

Leväsentien yleissuunnitelma**Kaupunkisuunnittelujohtaja Juha Romppanen
Kaupunkisuunnittelun tukipalvelut**

Taustaa

Pohjois-Savon ELY-keskus ja Kuopion kaupunki laativat vuoden 2017 aikana selvityksen ”Valtatien 5 liikennekäytävä osana Kuopion seudun kehittämistä”. Työn tavoitteena oli toteuttaa Kuopion seudun kehittymiseen sovitettu tarkastelu, jonka pohjalta valtatie 5 kehittäminen voidaan sovittaa seudun maankäytön, asumisen, elinkeinojen, palvelurakenteen ja muun liikenneverkon kehittämiseen. Edellä mainittuun työhön liittyen Kuopion kaupunki on laatinut yleissuunnitelman, jossa esitetään vt5:n liikennekäytäväkokonaisuutta tukevat liikenteelliset ratkaisut Leväsentien osalta. Suunnitelma koskee Särkinientien ja Rauhalahdentein välistä katuosuutta. Suunnitelma on laadittu konsulttityönä, ja suunnitteluprosessin yhteydessä on järjestetty kaksi alueen yrityksille suunnattua kuulemistilaisuutta.

Nykytila

Leväsentie on osa entistä Mikkelin ja Kuopion välistä valtatieta, minkä vuoksi se on kaupunkikuvaltaan nykyisin hyvin maantiemäinen. Leväsentie toimii valtatie 5 rinnakkaistienä ja on näin eteläisten kaupunginosien ja keskustan välinen pääkatu, jonka nykyinen vuorokautinen liikennemäärä vaihtelee suunnittelualueella 6 000 ja 11 000 auton välillä. Liikennekäytävätyössä tehdyn ennusteen mukaan Leväsentien liikennemäärät kasvavat vuoteen 2040 mennessä arviolta 6 500 ja 14 500 välille. Suunnittelualueen liittymistä Särkinientien ja Rauhalahdentien katuliittymät on ohjattu liikennevaloin. Suunnittelujaksolla on yhteensä 6 muuta katuliittymää ja runsaasti tonttiliittymiä, joista osassa on vasemmalle kääntyvien kaistat.

Liikenteellisinä ongelmia Leväsentien osalta on noussut erityisesti Rauhalahdentien liittymän ruuhkautuminen huipputunnin aikana sekä korkeat ajonopeudet, mikä vaikeuttaa sivusuunnilta liikenteeseen liittymistä. Lisäksi lähinnä pyöräilyn osalta ongelmana on noussut esiin yhdistetyn jalankulku ja pyörätien paikoitellen huono kunto sekä katu- ja tonttiliittymien vaarallisuus, mikä johtuu sivusuunnista tulevien autoilijoiden väistämisvelvollisuuden noudattamattomuudesta. Kävelyn osalta ongelmana on vilkkaasti liikennöidyn Leväsentien ylittäminen, sillä suojateiden näkyvyys on paikoin heikkoa ja toisaalta autoilijat ajavat usein yli 50 km/h, jolloin kynnys antaa tietä suojatielle pyrkivälle on korkea. Lisäksi Leväsentien ja Rauhalahdentien liittymissä niin kävelijöiden kuin pyöräilijöidenkin osalta on hankaluutena esitetty sitä, että ko. liittymän suojateilla joutuu usein painamaan nappia saadaakseen vihreää valoa suojatieylitykseen. Poliisin onnettomuustietojen perusteella liikenneonnettomuuksia on suunnittelujaksolla sattunut yhteensä 30 kpl viiden edellisen vuoden aikana. Onnettomuuksia on sattunut erityisesti Rauhalahdentien liikennevaloin ohjatussa ja Mestarinkadun liittymässä. Tämän lisäksi Leväsentiellä on sattunut paljon yksittäisiä onnettomuuksia muiden katu- ja tonttiliittymien sekä suojateiden läheisyydessä. Noin kolmannes onnettomuuksista on peräänajoja, mikä osaltaan viittaa siihen, että kadulla käytetään liikennetilanteeseen nähden liian suuria nopeuksia. Peräänajojen

13.12.2017

lisäksi myös ohitus-, kohtaamis-, suistumis- ja liikenteenjakajaan törmäämisonnettomuuksien määrä (6 kpl) kertoo liian suurista tilannenopeuksista.

