

Poikittaiskatuyhteys välillä Piriläntie - Eteläsuomentie (mt 847), Kempele

Liikennetarkastelut

JUHA RAAPPANA
LAURA PAAJANEN



LUONNOS 18.2.2021

Poikittaiskatuyhteys välillä Piriläntie - Eteläsuomen- tie (mt 847), Kempele

Liikennetarkastelut

JUHA RAAPPANA
LAURA PAAJANEN

**Poikittaiskatuyhteys välillä Piriläntie - Eteläsuomentie (mt 847),
Kempele**

Liikennetarkastelut

Kempeleen kunta

Taitto: Plaana Oy

Kartat: © Maanmittauslaitos 2018, © Oulun kaupunki, © Kempeleen kunta

Valokuvat: Plaana Oy

Esipuhe

Kempeleen taajaman osayleiskaavassa on osoitettu uusi poikittainen katuyhteys välillä Piriläntie - Eteläsuomentie (mt 847), joka sijoittuu Kempeleen keskustan pohjoispuolelle Ollilan alueelle. Poikittaisyhteyden liikennetarkastelut liittyy Ollilan ja Pirilän alueiden sekä Piriläntien varren maankäytön kehittämiseen ja Ollilan alueelle laadittavan asemakaavan muutokseen.

Uuden poikittaisyhteyden tavoitteena on parantaa Kempeleen sisäisen liikenteen yhteyksiä sekä työmatkaliikenteen ja asiointiliikenteen yhteyksiä Zatelliitin suuntaan ja myös Oulun suuntaan. Tavoitteena on parantaa myös Kempeleen maankäytön kehittämisellätyksiä keskustan pohjoispuolella ja Piriläntien varressa.

Poikittaisyhteyden liikennetarkastelujen lähtökohtana on suunnittelualueelle aikaisemmin laaditut maankäyttöön, liikenneverkkoon, liikenteeseen ja ympäristöön liittyvät selvitykset ja suunnitelmat. Suunnittelun tavoitteena on suosia ensisijaisesti kestäviä liikennemuotoja – jalankulkua ja pyöräilyä sekä joukkoliikennettä.

Liikennetarkasteluissa on tutkittu vaihtoehtoja poikittaiskadun suuntaisen jalankulku- ja pyöräilyliikenteen väylän linjauksesta ja sijainnista. Lisäksi suunnittelussa on tutkittu myös etelä – pohjoissuuntaisen jalankulku- ja pyöräliikenteen (jkpp) yhteysvaihtoehtoja. Suunnittelu on sisältänyt myös poikittaiskatuyhteyden autoliikenteen melulaskennat vuoden 2040 ennusteliikenteellä.

Suunnittelutyön aikana on suunnitelmaluonnoksesta pyydetty palautetta uuden poikittaiskatuyhteyden maastokäytävään sijoittuvien kiinteistöjen omistajilta ja asukkailta.

Suunnittelutyön hankeryhmään ovat kuuluneet:

Eelis Rankka, Kempeleen kunta, kesäkuuhun 2020 saakka
Paula Kettunen, Kempeleen kunta, marraskuusta 2020 alkaen
Suvi Jänkälä, Kempeleen kunta
Juha Raappana, Plaana Oy
Laura Paajanen, Plaana Oy.

Liikennetarkastelut on tehty Plaana Oy:ssä Kempeleen kunnan toimeksiannosta. Plaana Oy:ssä suunnittelutyöstä ovat vastanneet projektipäällikkö Juha Raappana, suunnittelija Laura Paajanen, hortonomi Kirsi Pääkkö sekä maankäytön ja liikenteen asiantuntijana Jorma Hämäläinen. Melulaskennat on suorittanut Plaana Oy:n alikonsulttina toiminut Promethor Oy.

Helmikuu 2021, Kempeleen kunta

Sisältö

1	Suunnittelukohde	7
2	Tavoitteet ja lähtökohdat	8
3	Nykytilan kuvaus	9
3.1	Maankäyttö ja kaavoitus.....	9
3.2	Maaperä ja ympäristö.....	10
3.3	Nykyinen liikenneverkko ja liikennejärjestelyt	11
3.4	Liikennemäärät ja liikenneturvallisuus	12
3.5	Ongelmat ja kehittämistarpeet.....	13
4	Kevytliikenteen tarkastelut	14
4.1	Verkkovaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	14
5	Tuomitien vaihtoehtotarkastelut	17
6	Katuyhteyden liikennetarkastelut.....	20
6.1	Tutkitut vaihtoehdot ja valittu ratkaisuesitys	20
6.2	Asukaskysely ja palaute	21
6.3	Melu.....	21
7	Jatkosuunnittelu	22

1 Suunnittelukohde

Kempeleen taajaman osayleiskaavassa on osoitettu uusi poikittainen katuyhteys välillä Eteläsuomentie (mt 847) - Piriläntie. Uusi katuyhteys sijoittuu Kempeleen keskustan pohjoispuolelle Ollilan alueelle. Uuden katuyhteyden pituus on noin 900 m. Poikittaisyhteyden liikennetarkastelut liittyy Ollilan ja Pirilän alueiden sekä Piriläntien varren maankäytön kehittämiseen. Voimassa olevassa asemakaavassa ei ole vielä tilavarausta uudelle poikittaiskatuyhteydelle.

Ollilan alue sijoittuu noin kilometrin etäisyydelle Kempeleen keskustapalveluista (kuva 1). Poikittaisyhteyden päihin sijoittuu peltoalueet ja keskiosalle omakotiasutusta ja viheralue. Poikittaiskatuyhteys kytkee Ollilan alueen Eteläsuomentiehen (mt 847) sekä Komeetantien kautta Zatelliitin yritysalueelle ja Pohjantielle (vt 4) Zatelliitin eritasoliittymän kautta.



Kuva 1. Suunnittelukohteena olevan poikittaiskatuyhteyden sijainti Kempeleen liikenneverkolla. Osoitekartta: Oulun kaupunki.

2 Tavoitteet ja lähtökohdat

Kempeleen kunnan tavoitteena on arkiliikkumisen lisääminen kestävillä liikennemuodoilla huomioiden viihtyisyys ja turvallisuus. Liikennetarkastelujen tavoitteena on edistää kestäviä liikennemuotoja – jalankulkua ja pyöräilyä sekä joukkoliikennettä. Tieympäristön tulee tukea myös kestävästä liikkumisesta. Palvelujen suuntaan jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien tulee olla autoliikennettä houkuttelevampia – lyhyitä, sujuvia ja turvallisia. Yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille tulee olla myös houkuttelevat ja hyvin saavutettavat sekä lyhyet. Poikittaiskatuyhteyden mitoituksessa ja poikkileikkauksessa varaudutaan joukkoliikenteen reitin vaatimuksiin ja pysäkkijärjestelyihin. Jalankulku- ja pyöräilyväylä (jkpp) suunnitellaan poikittaisyhteyden suunnassa kadun varteen tai vaihtoehtoisesti maankäytön keskelle.

