

Leväsentien yleissuunnitelmaluonnoksen asettaminen nähtäville

Kaupunkirakennelautakunta 06.11.2024 § 202
3227/10.03.01.00/2024

Valmistelijat / lisätiedot:
suunnitteluinsinööri Jouko Häyrinen, puh. 044 718 5423
kaupungininsinööri Ismo Heikkinen, puh. 044 718 5656
etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

Päätösehdotus apulaiskaupunginjohtaja KYP Jari Kyllönen

Kaupunkirakennelautakunnalle esitetään, että se hyväksyy Leväsentien yleissuunnitelmaluonnoksen nähtävillä oloa varten Leväsentie 7H:n (Bilteman risteys) ja Sammallahdentien välille. Kartanonkadun liittymän ratkaisuvaihtoehdoksi valitaan vaihtoehto 1 liikenneturvallisuussyistä.

Päätös Merkitään, että suunnittelupäällikkö Ari Räsänen ja suunnitteluinsinööri Jouko Häyrinen saapuivat kokoukseen tämän asian käsittelyn ajaksi.

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Yleistä

Leväsentien välille Särkiniementie – Rauhalahdentie on laadittu liikenteen yleissuunnitelma vuonna 2017. Suunnitelmasta on toteutettu Rauhalahdentien liittymän ympäristö. Rauhalahdentien ja Leväsentie 7 H:n (Bilteman) välisen osuuden katu- ja hulevesisuunnitelma on hyväksytty 7.3.2024 ja rakennussuunnitelmat ovat juuri valmistuneet. Maankäytön ja liikenteen kehittymisen vuoksi on ilmennyt tarvetta täydentää tai arvioida uudestaan v. 2017 suunnitelmassa esitettyjä ratkaisuja Leväsentie 7 H:n liittymästä pohjoisen suuntaan. Tämän vuoksi laadittiin tarjouspyyntö yleissuunnitelman päivittämisestä Sammallahdentiehen saakka. Päivitystyö kilpailutettiin kunnallisteknisen suunnittelun puitesopimuskumppaneiden kesken. Kilpailutuksen perusteella työn suorittajaksi valittiin Sitowise Oy.

Pääasioita yleissuunnitelman päivittämisessä ovat:

- Hermaninorsi ja Pilpantie
- Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittäminen
- Kartanonkadun liittymän ratkaisut
- Linja-autopysäkkien tarve ja sijoittelu
- Katualueen määrittely.

Mestarinkadun liittymä pidettiin v. 2017 yleissuunnitelman mukaisena. Siinä liikenteellinen ratkaisu on liikenneympyrä.

Samaan aikaan tämän yleissuunnitelman kanssa oli käynnissä hulevesien yleissuunnitelman laatiminen. Hulevesisuunnittelussa on huomioitu tässä Leväsentien yleissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut.

Koko alueen suunnittelussa huomioitiin maisema ja ympäristö. Työssä määriteltiin, minkä tyyppisiä istutuksia eri alueille tulee ja mitä säilytetään nykyisellään. Näillä suunnitteluratkaisuilla tuetaan myös hulevesien imeytymistä.

Koko alueen suunnittelussa otettiin huomioon myös Kuopion Veden ja Kuopion Energian verkostojen saneeraustarpeet.

Leväsentien suunnittelusta pidettiin yleisötilaisuus 4.6.2024. Tilaisuudessa saatiin ehdotuksia mm. vihersuunnitteluun ja pyöräteiden kehittämiseen. Saadut ehdotukset huomioitiin suunnittelussa. Työn aikana keskusteltiin myös suunnittelualueen kiinteistöjen edustajien kanssa.

Hermaninorsi ja Pilpantie

Vuoden 2017 yleissuunnitelmassa tarkasteltiin ns. Hermaninorren rakentamista. Hermaninorreksi kutsutaan yhteyttä moottoritien alitse Leväsentien ja Kolmisopentien välillä. Yhteys hyödyntäisi vanhaa junaliikenteelle alun perin rakennettua alikulkua. Vanhan yleissuunnitelman mukaan väylällä sallittaisiin ajoneuvoliikenne. Kaupunki halusi arvioida uudestaan Hermaninorren tarpeellisuuden ja toteutettavuuden. Näistä teetettiin erilliset selvitykset 2023.

Liikenneselvityksen mukaan, mikäli Hermaninorsi toteutettaisiin autoyhteytenä, sen liikennemäärä voisi nousta 7 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Liikenne lisääntyisi Kolmisopentien pohjoisosalla sekä Leväsentien eteläosalla ja vastaavasti vähenisi Kolmisopentien eteläosalla sekä Leväsentien pohjoisosalla. Liikenneselvitys ei ota selvää kantaa onko ajoyhteys tarpeellinen, mutta siitä voisi olla hyötyä kaupallisten alueiden yhdistäjänä.

