

Vastine Leväsentien yleissuunnitelman oikaisuvaatimukseen

Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Leväsentien länsipuolelle

Yleissuunnitelmassa on Leväsentien länsipuolelle esitetty yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Kolmisopentieltä Leväsentie 7:n kohdalle saakka. Aiemmin hyväksytyn katusuunnitelman mukaan vastaava väylä tullaan rakentamaan Rauhalahdentiestä Leväsentie 7H:n kohdalle saakka. Väylä tulisi siis yhtenäisenä Rauhalahdentieltä ns. Hermanin orren kautta Kolmisopentielle. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Leväsentien länsireunalla tukee alueen nykyistä ja tulevaa maankäyttöä. Pyöräily- ja kävelyväylästä suunniteltaessa pitää ajatella nykytilannetta pidemmälle. Väylä parantaa edellytyksiä sellaisille palveluille, joihin tullaan kävelen tai pyöräillen. Nykyisellekin maankäytölle väylästä on hyötyä. Nykyisin kaikille tonteille ei pääse kävelemään kuin ajoradan reunaa pitkin. Väylää pitkin tontit ovat saavutettavissa myös lähimmiltä linja-autopysäkeiltä. Kaupungin tavoitteena on edistää pyöräilyä. Yksi keino tässä työssä on rakentaa uusia väyliä eri alueiden saavutettavuuden parantamiseksi.

Uuden pyöräily- ja jalankulkuväylän vuoksi joudutaan kaatamaan puita erityisesti Mestarinkadun ja Kartanokadun välillä. Toisaalta Pilpantien ja Mestarinkadun välille on tulossa viheralueita, joiden kohdalla on nyt asfalttikenttä. Yleissuunnitelma on laadittu ja tuleva katusuunnitelma tullaan laatimaan siten, että olemassa olevaa puustoa tarvitsisi kaataa mahdollisimman vähän.

Leväsentien yleissuunnitelmassa ei ole määritelty pyöräteiden ja jalkakäytävien talvikunnossapidon tasoa. Leväsentien itäpuolinen väylä on määritelty pyöräilyn tavoiteverkossa pääreitiksi. Väylä kuuluu nykyisikin hoitotasoltaan ensimmäiseen luokkaan. Väylän kunnossapitoluokkaa ei tulla laskemaan.

Kartanonkadun risteuksen suojatie tasoliittymänä

Leväsentien ja Kartanonkadun risteyksessä ei ole tehty koko vuorokauden kestäviä liikennelaskentoja, mutta yleissuunnitelman liikennetarkastelua varten tehtiin iltahuipputunnin laskenta. Iltahuipputunnin perusteella voidaan arvioida koko vuorokauden liikenne. Arvion mukaan Leväsentiellä on n. 11 000 ajoneuvon ja Kartanonkadulla n. 3800 vuorokausiliikenne. Ennustetilanteessa (v. 2035) kummankin kadun vuorokautinen liikenne kasvaa n. 1000 ajoneuvolla. Nämä eivät ole pieniä määriä.

Leväsentie on määritelty pyöräliikenteen yhdeksi pääreitiksi. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pääreitien ja vilkkaan kadun risteäminen toteutetaan ensisijaisesti eritaso- liikennevalo- tai kiertoliittymäratkaisuna. Ohje ei anna yksiselitteistä vastausta, milloin on valittava eritasoratkaisu. Ohjeessa vain todetaan, että eritaso valitaan, jos risteäminen tasossa ei täytä vaatimuksia reitin suoruudelle ja turvallisuudelle. Tässä suoruus tarkoittaa pysähdysten ja viiveiden minimointia sekä ajolinjojen suoruutta. Tässä tapauksessa ajoneuvoliikenteen määrän on arvioitu olevan sellainen, että alikulku on liikenneturvallisuussyistä tarpeen. Lisäksi näkemä Kartanonkadun ajoradalta pohjoisen suuntaan pyöräväylälle ei alikuluvaihtoehdossa muodostu ongelmaksi. Muut Leväsentien yleissuunnitelman alueella olevat suojatiet ovat tasoyliityksiä, koska niihin ei ole käytännössä mahdollista rakentaa alikulkuja.

Alikuluratkaisussa on toki omat haittapuolensa. Alikulun molemmin puolin tulee jyrkemmät kohdat kuin tasoratkaisussa tulisi. Pituuskaltevuutta tulee 5 %. Tämä on suunnitteluohjeen maksimiarvo. Vertailuna nousu Mestarinkadun risteyksestä Kartanonkadun risteykseen on jyrkimmillään 4,6 %. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa tullaan kiinnittämään erityistä huomiota näkemiin Kartanonkadulta liittyvän väylän risteyksessä. Kartanonkadun suunnasta nopeudet ovat oletettavasti melko alhaisia, koska siitä suunnasta pyöräilijät tulevat ylämäkeen. Näkemät alikulussa eivät ole ongelma, koska sen kohdalla väylä on suora.

Rakentamiskustannuksia mietittäessä, on muistettava myös, mitä rakentamisella saavutetaan. Jos alikulku estää yhdenkin vakavan onnettomuuden, rakentaminen on kannattavaa. Traficomien verkkosivujen mukaan tieliikennekuoleman yksikköarvo on 2,84 milj. euroa ja vakavan loukkaantumisen 1,41 milj. euroa. Laskelmissa huomioidaan mm. viranomaisten kustannukset ja yksilön työpanoksen menetys. Näiden arvojen valossa alikulun rakentaminen Kartanonkatuun tulee taloudellisesti kannattavaksi.