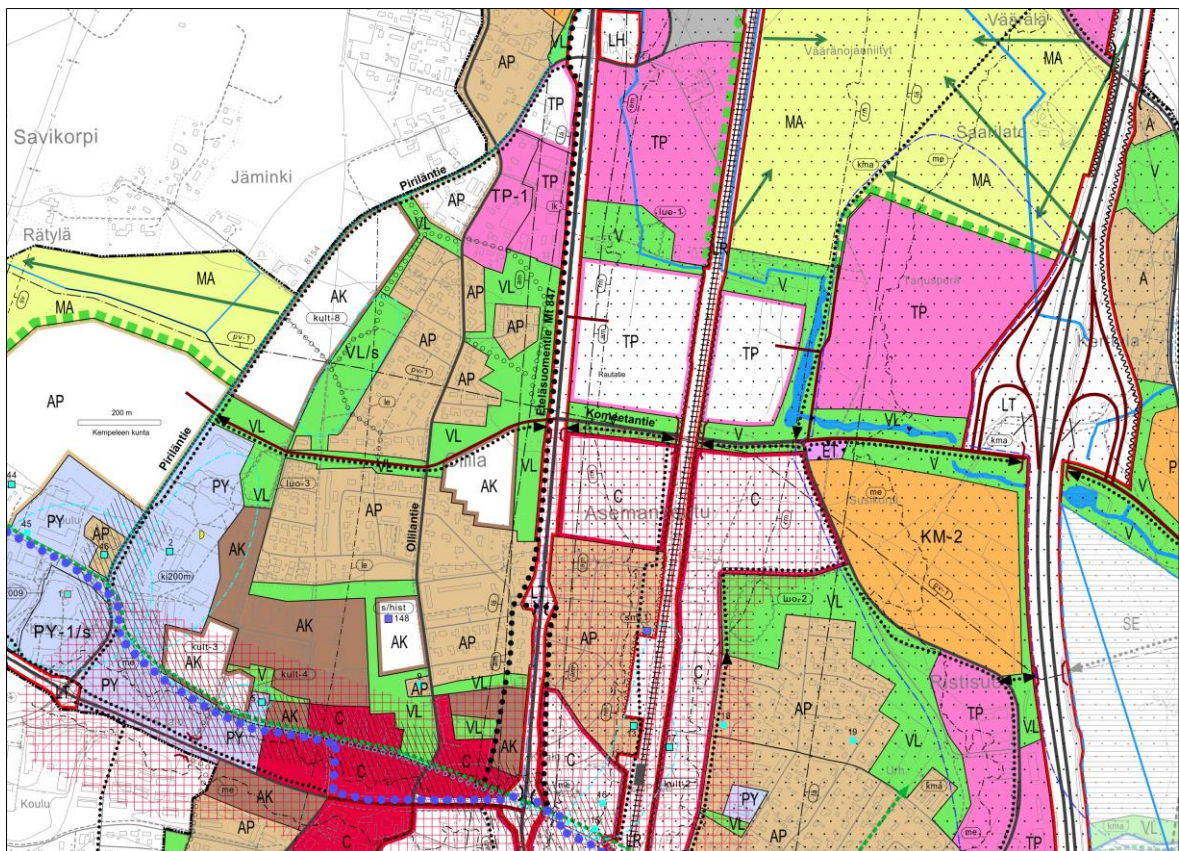
Liikennetarkastelujen lähtökohtana on suunnittelualueelle aikaisemmin laaditut maankäyttöön, liikenneverkkoon, liikenteeseen ja ympäristöön liittyvät selvitykset ja suunnitelmat. Aikaisemmat suunnitelmat ja selvitykset ovat olleet pohjana suunnittelualueen nykytilan kuvaukselle. Lähtötietoja on tarkennettu ja päivitetty tarvittavilta osin avoimista paikkatietoaineistoista.

3 Nykytilan kuvaus

3.1 Maankäyttö ja kaavoitus

Osayleiskaava

Kempeleen taajaman osayleiskaava 2040 on saanut lainvoiman vuonna 2019. Uusi poikittaiskatuyhteys on esitetty osayleiskaavassa ja kadun eteläpuolelle on esitetty aluereittiluokkainen jalankulku- ja pyöräilyreitti (kuva 2).



Kuva 2. Ote Kempeleen taajaman osayleiskaavasta vuodelle 2040.

Ollilan alueelle poikittaisyhteyden varten on osayleiskaavassa varaus asuinkerrostaloalueesta (AK). Alue ja sitä ympäröivät VL maa-alueet ovat yksityisten maanomistajien omistuksessa. Poikittaisyhteyden pohjoispuoliselle nykyiselle asuntoalueelle (AO) on mahdollista toteuttaa täydennysrakentamista.

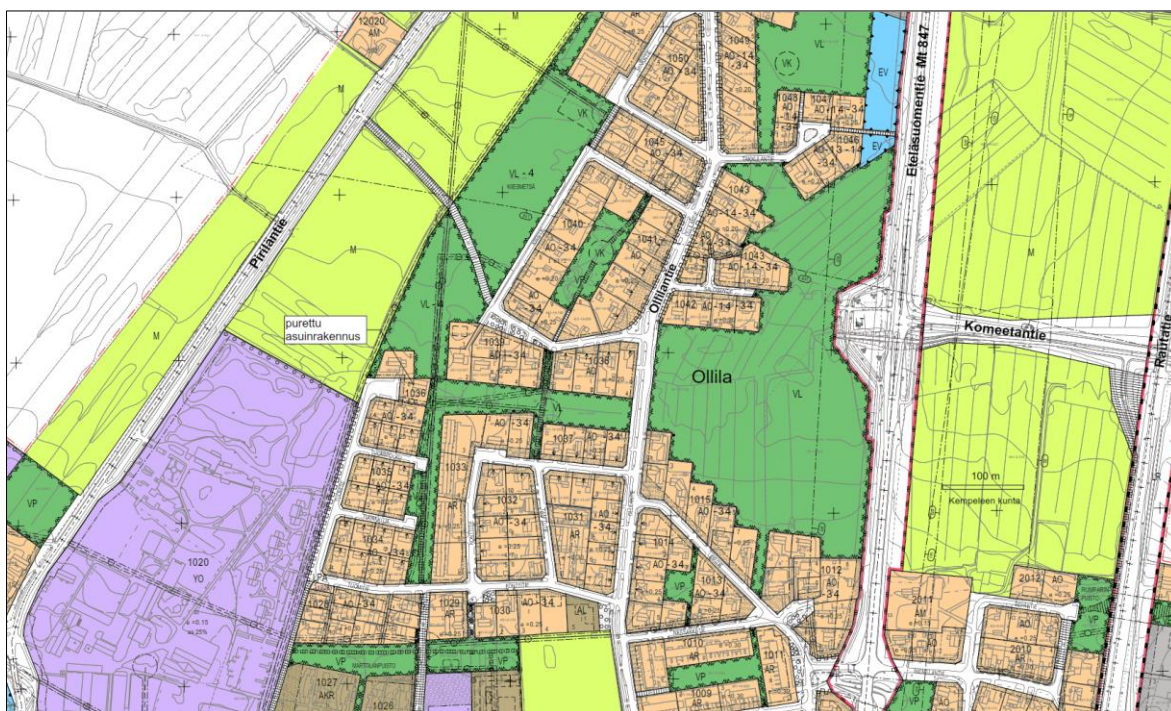
Poikittaisyhteyden länsipäähän on suunniteltu ja asemakaavoitettu uusi pientalovaltainen asuntoalue (AP) Piriläntien länsipuolelle. Piriläntien varressa tien itäpuolella on varaus asuinkerrostaloalueelle (AK). Pirilän alueelle lähelle kuntakeskusta on suunnitteilla muun muassa luhti- ja pienkerrostalotyyppistä asuntorakentamista.

Asemakaava

Voimassa olevassa asemakaavassa ei ole varausta uudelle poikittaiskatuyhteydelle. Poikittaiskatuyhteys sijoittuu pääosin pelto- ja puistoalueille. Katuyhteyden kohdalle sijoittuu tontti Tuomitien päässä, asemakaavan pohjakartalla (kuva 3) näkyvä rakennus on kuitenkin tontilta purettu.

Liikennetarkastelut ovat pohjana myöhemmin käynnistyvälle Ollilan alueen asemakaavan muutokselle ja osayleiskaavan mukaisen maankäytön kehittämiselle.

Piriläntien länsipuolelle uuden poikittaiskatuyhteyden kohdalle on suunniteltu uusi pientalovaltainen asuntoalue (AP), jolle on laadittu asemakaava ja katusuunnitelmat.



Kuva 3. Ote voimassa olevasta Kempeleen asemakaavasta. Asemakaavakartta Kempeleen kunta.

3.2 Maaperä ja ympäristö

Poikittaisyhteyden maastokäytävän länsi- ja itäosalle sijoittuvat peltoalueet ja keskiosalle omakotitaloalueet. Omakotitalotonttien rajaama kapeahko viherkaista on niittymäistä vanhaa peltoaluetta. Poikittaisyhteyden länsiosalla, välillä Piriläntie - Ollilantie, maaperän maalajina on hiekka (Hk). Itäosan peltoalueiden kohdalla maalajina on hieno hieta (HHT) välillä Ollilantie - Eteläsuomentie.

Poikittaisyhteys sijoittuu tärkeän Kempeleenharjun pohjavesialueen pohjoisreunaan, mutta ei varsinaiselle pohjaveden muodostumisalueelle. Piriläntie on historiallinen tielinjaus (Pohjanmaan rantatie).

