

24.8.2023

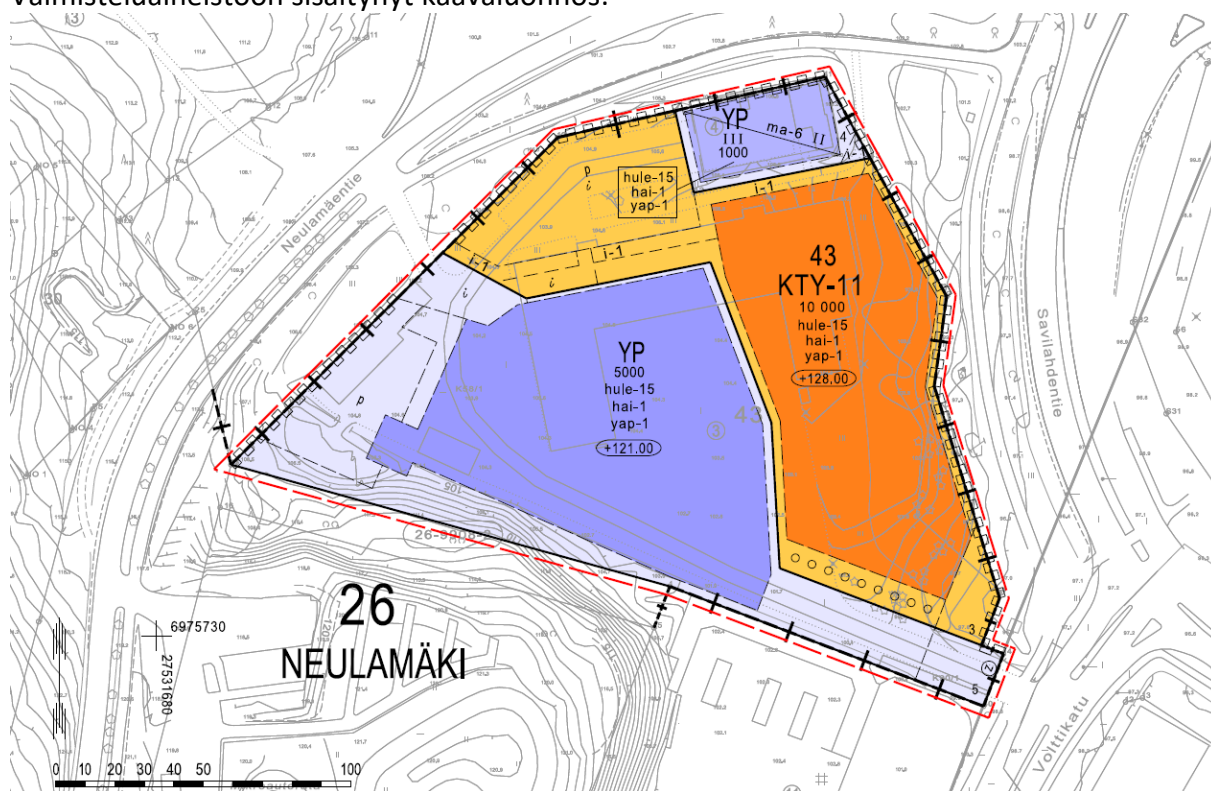
LIITE 10

## NEULAMÄEN PELASTUSASEMAN YMPÄRISTÖ, NEULAMÄKI

### VALMISTELUVAIHEESTA SAADUT MIELIPITEET JA LAUSUNTO VASTINEINEEN

Valmisteluvaiheen aineisto annettiin tiedoksi kaupunkirakennelautakunnalle 12.10.2022 ja aineisto on ollut nähtävänä MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti 19.10.–18.11.2022. Valmisteluaineistoa esiteltiin yleisölle 1.11.2022 ja yhteistyötahoille 3.11.2022. Lausunnon aineistosta antoi Kuopion Vesi Oy. Mielipiteen jätti kaksi yksityishenkilöä.

Valmisteluaineistoon sisältynyt kaavaluonnos:



### SISÄLLYSLUETTELO:

Kuopion Vesi Oy 1.11.2022:	2
Asemakaavoituksen vastine:	2
Yksityinen mielipide 18.11.2022:	2
Asemakaavoituksen vastine:	2
Yksityinen mielipide 18.11.2022:	3
Mielipidettä täydennetty 20.11.2022:	5
Asemakaavoituksen vastine:	7
Neulamäentien katu- ja hulevesisuunnitelman muutosten hyväksymisen yhteydessä annettu vastine:	9

## **Kuopion Vesi Oy 1.11.2022:**

Neulamäen pelastusaseman ympäristön asemakaavan muutoksen valmisteluaineisto on asetettu julkisesti nähtäville ajalle 19.10.-18.11.2022. Kuopion Vesi Oy lausuu aineistosta seuraavaa:

Kaava-alueen itäpuolella katualueella sijaitsee Kuopion Veden v. 2022 rakennetut päävesijohto ja jätevesiviemäri. Ko. päävesijohdosta on korttelin 43 rajaan alle 3 metrin etäisyys kuvaan keltaisella merkityllä osuudella. Korttelin 43 rajausta tulee muuttaa siten, että etäisyys korttelin rajan ja vesijohdon välillä on vähintään kolme metriä. Koska kyseessä on vedenjakelun kannalta merkittävä päävesijohto, suositellaan etäisyyttä korttelin rajaan vähimmäisetäisyyttä suuremmaksi. Riittäväällä suojaetäisyydellä varmistetaan muun muassa vesihuollon johtojen kunnossapitotoimenpiteitä.

