

Hulkontien yleissuunnitelman hyväksyminen välillä Viitostie - Pirtintie

Kaupunkirakennelautakunta 17.09.2025

1546/10.03.01.00/2025

Valmistelijat / lisätiedot:

suunnitteluinsinööri Aleksi Salo puh. 044 718 5304

kaupungininsinööri Ismo Heikkinen puh. 044 718 5656

etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

Päätösehdotus

apulaiskaupunginjohtaja KYP Jari Kyllönen

Kaupunkirakennelautakunnalle esitetään, että Hulkontien yleissuunnitelma hyväksytään 2.4.2025 lautakunnan kokouksessa hyväksytyn suunnitelman pohjalta selostusosassa tehdyin tarkennuksin. Vahverotien risteysten välille esitetyn kaartein toteuttamiskelpoisuus sekä mahdollisten Pelastuslaitokselta saatavien kommenttien sisältämät toimenpidetarpeet tarkastellaan katusuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Päätös

Selostus

Hulkontien yleissuunnitelmaluonnos oli nähtävillä 9.4.2025-9.5.2025, jona aikana luonnoksesta annettiin yksi huomautus. Alla on esitetty tiivistetyssä muodossa huomautuksen keskeinen sisältö sekä kaupungin vastaukset siinä esille tuotuihin seikkoihin. Huomautus kokonaisuudessaan tämän asiakirjan liitteenä.

Vahverotien itähaaran katkaisu

Huomautuksen keskeisin sisältö liittyi suunniteltuun Vahverotien toisen (itäisemmän) ajoneuvoliittymän muuttamiseen jalankulku- ja pyöräilyväyläksi. Tätä toimenpidettä on päädytty esittämään siksi, että Hulkontien eteläpuolinen jalankulku- ja pyöräilyväylä on kaupungin pyöräilyväylien tavoiteverkossa määritelty pyöräilyn pääreitiksi, ja kyseisessä risteyksessä näkemäetäisyydet pyöräilyväylän ja Vahverotien välillä ovat vakavasti puutteelliset. Pyöräiliikenteen suunnitteluohjeessa (VO 18/2020, s. 119) on määritetty näkemien minimiarvoksi, että pyöräilijä ja autoilija pystyvät havaitsemaan toisensa kummankin osapuolen ollessa 10 metrin etäisyydellä väylien risteämiskohdasta (suositusarvo 20 m). Nämä näkemäetäisyydet eivät yllä mainitussa risteyksessä täyty, eikä rajallisen katutilan vuoksi ole mahdollista myöskään muokata risteystä siten, että vaadittavat näkemäetäisyydet toteutuisivat.

Huomautuksen mukaan tämä toimenpide ”hankaloittaisi kadun asukkaiden perusliikkumista erittäin oleellisesti mihinkään perustumatta”. Kuten edellä todettu, perusteena toimenpiteelle on se, että kyseinen risteys on todettu näkemien osalta vaaralliseksi, eikä risteyksen

muokkaaminen riittävän turvalliseksi muilla keinoin ole käytännössä mahdollista. Mitä puolestaan kadun asukkaiden liikkumisen hankaloitumiseen tulee, Vahverotien itäpäästä Hulkontielle idän suuntaan lähtevien autoilijoiden ajomatka pitenisi tämän muutoksen myötä enintään n. 680 metriä, mikä vastaa arviolta 2–3 minuutin ajallista eroa matkan kestossa. Liikennesuunnittelun näkemys on, ettei tämä muutos vaikuta kovinkaan oleellisesti tai kohtuuttomasti alueen asukkaiden liikkumiseen.