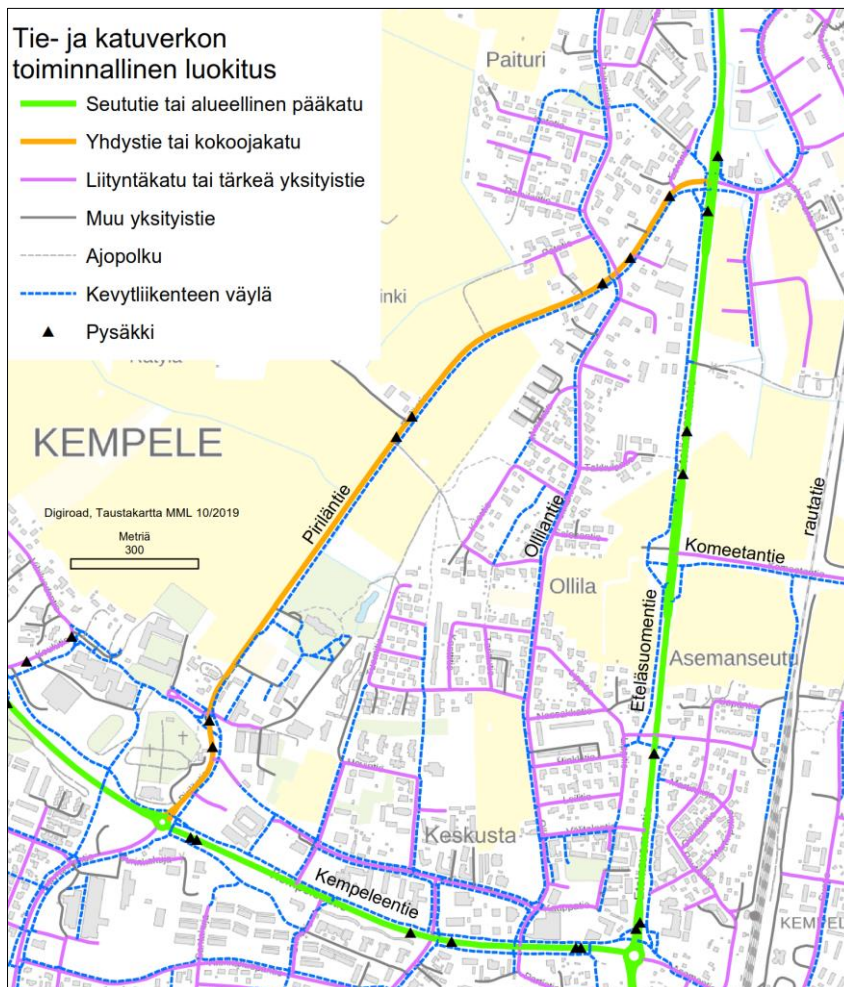
Ollilan alueelle sijoittuu kuvan 2 osayleiskaavassa esitetty kulttuuriympäristökohde Kiiesmetsä (VL/s alue / kult-8). Kiiesmetsä on lähes luonnontilassa säilynyt metsäalue, jossa on vanhaa

Liikennetarkastelut

puustoa ja polkureittejä. Alueen läpi kulkee etelä-pohjoissuunnassa ilmakaapelilla varustettu sähkölinja. Osayleiskaavan määrittäksen mukaan alueen täydennysrakentamisen tulee tukea kulttuuriympäristöarvojen säilymistä. Alueen vanhaa puustoa tulisi säilyttää ja alue tulisi kehittää luonnonsuojelualueeksi, jonne sijoitettaisiin muun muassa opastauluja kertomaan alueen luonnosta. Kiiesmetsän alueelle on kunnan toimesta laadittu hoito- ja käyttösuunnitelma asemakaavan toteuttamiseksi. Suunnittelualueelle ei sijoitu muita tärkeitä tai suojeltavia ympäristö- tai kulttuurihistoriallisia kohteita.

3.3 Nykyinen liikenneverkko ja liikennejärjestelyt

Suunnittelualueen nykyisen liikenneverkon rungon muodostavat etelä-pohjoissuuntaiset tie- ja katuyhteydet, joita ovat maantienä toimiva Eteläsuomentie (seututie 847) sekä kokoojakatuna toimiva Piriläntie ja liityntäkatuna toimiva Ollilantie. Muut suunnittelualueen kadut ovat tonttikatuja (kuva 4). Piriläntie on muuttunut valtion maantiestä kunnan kaduksi vuonna 2019. Eteläsuomentiestä itään lähtevä rautatien alittava Komeetantie (katu) yhdistää suunnittelualueen Zatelliitin yritysalueeseen ja sen kautta valtatielle 4 (Pohjantie) Zatelliitin eritasoliittymästä. Eteläsuomentien ja Komeetantien liittymässä on pääsuunnan kanavointi ja liikennevalo-ohjaus sekä kevytliikenteen alikulkukäytävä. Suunnittelualueen katuverkon nykyiset nopeusrajoitukset ovat 40 km/h, Piriläntien 40...50 km/h ja Eteläsuomentien (mt 847) 60 km/h.



Kuva 4. Keskustan pohjoispuolisen tie- ja katuverkon toiminnallinen luokitus. Lähde: Digiroad ja MML.

Liikennetarkastelut

Suunnittelualueen jalankulku- ja pyöräliikenteen nykyverkon muodostavat Eteläsuomentien (mt 847) jalankulun ja pyöräilyn pääreitti, Piriläntien aluereitti ja Ollilantien paikallisreitti. Asuntoalueiden väliin sijoittuu muutamia lyhyitä etelä-pohjoissuuntaisia kevytliikenteen reittejä (kuva 4).

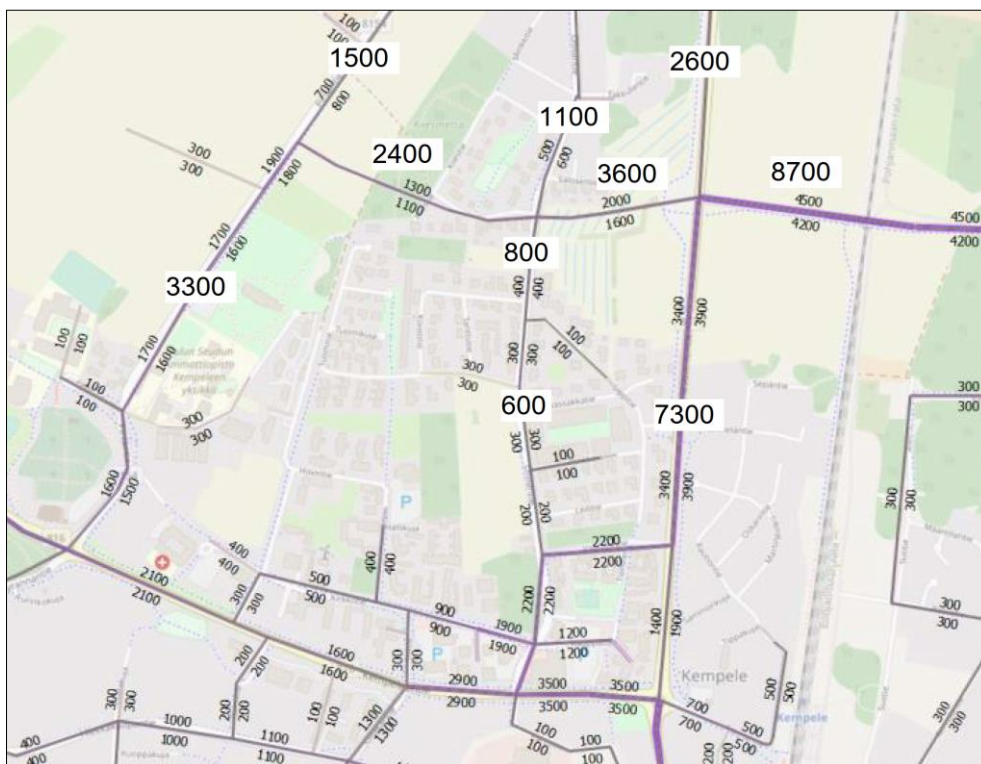
3.4 Liikennemäärät ja liikenneturvallisuus

Vuoden 2018 autoliikennemäärät

Eteläsuomentien (mt 847) vuoden 2018 keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä (KAVL) oli Väyläviraston tierekisterin mukaan noin 5 000 ajon/vrk ja Piriläntien 2 650 ajon/vrk. Kempeleen keskustan läpi kulkevan Kempeleentien (mt 816) vuoden 2018 KAVL-liikennemäärä oli noin 7 600 ajon/vrk. Arkivuorokauden keskimääräinen raskasliikennemäärä vuonna 2018 oli Eteläsuomentiellä 300 raskasajon/vrk (6 %), Piriläntiellä noin 150 raskasajon/vrk (5,7 %) ja Kempeleentiellä 390 raskasajon/vrk (5,1 %).

Vuoden 2040 autoliikenne-ennuste

Oulun seudun liikenne-ennustemallilla tehtyjen verkollisten tarkastelujen mukaan uuden poikittaiskatuyhteyden vuoden 2040 arkiliikenne-ennuste (KAVL) välillä Piriläntie - Eteläsuomentie vaihtelee 2 400 – 3 600 ajon/arki-vrk (kuva 5). Poikittaisyhteyden raskaan liikenteen osuus on arviolta 4 - 5 %. Arvio perustuu Piriläntien ja Eteläsuomentien (mt 847) vuoden 2018 liikennemäärätietoihin ja raskaan liikenteen osuuteen.