Pohjoisemmalle YP -korttelille mahdollistetaan kaavassa maanalaista rakentamista, mikä voi edellyttää jätevesien kiinteistökohtaista pumppausta. Korttelille on laitettava kaavamerkintä *ju-3; Rakennettaessa yleiseen viemäriin liitettävissä olevan tason alapuolelle, on käytettävä kiinteistökohtaista pumppausta.*

## **Asemakaavoituksen vastine:**

Korttelin rajan sijaintia on tarkistettu ja pyritty säilyttämään riittävä etäisyys Kuopion Veden johtoihin. Korttelin raja on sijoitettu niin, että riittävä etäisyys toteutuu ainakin rakennusalan läheisyydessä. Suunnittelualueen kaakkoisnurkka on varattu voimasiirtojohtoja ja muita verkostotarpeita varten, joten myös vesihuollon kunnossapito onnistuu hyvin.

Kaavakartta päivitetään myös lisäämällä asemakaavan muutoksen tontille 4 kaavamääräys ju-3. Sama merkintä ju-3 osoitetaan myös tontille 6, jonne ehdotusvaiheessa on mahdollistettu maanalainen rakentaminen.

## **Yksityinen mielipide 18.11.2022:**

Onko Neulamäen pelastuslaitoksen kaavassa otettu huomioon, että Neulamäestä tulee Savilahden alueelle paljon pyöräliikennettä ympäri vuoden ja oman kokemuksen mukaan pyörän vauhti kiihtyy helposti noin 40 km/h vauhtiin alamäen aikana ilman erityisempää yritystä? Kaavakuvissa näyttää, että paloaseman alueen uusien toimitilojen liikenne on suunniteltu menevän pyörätien yli suoraan alamäen alla, jossa vauhti on kovimmillaan. Toki siinä nytkin on ajotie hälytysajoneuvoille, mutta niitä ajaa ammattikuskit ja autoliikenne on tosiasiaa hyvin vähäistä. Tähän kannattaisi ehdottomasti suunnitella yli- tai alikulku pyöräilijöille ja kävelijöille, kun Savilahden alueen pyöräväylät on muuten nyt saatu niin hienoon kuntoon. Reitti on myös Särkiniemen 5.-9.luokkalaisten virallinen koulutie, eikä tämänikäiset osaa aina seurata ja arvioida liikennettä yhtä hyvin kuin aikuiset, joten vaaratilanteita olisi varmasti luvassa vaikka risteyksestä tehtäisiin valo-ohjattu.

## **Asemakaavoituksen vastine:**

Asemakaavan mahdollistaman uuden työpaikkarakentamisen toteutuessa liikenteen määrä tulee kasvamaan korttelissa ja hälytysajoa lukuun ottamatta kaiken ajoliikenteen on suunniteltu kulkevan Neulamäentien liittymän kautta. Asemakaavatyössä ja Neulamäentien katusuunnittelussa on tunnistettu vaaratilanteiden mahdollisuus Neulamäentiellä kohdassa, jos-

sa korttelista tulevat ja sinne saapuvat ajoneuvot kulkevat Neulamäentien suuntaisen mäessä sijaitsevan jalankulun ja polkupyöräilyn reitin poikki.

Uuden toimitilatontin käyttötarkoituksmerkintä on muutettu kaavaehdotukseen toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY). Muutoksella rajataan pois mahdollisuus sijoittaa tontille liiketiloja ja yleisiä rakennuksia, jotka tavallisesti tuottavat paljon liikennettä. Liikenteen vähentämiseksi myös tontin rakennusoikeutta on supistettu 10 000 k-m<sup>2</sup>:sta 8 600 k-m<sup>2</sup>:iin. Kaava-alueen sijainti keskellä kaupunkirakennetta ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä mahdollistaa alueen saavutettavuuden myös joukkoliikenteellä, pyöräillen ja kävellen, joten työntekijöiden ei tarvitse välttämättä tulla alueelle yksityisautolla.

Kunnallisteknisessä suunnittelussa puolestaan on tutkittu mahdollisuuksia korttelin liittämiseksi muuhun liikenneverkkoon ja todettu, että tontin liittymä ei voi siirtää tai lisätä Volttikadun, Savilahdentien tai Sarastuskaaren puolella. Jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen ali- tai ylikulkuna ei suurien korkeuserojen vuoksi ole käytännössä mahdollista.

Mielipiteen perusteella liittymien paikkoihin ei olla tekemässä muutoksia eikä liittymään voida käytännössä rakentaa yli- tai alikulkua. Liittymäratkaisuun johtaneita tekijöitä on käsitelty Neulamäentien katu- ja hulevesisuunnitelman muutoksia (asia 1603/2022) koskeneeseen muistutukseen annetussa vastauksessa, joka löytyy kokonaisuudessaan tämän asiakirjan lopusta.