Lisäksi huomautuksessa on esitetty kritiikkiä siitä, että kyseinen ajoneuvoliittymä toimii nykyisellään pelastustienä Vahverotien itäpään asuinkiinteistöille, ja sen muuttaminen jalankulku- ja pyöräilyväyläksi heikentäisi lähialueen asukkaiden turvallisuutta. Syytä on huomioida, että tieliikennelaki antaa hälytysajossa oleville ajoneuvoille oikeuden poiketa käytännössä kaikista liikennesäännöistä ja liikenteenohjauslaitteella osoitetuista velvoitteista/rajoituksista/kielloista, jos se on hälytystehtävän suorittamiseksi tarpeellista. Toisin sanoen hälytysajossa olevat ajoneuvot voivat tarvittaessa tulla paikalle myös jalankulku- ja pyöräilyväyläksi merkittyä reittiä käyttäen. Lisäksi on huomionarvoista, että alkuvuodesta 2025 pelastuslaitokselle lähetettiin kommenttipyyntö edellä mainittua muutosta koskien, mutta kyseiseen kommenttipyyntöön ei saatu vastausta. On syytä olettaa, että jos pelastuslaitoksella olisi erityistä syytä vastustaa kyseistä muutosta, he olisivat antaneet lausunnon asiasta. Toki jos pelastuslaitos vastaa lausuntopyyntöön myöhemmin suunnittelun edetessä, heidän kommenttinsa tullaan ottamaan huomioon seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Huomautuksessa oli myös toivottu Vahverotien risteyksen yhteyteen hidastetöyssyjä jalankulku- ja pyöräilyväylille. Pyöräilyväylien suunnittelua valtakunnallisella tasolla ohjaavassa Pyöräiliikenteen suunnitteluohjeessa (Väylävirasto, VO 18/2020) on aiheeseen liittyen todettu yksiselitteisesti, että ”Erillisillä pyöräteillä hidastetöyssyjä ei käytetä.”

Lopuksi on syytä ottaa huomioon, että kaupungissa on jo ennestään muitakin kokoluokaltaan vertailukelpoisia asuntokatuja, joille on olemassa vain yksi liittymä moottoriajoneuvoliikenteelle. Tietoon ei ole tullut, että näitäkään paikkoja olisi lähtökohtaisesti koettu erityisen haastaviksi esim. pelastuslaitoksen, kunnossapidon tai jätehuollon näkökulmasta.

Melu- ja pölysaaste

Toinen keskeinen Huomautuksessa esitetty huomio liittyi meluun sekä pölyn ym. hiukkassaasteisiin. On totta, että alueen melutaso on paikoin melko korkea. Vuonna 2022 valmistuneen Kuopion EU-meluselvityksen tietojen mukaan esimerkiksi Vahverotien varrella lähimpänä Hulkontietä sijaitsevilla asuinkiinteistöillä päiväajan keskimelutaso sijoittuu välille 60–65 dB (kansallinen ohjearvo enintään 55 dB). Yöajan keskimelutaso ylittää myös paikoin kansallisen ohjearvon (enintään 50 dB).

Ongelmaksi muodostuu, että melua torjuvien rakenteiden sijoittaminen katualueelle on teknisesti hyvin haasteellista. Katualuetta on jalankulku- ja pyöräilyväylän ajoradasta kauimmaisella reunalla alle metrin leveydeltä, joten jalankulku- ja pyöräilyväylän ja asuinkiinteistöjen välissä meluaidalle tai -kaiteelle ei yksinkertaisesti ole tilaa. Ajoradan ja jk/pp-väylän väliselle viherkaistalle meluaidan tai -kaiteen sijoittamiseen olisi riittävästi tilaa, mutta se vaatisi kymmenien kaupunkikuvallisesti merkittävien katupuiden poistamista. Puiden poistaminen olisi puolestaan suorassa ristiriidassa kaupungin ilmasto- ja

resurssiviisausohjelman kanssa, jossa yksi keskeisistä toimenpiteistä on olemassa olevien viheralueiden ja niillä olevan kasvillisuuden säilyttäminen. Lisäksi meluaita tai -kaide vähentäisi huomattavasti Hulkontien jo ennestään melko rajallista lumitilaa, sekä voisi potentiaalisesti aiheuttaa ongelmia myös kadun kuivatuksen osalta.