Kuva 5. Oulun seudun ennustemallin vuoden 2040 arkiliikennemäärät tavoiteverkolla. Lähde: Kempeleen kunta ja Ramboll Oy 5/2020.

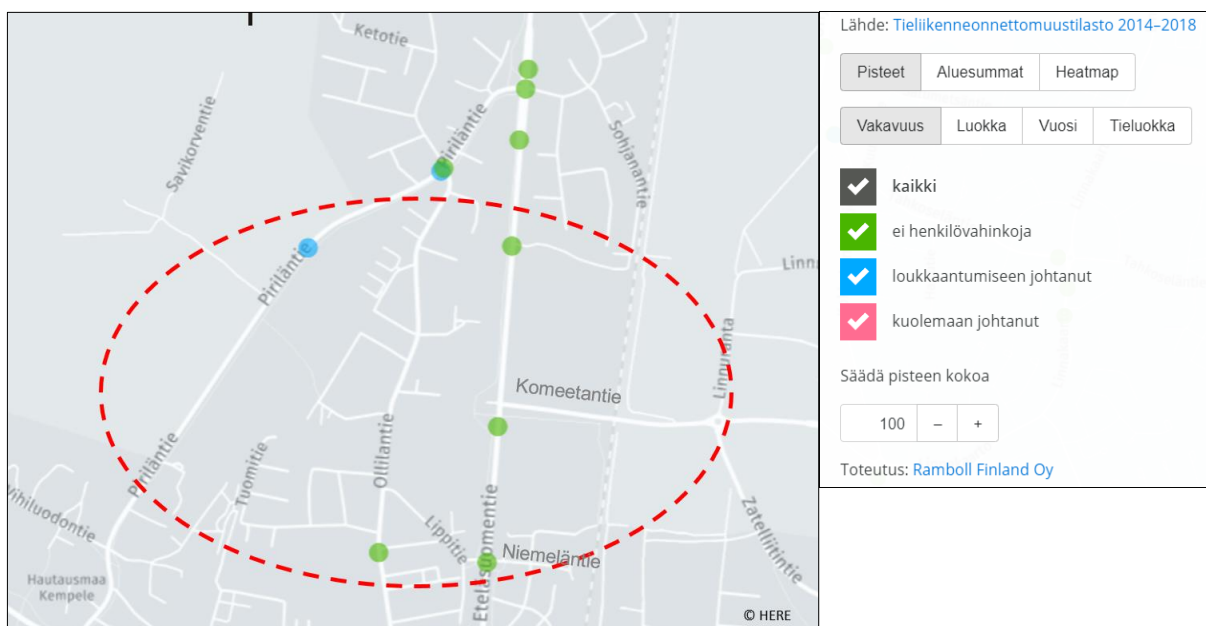
Joukkoliikenne

Suunnittelualueen nykyiset bussireitit ja pysäkit sijoittuvat Piriläntielle, Eteläsuomentielle ja Kempeleen keskusta Kempelentielle (kuva 4). Poikittaiskatuyhteyttä lähinnä olevat pysäkit sijoittuvat Piriläntiellä Savikorventien yksityistien liittymään ja Eteläsuomentielle Komeetantien liikennevaloliittymään.

Oulun seudun paikallisliikenteen vuoroja kulkee Piriläntiellä arkipäivisin yhteensä 62 kpl (molemmat suunnat yhteensä) ja Eteläsuomentielle arkipäivisin yhteensä 34 kpl. Lisäksi Piriläntien kautta kulkee arkipäivisin yksi kaukoliikenteen vakiovuoro ja Eteläsuomentielle seitsemän kaukoliikenteen vakiovuoroa.

Liikenneturvallisuus

Poliisin tietoon tulleiden tieliikenneonnettomuuksien mukaan suunnittelualueella sattui vuosina 2014 - 2018 viisi tieliikenneonnettomuutta, joista kolme tapahtui Eteläsuomentielle (mt 847), yksi onnettomuus Ollilantiella ja yksi onnettomuus Piriläntiellä, joka johti henkilövahinkoihin (kuva 6). Muut onnettomuudet eivät johtaneet henkilövahinkoihin.



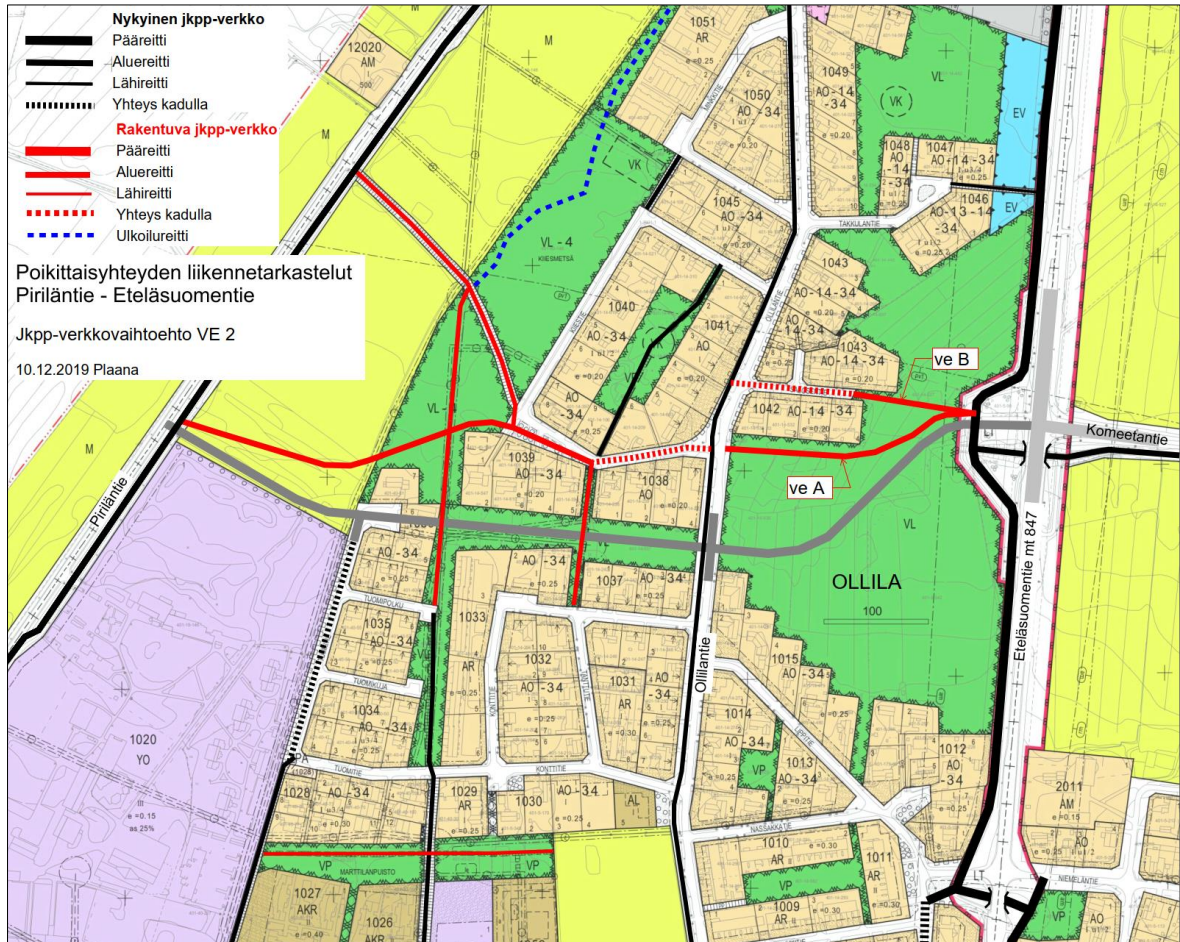
Kuva 6. Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet suunnittelualueella vuosina 2014-2018. Lähde: Ramboll Oy.

3.5 Ongelmat ja kehittämistarpeet

Suunnittelualueen tie- ja katuverkossa on selvä länsi-itäsuuntaisen poikittaisväylän verkollinen yhteyspuute jo nykyverkolla ja nykyisellä maankäytöllä. Pirilän ja Ollilan alueiden maankäytön kehitysedellytykset jäävät suunniteltua heikommiksi, mikäli uusi maankäyttö tukeutuu nykyisen tie- ja katuverkon varaan. Nykyverkolla uuden maankäytön synnyttämä autoliikenne lisää Piriläntien ja keskustan vilkkaasti liikennöidyn Kempeleentien kuormitusta. Piriläntien ja Kempeleentien kuormittuminen heikentäisi liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta.