## **Yksityinen mielipide 18.11.2022:**

Kohde: Asemakaavamuutoksen valmisteluaineisto /**Neulamäen pelastusaseman ympäristö**  
(KaupRakLtk 12.10.2022 §145; nähtävänä –18.11.2022)

### **1) Viritätte tappoansaa Neulamäentien kevytväylän risteyskohtaan**

Kaava-aikeenne verrattomasti pahin ongelmakohta näkyy pöytäkirjaliitteen 3 piirroksista sivuilla 2, 5 ja 8: Aiotte sijoittaa (uuden pelastusaseman ja hätäkeskuksen lisäksi) kaava-alueelle **uutta toimitilaa jopa 10 000 m<sup>2</sup>**. Kaikki toimitilojen **autoliikenne** kulkisi Neulamäestä jyrkästi laskeutuvan kevytväylän poikki. Risteys sijoittuisi kyseisenalamäen **kovavauhtisimpaan kohtaan**. Pyöräilijöiden alamäkivauhti on siinä kohden helposti 30–40 km/h; sähkölaudoillakin lähes yhtä paljon.

Mainitussa kohdin oleva nykyliittymä palvelee ainoastaan hälytysajoneuvojen varaväylänä (muille moottoriajoneuvoille kielletty), joten siitä ajetaan ani harvoin.

Etenkin töihintulo- ja töistälähtöaikoina suunnitelmanne tarkoittaisi **em. risteykseen jatkuvaa vilinää ja tappoansaa**: Kuvitelkaa realistisesti tilanne esim. pimeinä syysaamuina, kun Prisman suunnalta em. toimitiloihin autolla töihin tai asioimaan saapuva kääntyy pujahtaa vastaantulevan Neulamäestä laskeutuvan autoletkan lomitse – ja **alamäkeä 30–40 km/h rullaavan pyöräilijän tai sähkölautailijan eteen**.

Vielä vaarallisempi olisi tilanne talvikeleillä, jolloin **tuulilasit** ovat monilla **huurussa**, kevytväylä **jäinen** ja **aurauskinoksetkin** peittämässä näkemiä. Runsaslumisina talvina lumet aurataan henkilöautoa korkeammiksi kinoksiksi Neulamäentien ja kevytväylän väliin.

Iltapäivisin työpaikoilta poistutaan ajoon nälässä ja väsyneinä. Lisäksi autokuskeissa vilisee niitä, jotka ääliömäisesti ajelevat puhelin kourassa – kuorma-autoillakin. Lapsia kuolee autokuskiensa liikennetösten vuoksi joka vuosi.

Se tosiasia, että suuri osa autokuksesta syöllistyy tietoisesti em. **rötöksiin**, tulee ottaa suunnittelussa huomioon siten, että minimoidaan niistä kevyelle liikenteelle aiheutuva tapaturmariski.

Eriyisesti tulee samalla muistaa, että **koulu- ja oppilaitosmatkoja** tehdään **pyöräillen** mm. Särkiniemestä Neulamäen kouluun että Neulamäestä muihin oppilaitoksiin.

==> Kaava-aikeessanne on täten **valuvika**, vaikkei tapaturmakohta sijoitu kaava-alueelle.

==> Valuvika täytyy poistaa. Joko rakentamalla em. risteyksen tilalle **yli- tai alikulku**, mutta siten, ettei jo ennestään jyrkkiä nousuja ja laskuja entisestään jyrkennetä. Tai sijoittamalla autoliittymä **kokonaan toiseen paikkaan: Volttikadulle**.

## **2) Suunnittelijoilta puuttuu pyöräilykokemusta**

Valitettavasti kaavasta havaitsee oitis, että sitä valmistellut ei ole juuri pyöräillyt em. kohdasta eikä varsinkaan talvisin.

Pitäisi olla jokaiselle kaupunkisuunnittelijoille jo päivän selvä, että pyöräilyn ja muun kevyen liikenteen turvallisuuttaja sujuvuutta tulee **yksinomaan kohentaa**. Kaavatyönne vaikuttaisi vastakkaisin tavoin. Hiljattain on Prisman seudulle ja muuallekin Savilahden alueelle jo monin ajattelemattomin ratkaisuin aiheutettu pyöräilijöille uusia vaaranpaikkoja tai epäsujuvaa liikkumista.

Olen joissakin aiemmissa kannanotoissani kehottanut aina kutsumaan kaavahankkeisiinne mukaan pyöräilijöiden edustajat. Lisäksi viimeistään nyt 2020-luvulla tulisi kaikkien **kaavas suunnittelijoiden pätevyyskriteeriksi lisätä ympärivuotinen pyöräily**. Joka ei aktiivisesti pyöräile ympäri vuoden ei pysty ymmärtämään pyöräilylle tarvittavia olosuhteita eikä siten myöskään piirtämään pyöräilylle toimivia kaavoja.

## **3) Kaavaselostuksessa olennainen numerovirhe työpaikkojen lisäyksestä?**

En ole saanut vastausta tätä seikkaa koskevaan, 16.11.2022 kaavoitusarkkitehti Annika Korhoselle s-postittamaani kysymykseen:

Kaavaselostuksen luvussa **5.1.1 Mitoitus** kerrotte, että kaava-alueelle tulisi toimitilarakennusoikeutta 10 000 k-m<sup>2</sup> ja että "**työpaikkojen laskennallinen määrä lisääntyy arviolta noin 200 työpaikalla (1 työpaikka / 20 k-m<sup>2</sup>)**".

Nuo lukuarvot eivät näytä täsmäävän, koska  $10\,000\text{ m}^2 / (20\text{ m}^2 / \text{työpaikka}) = 500$  työpaikkaa. Kaavaselostuksessa näyttää siis olevan räikeästi harhaanjohtava numerovirhe.