Edellä mainittujen seikkojen vuoksi kaupungin ei käytännössä ole mahdollista toteuttaa melua torjuvia rakenteita Hulkontien edellä mainitulle osuudelle, minkä vuoksi alueen asukkaille on suositeltu ja suositellaan edelleen meluntorjuntatoimenpiteiden suorittamista kiinteistöillään kaupungin nettisivuilta löytyvän "Opas kiinteistökohtaiseen meluntorjuntaan"-ohjeen mukaisesti (Ohje löytyy kaupungin sivuilta Asuminen ja ympäristö -> Ympäristönsuojelu -> Melu -> Ympäristömelu -> linkki sivun alareunassa).

Pölyn ja/tai hiukkassaasteiden osalta Hulkontiella ei ole kaupungin tietojen mukaan ollut erityisen vakavia ongelmia. Esimerkiksi vuonna 2017 suoritetuissa ilmanlaatumittauksissa Hulkontiella hengitettävien hiukkasten PM₁₀ pitoisuuden vuosikeskiarvo oli kaikilla kadun osilla alle 9 µg/m³ (valtakunnallinen maksimiarvo 40 µg/m³) ja pienhiukkasten PM_{2.5} pitoisuuden vuosikeskiarvo oli kaikilla kadun osilla alle 6 µg/m³ (maksimiarvo 25 µg/m³).

Hulkontie-Vahverotie-Haarakastie risteys

Vahverotien/Haarakastien risteykseen oli suunnitelmassa esitetyn ratkaisun sijaan toivottu kiertoliittymää. Tämä olisi ollut oikein hyvä vaihtoehto, ja sitä tutkittiin suunnittelun edetessä. Valitettavasti maaston jyrkkä nousu risteuksen koillisnurkassa sijaitsevan kiinteistön pysäköintialueelle, sekä em. kiinteistön tonttiliittymän sijainti hyvin lähellä risteysaluetta, tekevät kiertoliittymän toteuttamisesta mahdotonta ilman, että sen rakenteet ulottuisivat suurilta osin tämän yksityiskiinteistön alueelle ja sen tonttiliittymää jouduttaisiin siirtämään. Toinen vaihtoehto olisi muuttaa linjaa, jossa Vahverotie, Haarakastie tai kumpikin edellä mainituista liittyvät Hulkontiehen, mutta sekään ei ole toteutettavissa nykyisen katualueen rajoissa.

Vahverotien kohdan suoralle suunniteltu kaarre

Huomautuksessa kyseenalaistettiin myös katkaistavan ajoneuvoliittymän kohdalle yleissuunnitelmassa esitetyn kaarteiden tehokkuus, kuvaillen sitä "täysin turhaksi näennäistoimenpiteeksi." Ensinnäkin on syytä huomioda, että kaarre ei toteutuessaan välttämättä toteutuisi juuri sillä mitoituksella ja linjauksella, millä se on yleissuunnitelmassa esitetty, vaan sen mitoitus tarkentuu myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. On kuitenkin tunnistettu, että sen tehokas toteuttaminen tulee olemaan haasteellista, sillä kaarteiden liikenneteknisen mitoituksen tulee olla sellainen, että kaksi telilinja-autoa tai perävaunullista kuorma-autoa mahtuvat kohtaamaan kaarteessa, ja siten että enintään 6 metriä leveä ja 35 metriä pitkä erikoiskuljetusajoneuvo mahtuu ajamaan kaarteiden läpi. Lisäksi haasteita aiheuttaa se, että nykyisen katualueen puitteissa väylää pystytään siirtämään sivusuunnassa korkeintaan 4 metriä.

Kaarteiden toteutettavuus tullaan tutkimaan tarkemmin katusuunnitteluvaiheessa, ja jos todetaan, ettei sitä ole mahdollista toteuttaa siten, että sillä olisi tosiasiallinen rajoittava vaikutus ajonopeuksiin, se tullaan jättämään toteuttamatta. Samalle kohdalle yleissuunnitelmassa esitetyt tilavaraukset automaattiselle nopeusvalvonnalle tullaan joka

tapauksessa säilyttämään, joskin niiden sijoitus saattaa suunnittelun edetessä muuttua, jotta saadaan minimoitua kameroiden salamavaloista lähialueen asutukselle aiheutuvat häiriö- ja haittavaikutukset.