Liikennetarkastelut

- Uusi jkpp-väylä sijoittuu kadun kanssa samaan maastokäytävään.
- Helppo toteuttaa kadun varteen samaan maastokäytävään kadun kanssa. Säästetään myös rakentamiskustannuksissa mm. kuivatusjärjestelyjen ja valaistuksen osalta.



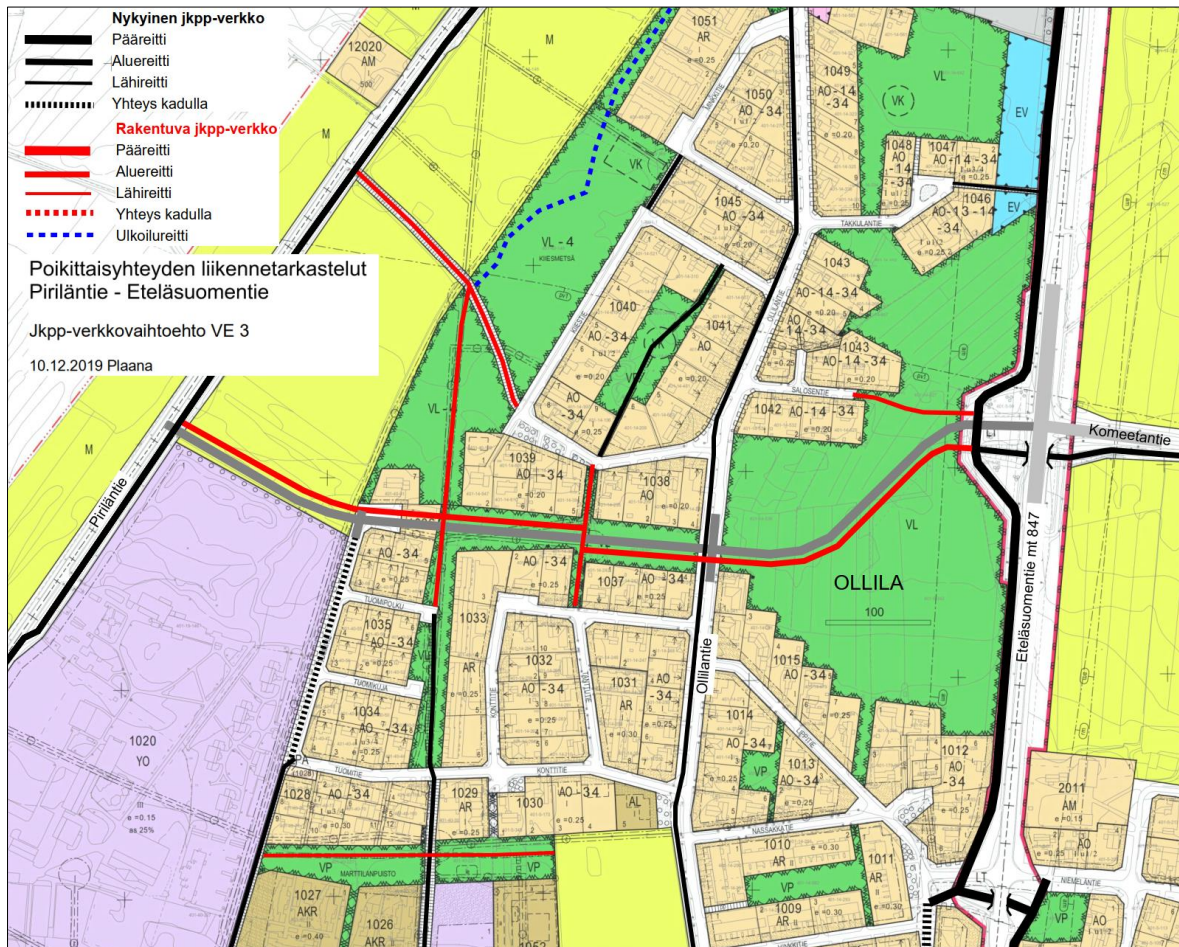
Kuva 8. Maankäytön keskelle sijoittuva kevytliikenteen väylävaihtoehto, VE 2.

VE 2 vaikutuksia:

- Ollilan alueen pohjoisosan nykyinen maankäyttö kytkeytyy hyvin uuteen poikittaiskadun suuntaiseen jkpp-yhteyteen
- Ollilan eteläosan nykyisen maankäytön kytkeä huono poikittaiskadun suuntaiselle jkpp-yhteydelle kuten myös Ollilan alueen pellolle (VL-alue) osayleiskaavassa esitetyltä uudelta kerrostaloalueeltakin (AK).
- Poikittaiskadun suuntainen jkpp-yhteys palvelee kohtuullisen hyvin länsi-itäsuuntaista kevytliikennettä mm. Piriläntien länsipuolelle sijoittuvaa uutta asuntoaluetta. Vaatii kuitenkin poikittaiskadun ylimääräisen risteämisen Eteläsuomentien liittymän kohdalla.
- Piriläntien varren pohjoisosan osayleiskaavan mukaiselta uudelta kerrostaloalueelta AK Zatehtiin suuntaan hyvä jkpp-yhteys
- Ollilan alueen pohjois-etelä-suuntaiset jkpp-yhteydet kytkeytyvät hyvin uuden poikittaiskadun suuntaiseen jkpp-väylään
- Poikittainen jkpp yhteys kulkee osin katuverkolla autoliikenteen seassa eikä ole täten kaikilta osin sujuvin ja turvallisin ratkaisu
- Tonttikatujen ja jkpp-väylien eri talvikunnossapitoluokitus saattaa heikentää kevytliikenteen olosuhteita ja sujuvuutta

Liikennetarkastelut

- Poikittainen jkpp-yhteys sijoittuu osalla matkaa kokonaan uudelle linjaukselle omaan maastokäytävään peltoalueille.
- Rakentamiskustannusten osalta ei suuri eroja VE1:een verrattuna.



Kuva 9. Poikittaiskadun varteen sijoittuva kevytliikenteen väylävaihtoehto, VE 3.

VE 3 vaikutuksia:

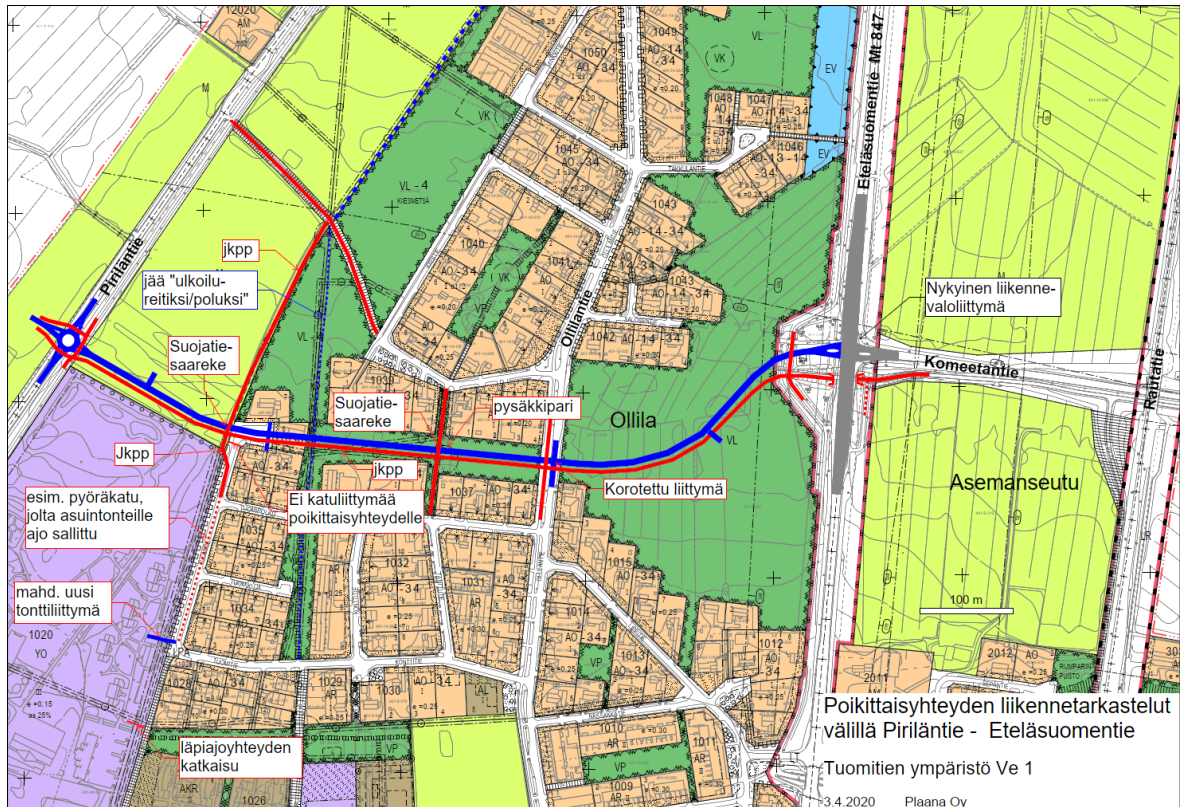
- Vaikutuksiltaan lähes vastaava kuin VE 1.
- Vaatii länsi-itäsuunnassa poikittaiskadun ylimääräisen tasoylityksen.
- Palvelee hieman paremmin jkpp-yhteytenä Zateelliitin suuntaan kuin VE 1 Piriläntien varren pohjoisosan osayleiskaavan mukaiselta uudelta kerrostaloalueelta AK (lyhin reitti kuitenkin katuverkon kautta).
- Rakentamiskustannuksiltaan vastaava kuin VE 1.