Virhe on **erittäin olennainen**, koska mitä enemmän työpaikkojen määrä kaava-alueella enentyisi, sitä suuremmiksi muodostuisivat myös Neulamäentieltä toimitiloihin suuntautuva autoliikenne ja siten em. kevytväyläristeyksestä etenkin pyöräilijöihin ja sähkölautailijoihin kohdistuva törmäys- ja tapaturmariski.

## **4) Liito-oravayhteys paljon leveämmäksi**

Kaavaselostuksen kuvaan 14 hahmoteltu liito-oravayhteys valtaväylien ja rakennusympäristön poikki on **surkeanohut ja keinotekoinen**.

Viheryhteydet palvelevat monien muidenkin eläinten siirtymisiä, ja samalla ihmisten viihtyisyyttä. Siksi niitä tulee jättää ja **laajentaa nykyisistä** – ei kaventaakaan. Myös **kaavakarttaan** tulee **viheralueiden sijainti tai ainakin pinta-alaosuus** tarkentaa kaavamerkinnoin ja -määräyksin.

### **5) Yhä suunnittele te yksityisautoilun ja liike-elämän ehdoilla**

Kaikesta näkyy, että Kuopiossa **yhä** takapajuisesti suunnittele te kaupunkia lähinnä **yksityisautoilulle ja liike-elämälle** (ts. yleensä ympäristövastuuttomalle voitontavoittelulle). Suunnittele te siis sellaisten toimintatapojen hyväksi, joilla on vuosikymmeniä aiheutettu eniten vahinkoa globaalille elinympäristöllemme ja vaikeutettu lastemme tulevaisuudennäkymiä, masentavuuteen asti.

Muualla Euroopassa on jo lukuisissa kaupungeissa suunnittelun tavoite jo pitkään ollut valistuneen vastakkainen: Asfalttialueita muutetaan **takaisin viheralueiksi**. Taajamista ei poisteta puita, vaan **istutetaan monilajisesti uusia. Pyöräileville** järjestetään huolellisesti mietittyjä, **sujuvia ja turvallisia väylä-, risteys- ja pysäköintiratkaisuja**.

Taajamissa puusto ja viheralueet ylläpitävät sekä eliöstön lajikirjoa että ihmisten viihtyisyyttä. Kadunvarren puut tarjoavat suojaa paahteelta, viimalta ja sateiltakin. Metsiköiden koetaan vaimentavan liikennemelua. Viheralueet ehkäisevät rankkasateista johtuvaa tulvimista, tasaavat muutakin kosteudenvaihtelua (imevät sadevettä, kostuttavat ilmaa). Ne tasoittavat myös lämpötilanvaihteluita (toisin kuin kivi-, betoni- tai asfalttipinta). Lähiluonnonterveyshyödyt ovat oma merkittävä lukunsa. Kuopiossa sitä vastoin tosiasiallisesti väheksytte noita kaikkia. Revitte jäljellä olevia luontotilkkuja ja tuotte tilalle **yhä lisää kalseaa asfaltti- ja betonipintaa**.

### **Mielipidettä täydennetty 20.11.2022:**

Kohde: Asemakaavamuutoksen valmisteluaineisto / **Neulamäen pelastusaseman ympäristö**  
(KaupRakLtk 12.10.2022 §145; nähtävänä –18.11.2022)

#### **1) Viritätte tappoansaa Neulamäentien kevytväylän risteyskohtaan**

Kaava-aikeenne verrattomasti **pahin ongelmakohta** näkyy pöytäkirjaliitteen 3 piirroksista sivuilla 2, 5 ja 8: Aiotte sijoittaa (uuden pelastusaseman ja hätäkeskuksen lisäksi) kaava-alueelle **uutta toimitilaa jopa 10 000 m<sup>2</sup>**. Kaikki toimitilojen **autoliikenne** kulkisi Neulamäestä jyrkästi laskeutuvan kevytväylän poikki. Risteys sijoittuisi kyseisen alamäen **kovavauhtisimpaan kohtaan**. Pyöräilijöiden alamäkivauhti on siinä kohden helposti 30–40 km/h; sähkölaudoillakin lähes yhtä paljon.

Siinä sijaitseva nykyliittymä palvelee ainoastaan hälytysajoneuvojen varaväylänä (muille moottoriajoneuvoille kielletty), joten nykyisellään siitä ajetaan äärimmäisen harvoin.

Etenkin töihintulo- ja töistälähtöaikoina suunnitelmanne tarkoittaisi **em. risteykseen jatkuvaa vilinää ja tappoansaa**: Kuvitelkaa realistisesti tilanne esim. pimeinä syysaamuina, kun Prisman suunnalta em. toimitiloihin autolla töihin tai asioimaan saapuva kääntyä pujahtaa vastaantulevan Neulamäestä laskeutuvan autoletkan lomitse – ja **alamäkeä 30–40 km/h rullaavan pyöräilijän tai sähkölautailijan eteen**.

Vielä vaarallisempi olisi tilanne talvikeleillä, jolloin **tuulilasit** ovat monilla **huurussa**, kevytväylä **jäinen** ja **aurauskinoksetkin** peittämässä näkemiä. Runsaslumisina talvina lumet aurataan henkilöautoa korkeammiksi kinoksiksi, Neulamäentien ja kevytväylän väliin.