Teknistaloudellisen selvityksen mukaan alikulkuun sopisi vain 5,50 m leveä ajorata, jotta alikulkua voisi käyttää myös pyöräily- ja kävelyväylänä. Ajoyhteys ei palvelisi kaikkia ajoneuvoluokkia rajoitetun alikulkukorkeuden vuoksi. Korkeus aiheuttaisi ongelmia myös kunnossapidolle. Autoväylän pituuskaltevuus olisi jyrkimmillään n. 7 %.

Autokatuna Hermaninorresta tulisi ahdas ja jyrkkä. Liikennemäärien ja toiminnallisuuden perusteella ajoradan tulisi olla 7,0 m, mutta sellainen ei mahdu alikulkuun. Kadulla voisivat ajaa vain henkilö- ja pakettiautot. Seurauksena voi olla myös Leväsentien ja Rauhalahdentien ruuhkautuminen. Tuossa risteyksessä jo ennestään vilkkaimmalle suunnalle (pohjoisesta) tulisi vielä lisää liikennettä. Edellä mainittujen syiden perusteella Hermaninortta päätettiin kehittää kävely- ja pyöräilyväylänä.

Hermaninorren ratkaisun myötä Pilpantien ja Leväsentien risteuksen ratkaisu piti arvioida uudestaan. Vanhassa yleissuunnitelmassa tarvittiin liikenneympyrät sekä Hermaninorren että Pilpantien kohdille. Kun Hermaninorresta rakennetaan vain pyöräily- ja jalankulku yhteys, toinen ympyröistä voidaan jättää pois. Yleissuunnitelman tavoitteena oli yhdistää myös kauppakeskus Hermanin tonttiliittymä samaan liikenneympyrään. Tämän vuoksi Pilpantien linjaus muuttuu nykyisestä. Uusi linjaus kulkee kaupungin omistaman vähäisellä käytöllä olevan tontin läpi. Tämä edellyttää asemakaavan muutosta.

Kauppapaikka Hermanin kanssa käytiin keskusteluja Leväsentien liikennejärjestelyistä ja tonttiliittymän paikasta. Eri vaihtoehtojen harkinnan jälkeen kaupunki esitti ratkaisuksi, että kauppapaikan tonttiliittymä pidetään nykyisellä paikalla ja että ko. kohtaan rakennetaan liikenneympyrä, johon myös Pilpantie liittyy. Kauppapaikka ei vastustanut tätä ehdotusta. Herman kehittää piha-alueen liikennejärjestelyjä tämän mukaisesti.

Yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen on ilmennyt tarve säilyttää mahdollisuus myös autoyhteydelle Kolmisopentien ja Leväsentien välillä. Tämä olisi tarpeen, jotta Neulamäen teollisuusalue ja Kolmisopentielle mahdollisesti tuleva yritysalue voitaisiin yhdistää Leväsentien kaupallisiin palveluihin. Aiemmin mainittu teknistaloudellinen selvitys osoittaa, että nykyinen alikulku ei sovellu tällaiseen tarkoitukseen. Ajoyhteyden rakentaminen vaatisi tarkempaa selvitystä. Yhteys vaatisi uuden alikulun rakentamista moottoritien ali. Alikulku sijaitisi mahdollisesti eri paikassa kuin nykyinen alikulku. Tämä on selkeästi pidemmän aikavälin tavoite ja vaatii laajempia maankäyttöön liittyviä selvityksiä.

Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet

Leväsentien länsipuolelle on lisätty yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Pilpantiestä Leväsentie 7H:n liittymään saakka. Aiemassa yleissuunnitelmassa tällainen väylä oli Rauhalahdentiestä em. tonttiliittymän välillä. Uuden väylän ja Hermaninorren myötä saadaan yhtenäinen jalankulku- ja pyöräily-yhteys Kolmisopentieltä aina Rauhalahdentielle asti. Yhteyden ansiosta Leväsentien länsipuolen tontit ovat turvallisesti saavutettavissa kävellen tai pyöräillen.

Leväsentien itäpuolella on nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, joka on pyöräilyn pääreitti. Se levennetään kauppakeskus Hermanin kohdalla erotelluksi jalkakäytäväksi ja pyörätieksi. Tällä kohdalla on tilaa tehdä tämä levennys.

Myöhemmin mainittavan pysäkkiparin sijoittelun vuoksi Mestarinkadun ja Pilpantien väliin on lisätty suojatie. Tämän suojatien turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota katusuunnitteluvaiheessa. On huolehdittava, että suojatielle tulee riittävät näkemät. Myös korotetun suojatien rakentamista voidaan tutkia. Tässä yleissuunnitelmassa ei oteta kantaa Leväsentien nopeusrajoitukseen, mutta jatkossa sen alentamista nykyisestä 50 km/h:sta 40 km/h:iin kannattaa harkita.