5 Tuomitien vaihtoehtotarkastelut

Tuomitien vaihtoehtotarkasteluissa on tutkittu ratkaisuja, joissa Tuomitieltä joko sallitaan katuliittymä uudelle poikittaiskadulle tai katuliittymää ei sallita. Vaihtoehtoissa on ollut mukana myös Tuomitiele esillä ollut uusi tonttiliittymä Tuomitien länsipuolisilta OSAO:n entisiltä opiskelija-asunnoilta. Vaihtoehtoja on tarkasteltu verkkotasolla ja arvioitu vaihtoehtojen liikenteellisiä vaikutuksia. Tutkitut vaihtoehdot on esitetty kuvissa 10...12.

VE 1; Tuomitieltä ei sallita liittymää uudelle poikittaiskadulle. Tuomipolulta poikittaiskadulle on esitetty vain jalankulku- ja pyöräliikenneyhteys. Väli Tuomitie -Tuomipolku esitetään ns. pyöräkatuna, jossa autoliikenteelle osalta sallitaan tonteille ajo (kuva 10).

Tuomitien, Tuomipolun ja Tuomikujan liikenne suuntautuu nykyiseen tapaan Tuomitien kautta Konttitielle ja edelleen Ollilantietä pitkin Kempeleen keskustaan tai uuden poikittaiskadun ja Nassakkatien kautta Eteläsuomentielle. Liikenne vähenee Ollilantien pohjoisosalla poikittaiskatuyhteyden vaikutuksesta. Tuomitillä liikenne vähenee vain hieman nykyisestä (- 11 %). Mahdollinen uusi tonttiliittymä OSAO:n entisiltä opiskelija-asunnoilta lisää liikennettä Konttitielle, mutta lisäys ei ole merkittävä nykyliikenteeseen verrattuna.

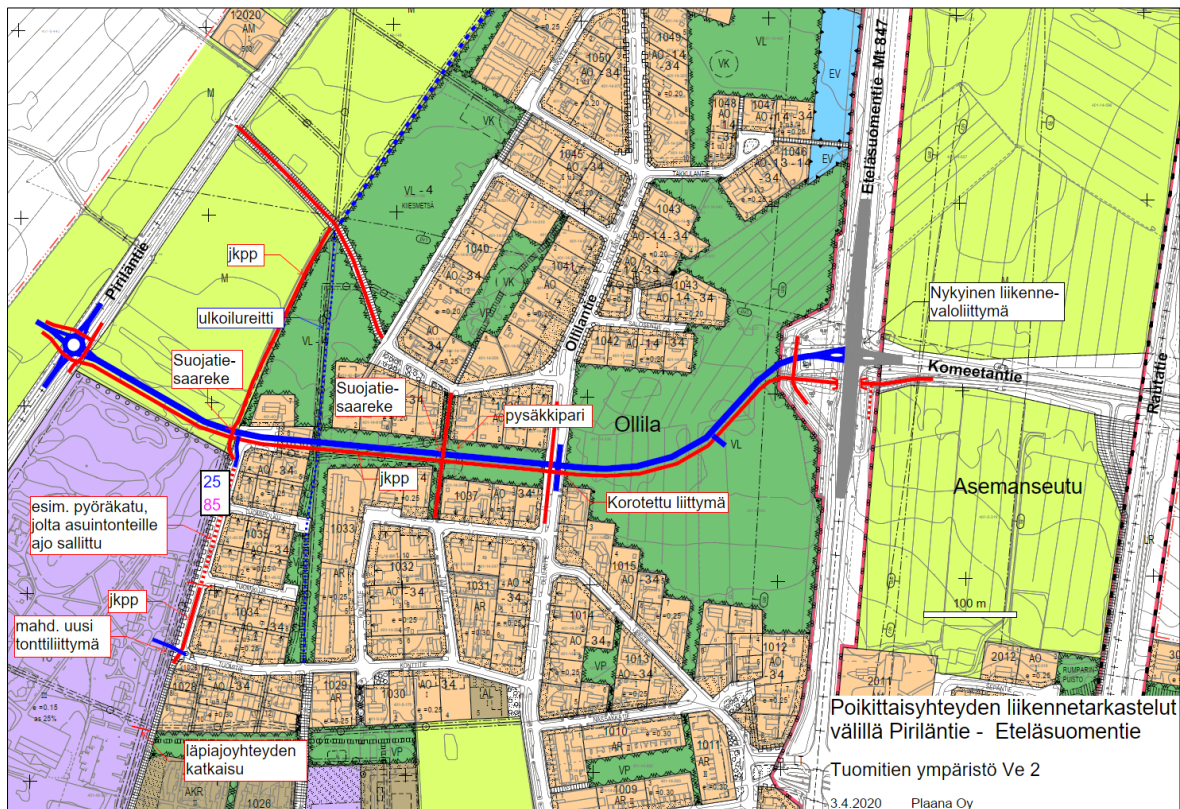


Kuva 10. Tuomitien tutkittu vaihtoehto VE 1.

Liikennetarkastelut

VE 2; Tuomitieltä sallitaan sekä katuliittymä että jalankulku- ja pyöräliikenneyhteys poikittaiskadulle. Väli Tuomikuja - poikittaiskatu esitetään ns. pyöräkatuna, jossa autoliikenteelle sallitaan tonteille ajo. Välille Tuomitie -Tuomikuja esitetään jalankulku- ja pyöräilyväylää, jossa autoliikenteelle ei sallita tonteille ajoa (kuva 11).

Osa Tuomitien nykyisestä liikenteestä suuntautuu suoraan poikittaiskadun kautta Piriläntietä tai Eteläsuomentietä kohti ja osa nykyiseen tapaan Tuomitieltä Konttitieltä Ollilantielle. Liikenne Ollilantien pohjoisosalla vähenee myös vaihtoehdossa VE 2 poikittaiskadun vaikutuksesta. Noin puolet Tuomitieltä Konttitielle suuntautuneesta liikenteestä poistuu. Toisaalta liikenteen määrä kasvaa Tuomitien pohjoisosalla poikittaiskadun suuntaan. Mahdollinen uusi tonttiliittymä OSAO:n entisiltä opiskelija-asunnoilta lisää liikennettä Konttitielle vain hieman nykyliikenteeseen verrattuna.



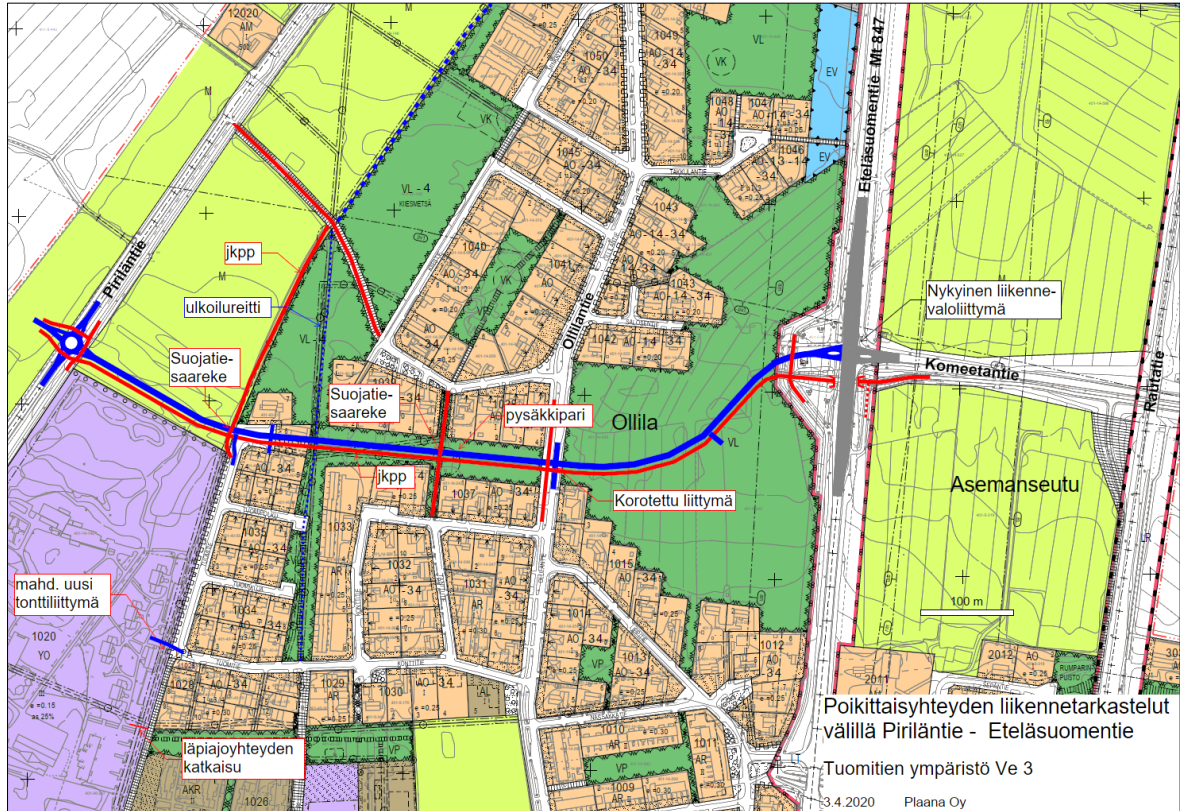
Kuva 11. Tuomitien tutkittu vaihtoehto VE 2.