Iltapäivisin työpaikoilta poistutaan ajoon nälässä, kiireessä ja väsyneinä. Lisäksi autokuskeissa vilisee niitä, jotka ääliömäisesti ajelevat puhelin kourassa – kuorma-autoillakin. Lapsia kuolee autokuskien liikenneonnetuksissa joka vuosi.

Se tosiasia, että suuri osa autoilevista syyllistyy tietoisesti em. liikenneonnetuksiin, tulee ottaa suunnittelussa huomioon siten, että minimoidaan niistä kevyelle liikenteelle aiheutuva tapaturmariski. Erityisesti tulee muistaa, että koulu- ja oppilaitosmatkoja tehdään pyöräillen mm. Särkiniemestä Neulamäen kouluun että Neulamäestä muihin oppilaitoksiin.

==> Kaava-aikeessanne on täten paha valuvika, vaikkei tapaturmakohta sijoitu kaava-alueelle.

==> Valuvika täytyy poistaa: Joko rakentamalla em. risteysosan tilalle **yli- tai alikulku**, mutta siten, ettei jo ennestään jyrkkiä nousuja ja laskuja entisestään jyrkennetä. Tai sijoittamalla autoliittymä kokonaan toiseen paikkaan: **Volttikadulle**.

## **2) Suunnittelijoilta puuttuu pyöräilykokemusta**

Pitäisi olla jokaiselle kaupunkisuunnittelijoille jo päivän selvä, että pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta tulee **yksinomaan kohentaa**. Kaavatyönne vaikuttaisi **vastakkaisin** tavoin.

Valitettavasti suunnitelmastanne näkeekin oitis, että sitä valmistellut ei ole juuri pyöräillyt em. risteyskohdasta eikä varsinkaan talvisin.

Uudistan kehotukseni aina kutsua kaavahankkeisiin jo varhain mukaan pyöräilijöiden edustajat. **Runsaasti pyöräileviltä paikallisilta tulisi aivan konkreettisesti pyytää neuvoja ja vinkkejä**. Lisäksi viimeistään nyt (2020-luvulla!) tulisi kaikkien **kaavas suunnittelijoiden pätevyyskriteeriksi lisätä ympärivuotinen pyöräily**. Joka ei aktiivisesti pyöräile läpi vuoden ei pysty ymmärtämään pyöräilyn ongelmakohtia eikä siksi myöskään piirtämään pyöräilylle suotuisia kaavoja.

Hiljattain onkin mm. Prisman paikkeille ja muuallekin Savilahden tienoolle jo monin ajattelematomin mutta hintavin ratkaisuin aiheutettu pyöräilijöille **uusia vaaranpaikkoja tai takkuista liik-kumista**: Esimerkiksi kaivonkansia sijoitettu keskelle pyöräkaistaa (ts. lumikaudella sulana pysyvä jyrkkäreunainen kuoppakohta) tai kaarteiden sivukaltevuus tehty ulkokaarten suuntaan (ta-kuuvarma lipeämiskohta pyöränrenkaille) tai pääreittienkin mutkia linjattu yli 90 asteen kääntymiskulmin ja olemattomin kaarevuussätein. Kaikki sellaiset ovat **mitä karkeimpia alkeisvirheitä**, joita ei uskoisi mihinkään enää kyhättävän – edes Kuopiossa.

## **3) Kaavaselostuksessa olennainen numerovirhe työpaikkojen lisäyksestä?**

En ole saanut vastausta tätä seikkaa koskevaan, 16.11.2022 kaavoitusarkkitehti Annika Korhoselle s-postittamaani kysymykseen:

Kaavaselostuksen luvussa **5.1.1 Mitoitus** kerrotte, että kaava-alueelle tulisi toimitilarakennusoi-keutta 10 000 k-m<sup>2</sup> ja että "**työpaikkojen laskennallinen määrä lisääntyy arviolta noin 200 työ-paikalla (1 työpaikka / 20 k-m<sup>2</sup>)**".

Nuo **lukuarvot eivät näytä täsmävän**, koska  $10\,000\text{ m}^2 / (20\text{ m}^2 / \text{työpaikka}) = 500\text{ työpaikkaa}$ .

Kaavaselostuksessa näyttää siis olevan **räikeästi harhaanjohtava** numerovirhe.

Virhe on **erittäin olennainen**, koska mitä enemmän työpaikkojen määrä kaava-alueella enentyisi, sitä suuremmiksi muodostuisivat myös Neulamäentieltä toimitiloihin suuntautuva autoliikenne ja siten em. kevytväyläristeyksestä pyöräilijöihin ja sähkölautailijoihin kohdistuva törmäys- ja tapaturmariski (ks. edellä näkökohta "1").

#### **4) Viheryhteys liito-oraville ja muillekin eläimille paljon leveämmäksi**

Kaavaselostuksen kuvaan 14 hahmoteltu liito-oravayhteys valtavyölien ja rakennusympäristön poikki on **surkean ohut ja keinotekoinen**.

Viheryhteydet palvelevat **monien muidenkin eläinten siirtymisiä** ja samalla ihmisten viihtyisyyttä. Niitä tulee **laajentaa nykyisistä** – ei kaventaa.

