144	-5%
Ülesõidu	1038	1128	9%	833	-20%	800	-23%
Piiri	510	484	-5%	457	-10%	467	-8%
Luha	1261	1120	-11%	1200	-5%	1198	-5%

Tabelist nähtub, et Keila lõunapoolse ümbersõidu 2. etapi rajamisega väheneb variantide V2E2 ja V3E2 puhul kõige rohkem Ülesõidu tn liikluskoormus. Samas variandi V1E2 juures see suureneb 9%. Keskväljaku läbilaskevõime kasutatakse täiel määral ära, liikluse vähenemine on sõltuvalt variandist 0%-3%. Oluline on variantide V2E2 ja V3E2 ehk Keila linnale lähemad lõunapoolse ümbersõidu koridoride juures liikluse kasv Kruusa (34%-39%) ja Pargi tänavatel (6%). Selle liikluse puhul on tegemist on Keila linna sisese põhja-lõuna suunalise ümbersõidu marsruudiga, kus välditakse Ülesõidu tn ja Keskväljaku ristmikke.

Isegi Keila lõunapoolse ümbersõidu täies pikkuses realiseerimisega, olenemata trassi variandist, jääb Keskväljakule arvestatav liikluskoormus, >1000 a/h liiklusvoog. See tähendab, et alternatiiv keskusest ümbersõiduks on loodud, kuid seda ei hakata kasutama ilma oluliste piiranguteta Keskväljakul. Kiiruse alandamine 30km/h-le (PS! realselt kasutatav kiirus) ei oma läbivliikluse vähendamiseks vajalikku mõju – vajalik on kasutada täiendavaid meetmeid.