Ajoratapysäkit

Yhtenä huolenaiheena oli nostettu esille Rambollin liikennesimulaatiossa tutkitut linja-autojen ajoratapysäkit, ja niihin liittyvät potentiaaliset riskit liikenneturvallisuudelle. Samat riskit on tunnistettu myös hankkeen suunnittelussa, ja siksi simulaatiossa tutkitut ajoratapysäkit on suunnittelun edetessä päätetty jättää toteuttamatta, ja suunnitelman lopullisessa versiossa kaikki linja-autopysäkit on esitetty toteutettavaksi pysäkkisyvennyksillä.

Hulkontien itäpää

Huomautuksessa tuotiin esille myös Hulkontie-Pirtintie risteyksen lähiympäristö, jolla on tapahtunut useita loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia, ja tarve liikenneturvallisuustoimille siellä.

Tässä yleissuunnitelmassa toimenpidealueeksi on rajattu Hulkontie välillä Vitostie-Pirtintie. Pirtintie-Petosentie välinen katuosuus (mukaan lukien Hulkontie-Pirtintie risteys) ja sen mahdolliset toimenpidetarpeet tarkastellaan erillisenä suunnittelukokonaisuutena.

Alueen laajempi liikenneverkko

Huomautuksen mukaan Hulkontien liikennemäärät ovat ympäröivien alueiden maankäytöllisten muutosten vuoksi nousseet merkittävästi korkeammiksi kuin mitä kadun suunnittelun aikana oli ennakoitu, ja kaupungin tulisi puuttua tähän parantamalla muun ympäröivän liikenneverkon (esim. Petosentien) välityskykyä, jotta liikennettä ohjautuisi enemmän muille ympäröiville väylille ja siten vähemmän Hulkontielle.

Huomio Hulkontien lisääntyneistä liikennemääristä on sinänsä aiheellinen, mutta tämän hankkeen päämääränä on yksittäisen kadun geometrian sekä liikenteenohjauksen tarkastelu liikenneturvallisuuden näkökulmasta, ja alueen laajempaa liikenneverkollista tarkastelua toteutetaan muiden kehityshankkeiden yhteydessä. Esimerkiksi Kuopion Kaupunkirakennesuunnitelmassa 2040-luvulle on tunnistettu tarve parantaa nykyisiä yhteyksiä Petosentien ja Leväsentien/Vitostien sekä Petosentien ja Valtatie 9:n välillä, sekä tarve uuden yhteyden rakentamiselle Pienen Neulamäen suuntaan. Näiden parannettujen ja uusien yhteyksien odotetaan toteutuessaan vähentävän mm. Hulkontien ja Pitkälahdentien liikennekuormitusta.

Toimivallan peruste

Kuopion kaupungin hallintosääntö § 33

Vaikutusten arviointi

Hankkeen vaikutuksia on arvioitu edellisen käsittelykerran yhteydessä, eikä vaikutusten odoteta tämän uusintakäsittelyn perusteella juurikaan muuttuvan alkuperäisestä arviosta. Keskeisiä positiivisia vaikutuksia on liikenneturvallisuuden parantuminen erityisesti

suojatieylitysten osalta (mutta myös yleisemmin), kun taas keskeisiä negatiivisia vaikutuksia ovat moottoriajoneuvoliikenteen matka-aikojen lievä pidentyminen suunnitelma-alueella sekä joidenkin katupuiden poistuminen. Täysimittainen vaikutusten ennakoarvointi edellisen Hulkontien yleissuunnitelmaa koskevan lautakuntapäätöksen liitteenä.

Liitteet 1546/2025 Huomautus ym. Hulkontien suunnitelmasta
Kaupunkirakennelautakunta 02.04.2025 § 62