Myös **kaavakarttaan** tulee **viheralueiden sijainti tai ainakin pinta-alaosuus** tarkentaa, kaavamerkinnoin ja -määräyksin.

#### **5) Yhä suunnittelette yksityisautoilun ja liike-elämän ehdoilla – luontokatoa pahentaen**

Tästäkin kaavatyöstä näkyy, että Kuopiossa yhä takapajuisesti suunnittelette kaupunkia lähinnä **yksityisautoilulle ja liike-elämälle** (ts. yleensä ympäristövastuuttomalle voitontavoittelulle). Suunnittelette siis sellaisten toimintatapojen hyväksi, joilla on vuosikymmeniä aiheutettu korjaamatonta vahinkoa sekä globaalille että paikalliselle elinympäristöllemme – ja masentavuuteen asti synkennetty lastemme tulevaisuudennäkymiä.

Muulla Euroopassa on suunnittelun tavoitteet lukuisissa kaupungeissa jo aikaa sitten ymmärretty kääntää **valistuneen vastakkaisiksi**: Asfalttialueita muutetaan **takaisin viheralueiksi**. Taajamista puita ei poisteta, vaan **istutetaan lisää ja monilajisesti**. **Pyöräileville** järjestetään **huolellisesti mietittyjä, turvallisia ja sujuvia väylä-, risteys- ja pysäköintiratkaisuja**.

Taajamissa **luontoalueiden hyötykirjo** on kiistaton: Puusto ja viheralueet ylläpitävät sekä lajikirjoa että viihtyisyyttä. Kadunvarren puut suojaavat paahteelta, viimalta ja sateiltakin. Metsiköiden koetaan vaimentavan liikennemelua. Kasvit ja maaperä sitovat katupölyä ja ehkäisevät rankkasateista johtuvaa tulvimista. Ne tasaavat muutakin kosteudenvaihtelua (imevät tai haihduttavat sadevettä) ja lämpötilanvaihteluita (vrt. helteillä tukala betoni- tai asfalttimiljöö). Lähi luonnon terveyshyötykirjo on oma pitkä lukunsa.

Kuopiossa pääasiallisesti väheksytte edellä lueteltuja viheralueiden monitahoisia hyötyjä: revitte jäljellä olevia luontotilkkuja ja osoitatte tilalle **yhä lisää autoilua, asfalttia ja betonipintaa**.

Ottakaa vihdoin järki käteen ja ryhtykää toimimaan **ympäristövastuullisesti**.

#### **Asemakaavoituksen vastine:**

1) Mielipiteen jättäjä on huolissaan korttelin rakennusoikeuden lisäyksestä ja sen myötä kasvavasta liikenteen määrästä sekä korttelin ajoneuvoliittymän sijoittumisesta Neulamäentielle paikkaan, jossa se risteää jyrkästi laskeutuvan jalankulku- ja pyöräilyväylän kanssa. Nämä

suunnitelmat huonontavat mielipiteen jättäjän mielestä merkittävästi risteyskeskusturvallisuutta mm. polkupyöräilijöiden, sähkölautailijoiden ja erityisesti vielä lapsien kannalta. Mielipiteen jättäjä pitää parempana ratkaisuna kevyen liikenteen järjestämistä Neulamäentien risteyskeskusturvallisuuden kohdalla yli- tai alikulkuna tai ajoliikenteen sijoittamista Volttikadulle.

Asemakaavan mahdollistaman uuden työpaikkarakentamisen toteutuessa liikenteen määrä tulee kasvamaan korttelissa ja hälytysajoa lukuun ottamatta kaiken ajoneuvoliikenteen on suunniteltu kulkevan Neulamäentien liittymän kautta. Asemakaavatyössä ja Neulamäentien katusuunnittelussa on tunnistettu vaaratilanteiden mahdollisuus.

Asemakaavoitus on vastannut huoleen muuttamalla kaavaehdotukseen toimitilatontin käyttötarkoituksimerkinnän toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY). Muutoksella rajataan pois mahdollisuus sijoittaa tontille liiketiloja ja yleisiä rakennuksia, jotka tavallisesti tuottavat paljon liikennettä. Liikenteen vähentämiseksi myös tontin rakennusoikeutta on supistettu 10 000 k-m<sup>2</sup>:stä 8 600 k-m<sup>2</sup>:iin.

Kunnallisteknisessä suunnittelussa puolestaan on tutkittu mahdollisuuksia korttelin liittämiseksi muuhun liikenneverkkoon ja todettu, että tontin liittymiä ei voi siirtää tai lisätä Volttikadun, Savilahdentien tai Sarastuskaaren puolella. Jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen ali- tai ylikulkuna ei ole suurien korkeuserojen vuoksi käytännössä mahdollista.

Mielipiteen perusteella liittymien paikkoihin ei olla tekemässä muutoksia eikä liittymään voida käytännössä rakentaa yli- tai alikulkua. Liittymäratkaisuun johtaneita tekijöitä on käsitelty Neulamäentien katu- ja hulevesisuunnitelman muutoksia (asia 1603/2022) koskeneeseen muistutukseen annetussa vastauksessa, joka löytyy kokonaisuudessaan tämän asiakirjan lopusta.