VE 3; Tuomitieltä sallitaan sekä katuliittymä että jalankulku- ja pyöräliikenneyhteys poikittaiskadulle vaihtoehdon VE 2 tapaan. Tuomitiellä jalankulkijoille ja pyöräilijöille ei esitetä erillistä väylää.

Tuomipolun ja Tuomikujan liikenne suuntautuu Tuomitieltä poikittaiskadun kautta Piriläntielle ja Eteläsuomentielle. Tuomitien eteläosan liikenne suuntautuu arviolta puoleksi Tuomitieltä poikittaiskatua kohti ja toinen puoli nykyiseen tapaan Konttitieltä Ollilantielle. Myös vaihtoehdossa 3 liikenne Ollilantien pohjoisosalla vähenee poikittaiskadun vaikutuksesta.

Liikennetarkastelut

Vaihtoehdossa VE 3 liikenne vähenee eniten Tuomitieltä Konttitielle ja toisaalta kasvaa Tuomitiellä poikittaiskadun suuntaan. Mahdollinen uusi tonttiliittymä OSAO:n entisiltä opiskelija-asunnoilta lisää entisestään liikennettä Tuomitiellä poikittaiskadun suuntaan.



Kuva 12. Tuomitien tutkittu vaihtoehto VE 3.

Vaihtoehto jatkosuunnitteluun

Vaihtoehtoa VE 1 pidettiin parhaana ratkaisuna, koska se lisää vähiten liikennettä Tuomitien pohjoisosaan ja on hyvä ratkaisu jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kannalta. OSAO:n alueen liikenne suuntautuu Konttitien kautta, eikä liikenteen lisäys Konttitien nykyliikenteeseen verrattuna ole kovin merkittävä. Tuomitien katuliittymä poikittaiskadulle vaihtoehdossa VE 2 lisää Tuomitien läpiajoliikenteen riskiä mm. OSAO:n alueelta.

6 Katuyhteyden liikennetarkastelut

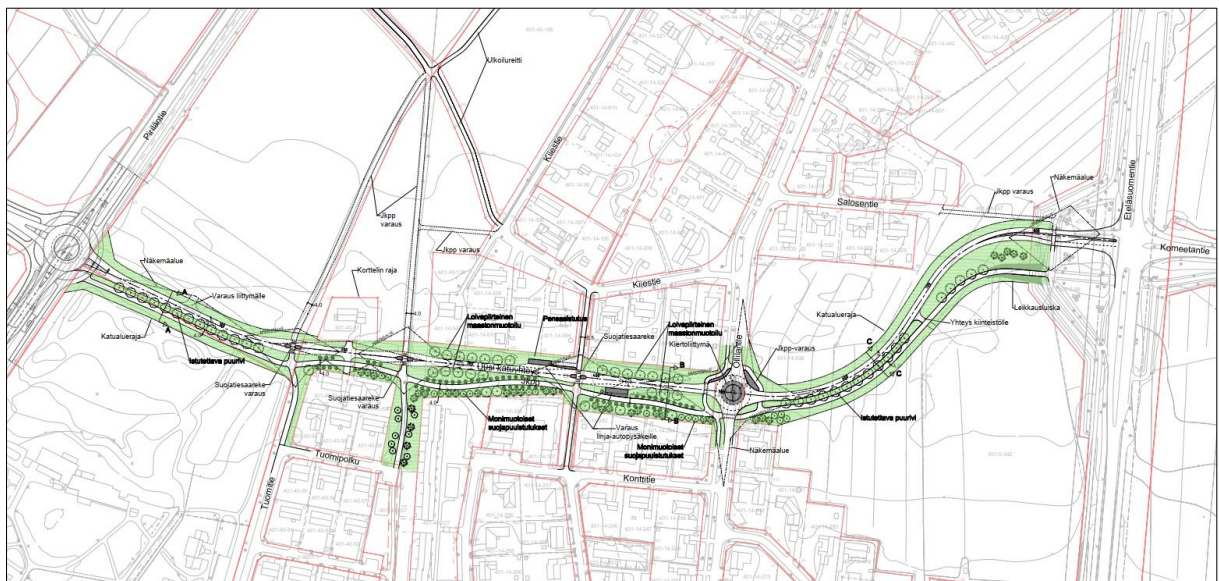
6.1 Tutkitut vaihtoehdot ja ratkaisuesitys

Liikennejärjestelyjen osalta tutkittiin kahta kadun suuntaista jalankulku- ja pyöräilyväylän linjausvaihtoehtoa. VE 1:ssä jalankulku- ja pyöräilyväylä kulkee koko välillä kadun vieressä sen eteläpuolella ja VE 2:ssa osalla matkaa kadusta kauempana ja lähempänä asuntoja.

Jatkossuunnitteluun valittiin liikennejärjestelyjen osalta edellä mainittujen linjausvaihtoehtojen välimalli (kuva 13), jossa jalankulku ja- ja pyöräilyväylä (jkpp) on linjattu aaltoilevasti. Kadun ja jkpp-väylän välikaistan leveys vaihtelee noin 4 metristä 20 metriin. Viheralueille ja välikaistoille on esitetty matalia maisemavalleja sekä pensas- ja puuistutuksia sinne, missä tilaa on enemmän. Katu on esitetty 6,5 metriä leveänä ja jalankulku- ja pyöräilyväylä 4 metriä leveänä. Kadun kuivatus hoidetaan painanteiden ja välikaistoille sijoittuvan hulevesiviemäröinnin avulla. Kadun suunnittelun mitoitusnopeus on ollut 40 km/h.

Ollilantien ja poikittaiskadun liittymään on esitetty ratkaisuna pienehköä kiertoliittymää. Vaihtoehtona liittymään tutkittiin myös korotettua liittymää, mutta vaihtoehtoa ei pidetty kovin hyvänä joukkoliikenteen kannalta eikä myöskään alueen maaperäolosuhteiden vuoksi.

Liikennejärjestelyissä on varauduttu yhteen linja-autopysäkkipariin poikittaiskadun keskivaiheilla. Lisäksi on esitetty liittymävaraus Piriläntien läheisyydessä poikittaiskadulta pohjoiselle tontille. Etelä-pohjoissuuntaisiin jalankulku- ja pyöräily yhteyksiin on varauduttu sekä Kiesmet-sän länsipuolella että Kiesmet-sän läpi sähkölinjan aukon kohdalla. Yhteystarve ja vaihtoehto ratkaistaan tarkemassa jatkosuunnittelussa ja alueen asemakaavoituksessa. Väliille Kiestie - Konttitie on esitetty jalankulku- ja pyöräilyväylä (nykyinen polkuyhteys). Lisäksi on varauduttu jalankulku- ja pyöräilyväylään välillä Eteläsuomentie - Salosentie.



Kuva 13. Luonnos katuyhteyden liikennejärjestelystä 10/2020.

Luonnos katuyhteyden liikennejärjestelyistä poikkileikkauksineen on esitetty tarkemmin raportin liitteenä olevilla suunnitelmakartoilla.