Tavoitteet

Suunnitelmatyön alkuvaiheessa määriteltiin Leväsentien rooli ja tavoitetila tulevaisuuden liikenneverkossa:

- Leväsentie on **maankäyttöä palveleva ja turvallinen pääkatu**. Liikenne on sujuvaa, mutta Leväsentie ei kuitenkaan ole nopea läpiajoyhteys.
- Suunnittelualueen päissä tulee olla hyvin liikennettä välittävät liittymät. Alueen keskiosalla voidaan nopeuksia rauhoittaa.
- Leväsentie on tulevaisuudessakin **yksiajoratainen. Nopeusrajoitus 50 km/h**, mahdollisesti ratkaisusta riippuen esim. Hermannin kohdalla **voidaan lyhyelle osuudelle asettaa 40 km/h**.
- Leväsentie kuuluu **pyöräilyn pääverkkoon ja on merkittävä yhteys keskustan ja Savilahden suuntiin**.
- Pyöräliikenteen tulee olla **sujuvaa ja turvallista**. Alikulkuihin tulee mahdollisesti varautua, mutta niiden tarve selvitetään tarkemmin työn aikana.
- Kadun **kaupunkikuva sovitetaan ympäröivään maankäyttöön ja kadun toiminnalliseen luonteeseen**. Kadun poikkileikkausta pyritään tiivistämään, ja sitä kautta tukemaan nopeusrajoitusta.

Vaihtoehtotarkastelu ja vaihtoehdon valinta

Suunnittelujakson merkittävimmäksi haasteeksi tunnistettiin liittymien toimivuus ja turvallisuus, minkä vuoksi Leväsentien yleissuunnitelman laatimisessa pääpaino oli löytää liittymiin niin liikenteellisesti kuin turvallisuudenkin näkökulmasta parhaat mahdolliset ratkaisut. Näin ollen vilkkaimpiin liittymiin tutkittiin vaihtoehtoisina liittymäratkaisuina joko liikennevaloin ohjattuja liittymiä ja kiertoliittymäratkaisuja.

Valtatien 5 liikennekäytävätyössä tarkistettiin jo aiemmin tutkittujen liikenneverkkoratkaisujen pohjalta Kolmisopentien ja Leväsentien välisen katuyhteyden vaikutuksia liikennekäytävän eri osilla. Tarkastelun perusteella todettiin, että edellä mainitun yhteyden toteuttaminen vähentää ennustetilanteen (vuosi 2040) kuormitusta erityisesti Siikalahden eritasoliittymän ramppliittymissä sekä Leväsentien ja Tasavallankadun liittymässä. Näin ollen Leväsentien yleissuunnitelmassa on tutkittu yhteyden rakentamismahdollisuuksia, ja otettu se huomioon Hermannin kohdan liittymätarkasteluissa.

Tehtyjen tarkastelujen perusteella todettiin, että sujuvuuden kannalta molemmat ratkaisumallit ovat toimivia myös ennustetilanteessa v. 2040. Hermannin kohdalla kiertoliittymäratkaisussa liikenteen pääsuunnalla pohjoisen suunnasta tullessa on huipputunnin aikana hiukan pidemmät viivytykset kuin liikennevalovaihtoehdossa.

Yleissuunnitelman vaihtoehtotarkastelussa päädyttiin esittämään hyväksyttäväksi ratkaisua, jossa nykyisten Pilpantien, Mestarinkadun ja Kartanonkadun liittymiin sekä uuden, Kolmisopentieltä tulevan katuyhteyden liittymiin rakennetaan kiertoliittymät ja Rauhalahdentien liittymän toimintaa valo-ohjattuna kehitetään rakentamalla liittymään lisäkaistoja, pidentämällä kaisapituuksia ja korvaamalla kaksi vilkkainta suojatietä alikulkuratkaisuilla.

13.12.2017

Vaikka kiertoliittymien rakentaminen on kalliimpaa ja ne vievät enemmän tilaa kuin valo-ohjatut liittymät, katsottiin kiertoliittymien vastaavan paremmin asetettuihin tavoitteisiin. Kiertoliittymissä vakavien onnettomuuksien riski on liikennevalo-ohjattua liittymää pienempi, liikenteen välityskyky vähäisen liikenteen aikaan on parempi, ja ne hillitsevät ajonopeuksia.