**2) Mielipiteessä todetaan, että kaupunkisuunnittelun tulee yksinomaan kohentaa pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta, mitä varten ensinnäkin suunnittelijoilla tulisi olla ympärivuotista pyöräilykokemusta ja toiseksi pyöräilyn edustajia ja paikallisia pyöräilijöitä tulisi kuulla kaavahankkeissa.**

Asemakaavoituksessa vastataan monenlaisiin tarpeisiin eikä ole tarkoituksenmukaista etsiä ratkaisuja, jotka edistävät vain yhtä tiettyä tavoitetta kuten pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta muiden tarpeiden kustannuksella. Pyöräilykokemus epäilemättä helpottaa ymmärtämään pyöräilyn ongelmakohtia ja edistää pyöräilyn kannalta toimivien suunnitteluratkaisujen löytämistä. Suunnittelijoissa on ympärivuotisia pyöräilijöitä, osavuotisia pyöräilijöitä ja niitä, jotka liikkuvat muilla kulkutavoilla. Kestävät liikkumismuodot ovat kannatettavia, mutta jokaisella työntekijällä on kuitenkin oikeus valita itselleen sopivin tapa. Kaupunkilaisia sekä myös pyöräilyn edistämistä ajavia järjestöjä on osallistettu kaavahankkeessa ja heillä on mahdollisuus kommentoida hanketta.

**3) Mielipiteen jättäjä huomauttaa virheellisestä lukuarvosta kaavan valmisteluaineiston Mitoitus-kappaleessa, jossa todetaan työpaikkoja tulevan lisää noin 200 kappaletta.**

Asemakaavaehdotukseen korjataan tämä virheellinen luku. Pienennetyllä 8 600 k-m<sup>2</sup> rakennusoikeudella ja suhteella 1 työpaikka / 20 k-m<sup>2</sup> työpaikkoja syntyisi toimitilatontille n. 430. Tosiasiassa työpaikkojen määrä riippuu paljon tontille tulevan toiminnan luonteesta. Kaava-alueen sijainti keskellä kaupunkirakennetta ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä mahdollistaa alueen saavutettavuuden myös joukkoliikenteellä, pyöräillen ja kävellen, joten työntekijöiden ei tarvitse välttämättä tulla alueelle yksityisautolla.



4&5) Mielipiteessä vaaditaan ympäristövastuullista kaupunkisuunnittelua, jossa näkyy arvostus taajamien lähiluontoa kohtaan mm. viheralueiden lisäämisenä ja puiden istuttamisena. Mielipiteessä todetaan, että eläimille tärkeitä viheryhteyksiä tulee laajentaa ja kaavakarttaan tarkentaa viheralueiden sijainti tai ainakin pinta-alaosuus. Mielipiteessä esitetään näkemys, että kaupunkia suunnitellaan ympäristövastuuttoman liike-elämän ja yksityisautoilun ehdoilla.

Kuopion kaupunki ottaa kaupunkisuunnittelussa huomioon niin ilmastokysymykset kuin luonnon monimuotoisuuden edistämisen. Ilmaston ja resurssiviisauden näkökulmasta hyvä sijainti yhdyskuntarakenteen keskellä ja valmiin kunnallisteknisen verkoston piirissä ja hyvä saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla sekä myös Savilahden alueelle asetetut toiminnalliset ja kaupunkikuvalliset päämäärät tukevat lähtökohtaa, että kaava-alue hyödynnetään ensisijassa tehokkaaseen rakentamiseen.

Kaupunkiympäristöjen viheralueillakin on merkitystä ja niistä on monenlaista hyötyä. Niillä on myös osansa houkuttelevan kävely- ja pyöräily-ympäristön luomisessa. Asemakaavan ehdotusvaiheessa kaavan yleisissä määräyksissä esitetään seuraavat viherrakennetta ja huleveden hallintaa ohjaavat määräykset: Tontilla tulee varautua imeyttämään tai viivyttämään hulevesiä. Piharakennukset ja katokset tulee ensisijaisesti toteuttaa viherkattoisina. Maanpäälliset pysäköintialueet ja muut piha-alueet tulee jäsentää puin, pensain ja muin istutuksin. Rakentamattomat tontin osat, joita ei käytetä kulkuteinä tai pysäköintiin, on istutettava. Tontin piha-alueiden lopullinen muoto viherrakenteineen tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Kaava-alueen viereisten katualueiden katusuunnitelmiin on esitetty puita ja muita istutuksia. Niissä on otettu huomioon liito-oravien yhteystarve viherverkkosuunnitelman mukaisesti. Katualueen kehittäminen kuuluu kunnallisteknisen suunnittelun piiriin.

Alueiden liikennejärjestelyjen suunnittelussa tulee huomioida kaikkien kulkumuotojen toimintaedellytykset. Savilahden kehittämisessä on panostettu jalankulun, polkupyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiseen. Kaavaehdotuksessa mahdollistetaan jalankulun ja pyöräilyn järjestäminen korttelin halki tonttirajojen yli. Kaavaehdotukseen on lisätty myös yleinen määräys, jonka mukaan tontilla tulee järjestää selkeät ja turvalliset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet, jotka tulee erottaa rakenteellisesti muusta liikenteestä.

Liike-elämän tarpeiden ja toimintamahdollisuuksien huomioimisella kaupungin kehittämisessä on luontoarvojen ohella suuri merkitys yhteiskunnan kestävä toiminnan kannalta. Yrittäjyyssympäristön kehittäminen on osa kaupungin kasvun ja elinvoimaisuuden strategiaa.