Joukkoliikenne

Kuopiossa ollaan ottamassa käyttöön joukkoliikenteen runkolinjat. Käytännössä reittien ja pysäkkien määrät vähenevät, mutta vuorotiheys kasvaa. Tämä vaikuttaa myös Leväsentien pysäkkien määrään ja sijoitukseen. Leväsentien pysäkkien määrä ja sijoitus on suunniteltu yhdessä joukkoliikennesuunnittelun kanssa. Vuoden 2017 yleissuunnitelmasta poiketen suunnittelualueelle tulee vain yksi pysäkkipari. Se sijoittuu Pilpantien ja Mestarinkadun välille. Sijainti on keskeinen alueen toimintoihin nähden.

Katualueen määrittely

Kaikkia esitettyjä ratkaisuja ei sovi rakentamaan nykyiselle katualueelle. Tämän vuoksi on jo käynnistetty asemakaavatyö, jossa katualueen rajat määritellään uudestaan. Kaavatyössä käytetään pohjana tätä päivitettyä yleissuunnitelmaa. Osa muutoksista on melko pieniä, eivätkä vaikuta lähistön liike-elämän toimintaan.

Suuri muutos on Pilpantien siirtäminen. Uusi linjaus sijoittuu pääosin tontille, joka nykyisin on vähällä käytöllä. Tontti on asemakaavan mukaan tarkoitettu pysäköintikäyttöön ja se on vuokrattu läheiselle kiinteistölle. Käytyjen keskustelujen perusteella vuokralainen on valmis purkamaan vuokrasopimuksen. Nykyiselle tontille muodostuu eri väylien väliin kolmiomainen alue, jonka käyttö tarkentuu asemakaavatyössä. Yleissuunnitelmaan se on merkitty viheralueeksi.

Leväsentien länsipuolelle Pilpantien ja Mestarinkadun välille esitetty uusi kävely- ja pyöräilyväylä sijoittuu pääosin nykyiselle katualueelle, joka on ollut vuokrattuna muuhun käyttöön. Aluetta on käytetty lähinnä ajoharjoitteluratana. Vuokralainen on ilmoittanut haluavansa luopua alueesta.

Asemakaavamuutoksen tarve Kartanonkadun liittymän alueella riippuu valittavasta liikenneratkaisusta. Jos ratkaisuksi valitaan jompikumpi liikenneympyrävaihtoehdoista, Kartanonkadun linjaus muuttuu. Kadun ajorata sekä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä sijoittuisivat osittain kaupungin omistamalle tontille. Tontti on asemakaavan mukaan yrityskäyttöön tarkoitettu, mutta maaston vuoksi se ei sellaiseen kunnolla sovellu. Tontti onkin rakentamaton. Liikennevaloratkaisussa tarve asemakaavamuutokselle on vähäisempi.

Kartanonkadun ratkaisu

Vuoden 2017 yleissuunnitelmassa Leväsentien ja Kartanonkadun liittymään ehdotettiin rakennettavaksi liikenneympyrää. Yksi tämän päivitystyön lähtökohdista oli varmistaa liikenneympyrän toteuttamiskelpoisuus. Jos ympyrää ei voitaisikaan tehdä, työhön kuului esittää vaihtoehtoinen ratkaisu.

Tässä työssä alkuperäinen ratkaisumalli todettiin toteuttamiskelpoiseksi. Mallissa Leväsentien ja Kartanonkadun liittymään rakennetaan liikenneympyrä. Leväsentien suuntainen pyörä- ja jalankulkuliikenne käyttäisi Kartanonkadun kohdalla alikulkua. Koska ratkaisun ajateltiin olevan varsin kallis, selvitettiin kaksi muutakin vaihtoehtoa. Työssä tehtiin toimivuustarkastelut kaikista kolmesta vaihtoehdoista. Tarkastelujen perusteella kaikki vaihtoehdot ovat liikenteen sujuvuuden kannalta mahdollisia. Liikenneympyrässä on liikennevaloja vähemmän viivytyksiä ja lyhyemmät jonot. Liikennevaloissakin odotusajat ja jonopituudet ovat maltillisia.

Vaihtoehto 1: Liikenneympyrä ja Kartanonkadun alikulku

- + Liikenneturvallisuuden kannalta hyvä, koska jalankulku ja pyöräilijät alittavat Kartanonkadun.
- + Kartanonkadun vastapäätä oleva tontti (Leväsentie 7A) voidaan liittää helposti liikenneympyrään.
- Suuri tilantarve, kaupungin omistama tontti joudutaan kaavoittamaan katualueeksi.
- Verkostojen (vesihuolto ja kaukolämpö) siirtotarve.
- Kallein ratkaisu.