Rauhalahdentien liittymän osalta kiertoliittymän todettiin olevan niin kustannuksiltaan, kaupunkikuvaltaan kuin tarvittavilta tilavarauksiltaanakin hyvin ongelmallinen, minkä vuoksi ko. liittymää esitetään kehitettävän liikennevaloristeyksenä. Muihin katuliittymiin ja liikenteellisesti vilkkaimpiin tonttuliittymiin esitetään rakennettavaksi vasemmalle kääntyvien kaistat, mikä parantaa niin liikenteen sujuvuutta kuin turvallisuuttakin.

Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien osalta päädyttiin yleissuunnitelmassa esittämään Rauhalahdentien liittymän alikulkujen lisäksi alikulkua myös Kartanonkadun alitse, mikä maasto-olosuhteet huomioiden parantaa erityisesti pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta. Eritasojen risteämisen lisäksi yleissuunnitelmassa esitetään korotettujen suojateiden ja pyöriteiden jatkeiden rakentamista sivusuunnista tulevalle autoliikenteelle. Kolmisopentietä tulevan uuden katuyhteyden ja Mestarinkadun liittymän välille sekä Kisällinkadun ja Kolmisopentien liittymän välille, Leväsentien länsipuolelle esitetään rakennettavaksi uudet jalankulku- ja pyörätieyhteydet. Myös Mestarinkadun ja Kisällinkadun välille on mahdollista rakentaa uusi jalankulku- ja pyörätieyhteys, mikäli se maankäytön kehittämisen myötä katsotaan tarpeelliseksi.

Vaikutusten arviointi

Leväsentien saneerauksen ja uuden, Kolmisopentietä tulevan katuyhteyden rakentamiskustannuksiksi on arvioitu n. 6,3 milj. euroa. Esitettyjen toimenpiteiden on todettu parantavan niin jalankulkijoiden, pyöräilijöiden kuin autoilijoidenkin liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta koko suunnittelujaksolla. Joukkoliikenteen matkustajiin esitetyillä ratkaisulla ei ole suurta vaikutusta, sillä pysäkkien esitetään säilyvän pääsääntöisesti nykyisillä paikoillaan. Leväsentien varrella olevien yritysten osalta esitettyjen ratkaisujen on todettu parantavan yritysten saavutettavuutta autolla. Uuden katuyhteyden arvioidaan vähentävän autoliikennettä erityisesti moottoritien Siikalahden eritasoliittymän ramppiliittymissä sekä Leväsentien ja Tasavallankadun liittymässä, minkä vuoksi autoliikenteen sujuvuus paranee myös suunnittelualueen ulkopuolella. Esitetyt ratkaisut poikkeavat hiukan nykyisten asemakaavojen mukaisista katualueen rajoista, minkä vuoksi suunnitelmien toteuttaminen edellyttää joko asemakaavojen muuttamista tai niistä poikkeamista. Suunnitelman mukaiset katualueiden ylitykset ovat luonteeltaan vähäisiä. Esitettyjen toimenpiteiden rakentamisaikataulu päätetään investointiohjelman hyväksymisen yhteydessä sovittaen muihin investointeihin.

Esitys

Esitän, että lautakunta hyväksyy Leväsentien yleissuunnitelman jatkosuunnittelu pohjaksi.

Liitteet

- 39 3452/2016 Leväsentie YS raportti, (ei jaeta, julkaistaan internetissä)
- 40 3452/2016 LIITE 1, Leväsentie YS suunnitelmakartta 1 (ei jaeta, julkaistaan internetissä)
- 41 3452/2016 LIITE 2, Leväsentie YS suunnitelmakartta 2 (ei jaeta, julkaistaan internetissä)
- 42 3452/2016 LIITE 3, Leväsentie YS suunnitelmakartta 3 (ei jaeta, julkaistaan internetissä)

13.12.2017

- 43 3452/2016 LIITE 4, Leväsentie YS pituusleikkaukset 1 (ei jaeta, julkaistaan internetissä)
- 44 3452/2016 LIITE 5, Leväsentie YS pituusleikkaukset 2 (ei jaeta, julkaistaan internetissä)
- 45 3452/2016 LIITE 6, Leväsentie YS pituusleikkaukset 3 (ei jaeta, julkaistaan internetissä)

Valmistelija

Paula Liukkonen

etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

puh. +358 44 718 5304

Päätösehdotus

Palvelualuejohtaja Jarmo Pirhonen

Lautakunta hyväksyy kaupunkisuunnittelujohtajan esityksen.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