### **Neulamäentien katu- ja hulevesisuunnitelman muutosten hyväksymisen yhteydessä annettu vastine:**

1.8.2019 vahvistuneeseen Neulamäentien (Sarastuskaaresta n. 150 m Neulamäen suuntaan) katu- ja hulevesisuunnitelmaan tehtiin Neulamäen pelastusaseman ympäristön asemakaavan muutoksen vuoksi niin laajoja muutoksia, että suunnitelma päätettiin kaupunkirakennelautakunnan kokouksessa 14.12.2022 asettaa muutoksien osalta uudelleen nähtäville.

Uudelleen nähtäville asetetusta suunnitelmaehdotuksesta (asia 1603/2022) jätettiin yksi muistutus ja sen täydennys. Muistutukseen ja sen täydennykseen annettiin seuraava vastine:

”Kadun suunnittelussa pyritään luomaan turvallista liikenneympäristöä huomioiden kaikki kadun käyttäjäryhmät. Suuri osa katujen suunnittelun lähtökohdista määräytyy maankäytön suunnittelun kautta asemakaavoitusvaiheessa. Esitetyillä suunnitelmaratkaisuilla pyritään mahdollistamaan Neulamäen pelastusaseman tontin täydennysrakentaminen asemakaavoituksen myötä.

Pelastusaseman hankesuunnittelutyön aikana on tutkittu eri vaihtoehtoja uuden tontin liittämiseksi nykyiseen liikenneverkkoon. Suunnittelutyön aikana on todettu, että tontin liittymä ei ole mahdollista siirtää tai lisätä Volttikadun, Savilahden- tai Sarastuskaaren puolella. Volttikadulle siirtämisen vaikeus perustuu siihen, että pelastustoimi haluaa säilyttää nykyisen liittymän pelkästään hälytysajoneuvokäytössä. Lisäksi Volttikadun puoleinen ajoneuvoliittymä vaatisi liikennevalot toimiakseen, mutta ko. kohtaan ei ole mahdollista toteuttaa liikennevaloja, koska sen etäisyys jo olemassa oleviin liikennevaloihin on liian lyhyt liikenteen sujuvuuden ja toimivuuden näkökulmasta katsottuna. Kun edelliset asiat otetaan huomioon, niin vaihtoehdoksi jää Neulamäentien nykyisen hälytysajoneuvoliittymän avaaminen uudelle tontille ajoneuvoliittymäksi.

Jalankulun ja pyöräilyn erottelutarpeet on esitetty Kuopion kaupungin pyöräilyväylien verkostotarkastelussa, joka on hyväksytty Kaupunkirakennelautakunnassa vuonna 2019. Työssä on määritelty ne pyöräilyn pääreitit, joissa tulevaisuudessa tavoitellaan jalankulun ja pyöräilyn erottelua. Erottelun toteuttaminen vaatii kuitenkin aina tarkempaa suunnittelua ja näin ollen myös toteutuskin tapahtuu vaiheittain, eli hanke kerrallaan.

Jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen ali- tai ylikulkuna on haasteellista suurien korkeuserojen vuoksi, sekä ajoneuvoliittymän ja Sarastuskaaren alikäytävään sukeltavan väylän läheisestä sijainnista toisiinsa nähden. Neulamäentien nykyinen seitsemän prosentin pituuskaltevuus kasvaisi alikulun myötä noin 16 prosenttiin, jos hankealuerajaus säilyisi nykyisessä. Lisäksi alikäytävä tulisi toteuttaa niin massiivisena, että siihen saataisiin myös Sarastuskaaren uuteen alikäytävään menevä väylä kiinni. Alikäytävä aiheuttaisi myös pitkien tukimuurien tekemisen Neulamäentien ajoradan ja jalankulku- ja pyöräilyväylän väliin. Vastaavasti ylikulku/silta toimisi korkeuksien puolesta jalankulun- ja pyöräilyväylän pääsuunnassa, mutta Sarastuskaaren alikäytävän väylän ja pelastusaseman kiinteistön kevyen liikenteen liittymät tulisi toteuttaa sillalta porrasyhteyksinä. Sarastuskaaren bussipysäkillä kulku tapahtuu samaa väylää pitkin ja pysäkeille tulee olla esteetön pääsy, joten porrasyhteyttä ei voi olla vaihtoehto.

Tieliikennelaki määrää liikennesäännöt Suomessa. Laissa käsitellään myös kadun käyttäjien velvollisuuksia ja vastuuta. Arjen liikenteessä korostuu jokaisen kadunkäyttäjän vastuullinen käyttäytyminen, kuten liikennesääntöjen noudattaminen ja muiden liikkujien huomioiminen. Yritämme luoda hyvät edellytykset sille, että arkiliikenne sujuu mutkattomasti kaikkien kadun käyttäjien osalta. Valitettavasti sekaan mahtuu aina niitä, jotka eivät omista velvollisuuksista ja vastuista piittaa.

Ympäri Suomea painitaan saman asian kanssa, että kuinka saadaan talvioloissa jalankulku- ja pyöräilyväylien merkinnät näkyvimiksi. Monessa kaupungissa on otettu käyttöön pylväseen asennettavat projektorit, jotka heijastavat jalankulkijan ja pyöräilijän symbolit kadun pintaan. Asiaa on mietitty myös Kuopiossa, mutta päätöstä testauskäytöstä ei ole kuitenkaan vielä tehty.”