Vaihtoehto 2: Liikenneympyrä, Kartanonkadun suojatie tasossa.

- + Kartanonkadun vastapäätä oleva tontti (Leväsentie 7A) voidaan liittää helposti liikenneympyrään.
- + Hinnaltaan halvin vaihtoehto.
- Suuri tilantarve, kaupungin omistama tontti joudutaan kaavoittamaan katualueeksi.
- Jalankulkijat ja pyöräilijät risteävät autoliikenteen kanssa Kartanonkadulla. Liikenneturvallisuuden kannalta huono vaihtoehto.

Vaihtoehto 3, liikennevalot

- + Pieni tilantarve, suurille katualuemuutoksille ei tarvetta.
- + Kartanonkadun ylittävä suojatie saadaan hyvin turvalliseksi kaistajärjestelyillä ja liikennevalo-ohjauksella.
- Leväsentie 7A:n tonttiliittymän liikennettä jouduttaisiin ohjaamaan liikennevaloilla.
- Kalliimpi kuin vaihtoehto 2, mutta halvempi kuin vaihtoehto 1.

Vaihtoehtoja on vertailtu tarkemmin yleissuunnitelman raportiosassa.

Alla esitettyihin kustannuksiin on laskettu eri vaihtoehtoissa vain Kartanonkadun liittymäalue, Kartanonkadulle tehtävät muutokset ja Leväsentien muutokset Kartanonkadun liittymästä etelään.

- Vaihtoehto 1: 1 414 000 euroa
- Vaihtoehto 2: 877 000 euroa
- Vaihtoehto 3: 974 000 euroa.

Liikenneturvallisuuden kannalta vaihtoehto 1 on paras, koska pyöräilijät ja jalankulkijat eivät risteä autoliikenteen kanssa tasossa Kartanonkadun kohdalla. Leväsentien yli johtaa tasossa oleva suojatie, mutta olettavasti siinä ylittämäärät ovat selvästi pienempiä kuin Kartanonkadun kohdalla. Liikenneturvallisuussyistä ratkaisuksi valitaan vaihtoehto 1.

Vaiheistus

Nyt käsiteltävänä oleva yleissuunnitelma kattaa melko pitkän katuosuuden. Käytännön rakentamisen vuoksi suunnitelma pitää jakaa useampaan osaan. Kuopion Vedellä ja Kuopion Energialla on tarve saneerata omia verkostojaan. Kiireellisimmät saneerauskohteet ovat Mestarinkadusta pohjoiseen. Tämän vuoksi tämän yleissuunnitelman toteuttaminen pitää aloittaa Mestarinkadun ja Pilpantien väliltä. Tarkka vaiheistus päätetään katusuunnittelun yhteydessä. Tavoitteena voisi olla saneeraustoimenpiteiden toteuttaminen kahdessa osassa kahtena eri vuotena liikennehäiriöiden minimoimiseksi.

Kustannusarviot

Kaikille kolmelle vaihtoehdolle on laskettu alustava kokonaiskustannusarvio.

- Vaihtoehto 1: 5,04 M€
- Vaihtoehto 2: 4,20 M€
- Vaihtoehto 3: 4,35 M€.

Kaikissa vaihtoehtoissa Pilpantien ja Mestarinkadun liittymäalueet ovat samanlaisia. Vaihtoehtojen erot tulevat vain Kartanonkadun alueen erilaisista ratkaisuvaihtoehtoista.

Vaikutukset

Yleissuunnitelman vaikutuksia on arvioitu tarkemmin liitteenä olevalla lomakkeella. Suurimmat myönteiset vaikutukset ovat:

- Jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä liikenneturvallisuuden ja eri tonttien saavutettavuuden parantuminen.
- Autoliikenteen sujuvuuden paraneminen.
- Ympäristön koheneminen.

Vaikutusten arviointi

Liitteenä

Liitteet

3227/2024 Vaikutusten ennakoarviointi
3227/2024 Hermaninorren teknistaloudellinen tarkastelu
3227/2024 Leväsentie liikenteen yleissuunnitelma, havainnekuvat
3227/2024 Leväsentie ajohteys, liikennemallitarkastelu
3227/2024 Leväsentie yleissuunnitelma, toimivuustarkastelut
3227/2024 Leväsentien yleissuunnitelma, raportti
3227/2024 Leväsentie ehdotus 1, kustannusarvio, suunnitelmakartta, pituusleikkaukset

3227/2024 Leväsentie ehdotus 2, kustannusarvio, suunnitelmapaketti,
pituusleikkaukset

3227/2024 Leväsentie ehdotus 3, kustannusarvio, suunnitelmapaketti,
pituusleikkaukset