6.2 Asukaskysely ja palaute

Työn aikana toteutettiin asukaskysely perinteisenä paperikyselynä syksyllä 2020. Kysely kohdistettiin poikittaiskatuyhteyden maastokäytävään sijoittuvien kiinteistöjen omistajille ja asukkaille. Kyselyllä haluttiin mielipiteitä ja palautetta Piriläntie - Eteläsuomentie (mt 847) välisen uuden poikittaisyhteyden liikennejärjestelyluonnoksesta.

Palautetta tuli runsaasti ja palautteet koskivat muun muassa:

- Eteläsuomentien päässä kadun linjausta ja sijaintia suhteessa lähimpiin asuinrakennuksiin.
- Poikittaiskatuyhteyden läpikulkuliikennettä ja liikenteen meluhaittoja sekä meluntorjuntatarvetta
- Linja-autopysäkkijärjestelyjä ja pysäkkien sijoittumista asuinrakennusten kohdille
- Katuyhteyteen liittyviä jalankulku- ja pyöräliikenneyhteyksiä ja varauksia.
- Liittymäjärjestelyjä ja mm. Ollilantien kiertoliittymän suurta tilantarvetta.

6.3 Melu

Katuyhteyden liikennejärjestelyluonnokselle tehtiin liikennemelulaskenta. Liikennetilanteena oli liikenne-ennustemallin vuoden 2040 arkivuorokausiliikennemäärä (KAVL ajon/vrk). Ennusteliikenteellä ja kadun 40 km/h nopeusrajoituksella tehdyn melulaskennan mukaan 55 desibelin (dBA) päivämelu yltää jonkin verran kadun pohjoispuolisten kiinteistöjen pihoille, mutta suurin osa pihoista jää kuitenkin alle 55 desibelin. 55 desibelin melualue yltää myös kadun eteläpuolella ja Ollilantien liittymäalueella muutamien yksittäisten kiinteistöjen pihoille.

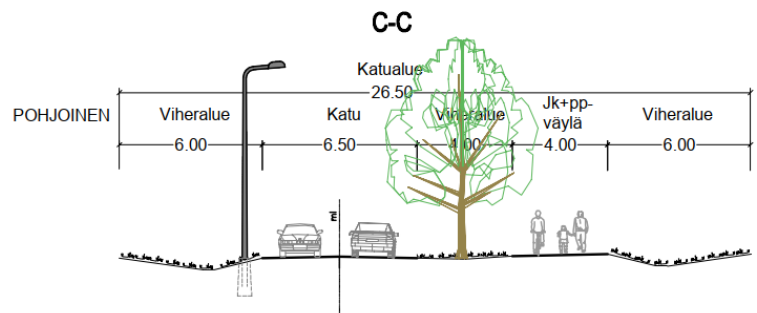
Melulaskentaluonnoksen melukartat on esitetty raportin liitteenä.

7 Jatkosuunnittelu

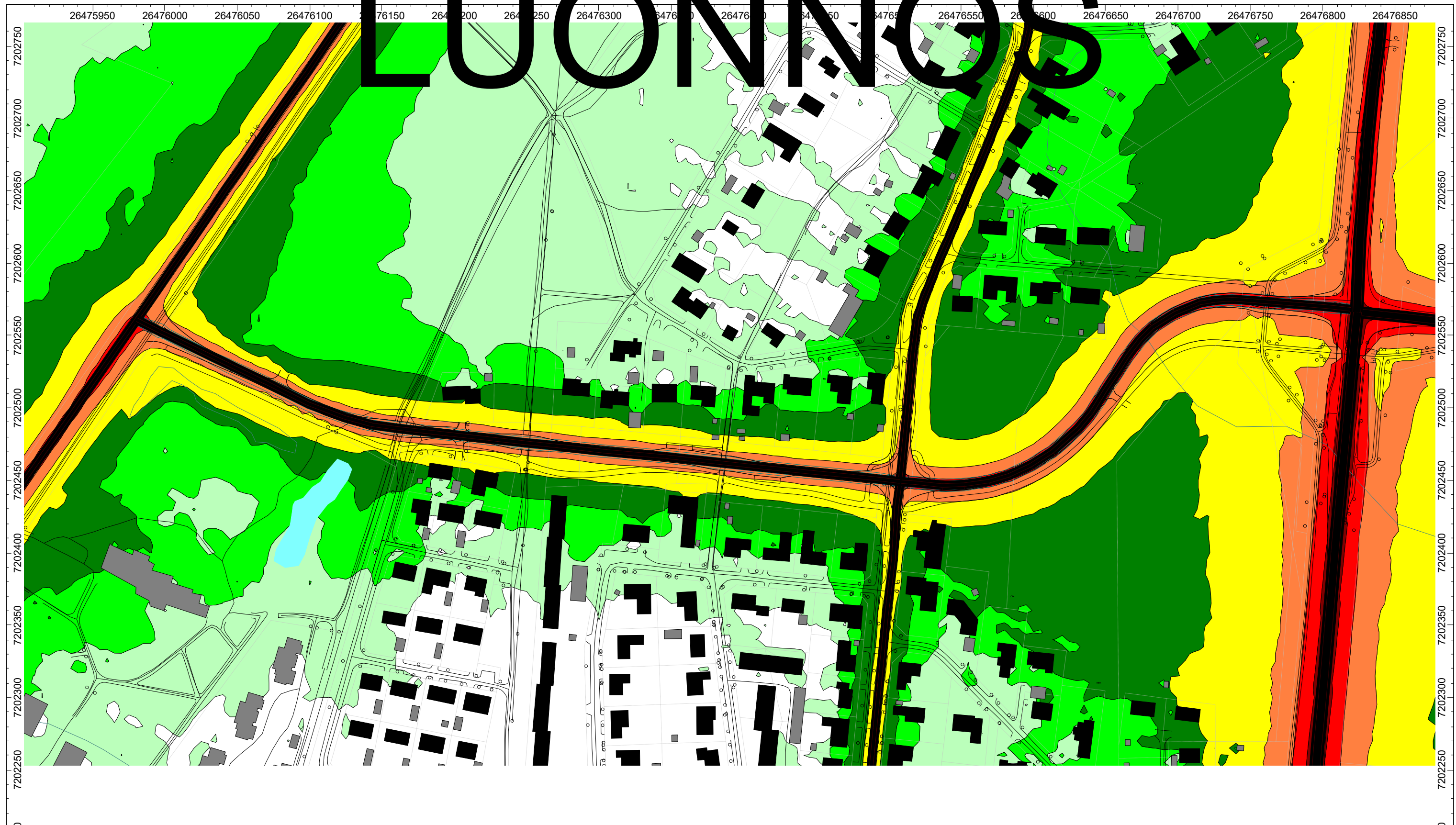
Katuyhteyden liikennejärjestelyistä saadut asukaspalautteet otetaan huomioon jatkosuunnittelussa ja vireillä olevassa Pirilän ja Ollilan alueen asemakaavan muutostyössä.

Katuyhteyden toteutusaikataulusta ei ole vielä tietoa. Hanke vaatii asemakaavan muutoksen ja sen jälkeen toteuttamista varten tarvittavan katurakennussuunnitelman. Yleissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut tarkentuvat ja voivat muuttua kadun rakennussuunnitelmavaiheessa.

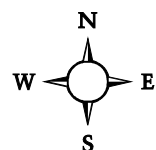
Asemakaavaprosessi on tullut vireille 30.12.2020 ja kestää aina vuoden 2022 kevääseen saakka. Kaavaprosessin aikana pidetään yleisö- ja ideointitilaisuuksia. Kaavarunko valmistuu kesään 2021 mennessä, kaavaluonnos syksyllä 2021 ja kaavaehdotus keväällä 2022. Nämä kaikki vaiheet asetetaan virallisesti nähtäville ja niihin voi jättää mielipiteitä ja muistutuksia.



LUONNOS



Liite
1A



**Poikittaiskadun liikennetarkastelut välillä Piriläntie-Eteläsuomentie (mt 847).
Meluselvitys**

**Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.
Ennustetilanne vuonna 2040. Ei meluntorjuntaa.**

Raportti nro: PR5466-Y01

13.08.2020

PRMETHOR

- > 40 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)

Mittakaava 1:2500 (A3)

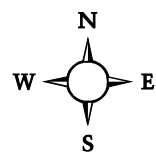
LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 5 m x 5 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 1

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK26
Korkeusjärjestelmä: N2000

LUONNOS



Liite
1B



**Poikittaiskadun liikennetarkastelut välillä Piriläntie-Eteläsuomentie (mt 847).
Meluselvitys**

**Liikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.
Ennustetilanne vuonna 2040. Ei meluntorjuntaa.**

Raportti nro: PR5466-Y01

13.08.2020

PRMETHOR

- > 40 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)

Mittakaava 1:2500 (A3)

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudun koko: 5 m x 5 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 1

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK26
Korkeusjärjestelmä: N2000