

Kuopion kaupunki
 Kaupunkirakennelautakunta
 Kirjaamo
 Tulliportinkatu 31
 PL 228
 70101 Kuopio

**Oikaisuvaatimus kaupunkirakennelautakunnan päätökseen:
 Kaupunkirakennelautakunta 17.09.2025 § 175, 1546/10.03.01.00/2025
 Hulkontien yleissuunnitelman hyväksyminen välillä Viitostie - Pirtintie**

Vaaditaan, että Kuopion kaupunkirakennelautakunta muuttaa 17.9.2025 tekemäänsä päätöstä Hulkontien yleissuunnitelman hyväksymisestä välillä Viitostie – Pirtintie seuraavassa esitetyiltä osin ja siis siltä osin kuin lautakunta ei ole muuttanut asiasta tekemäänsä esitystä Kaupunkirakennelautakunta 02.04.2025 § 62 ; 1546/10.03.01.00/2025, johon on tehty huomautus 7.5.2025.

Uudistetaan ensinnäkin tarpeellisilta osiltaan kaikki, mitä on lausuttu huomautuksessa 7.5.2025 kaupunkirakennelautakunnan 02.04.2025 § 62 1546/10.03.01.00/2025 esitykseen Hulkontien yleissuunnitelmasta ja viitataan nyt päätöksessä olleisiin liitteisiin sekä tämän oikaisuvaatimuksen kuvaliitteisiin 1 - 3.

Seuraavassa esityksessä, oikaisuvaateessa käydään kaupunkirakennelautakunnan kannanotot tehtyyn huomautukseen kohta kohdalta läpi ja tehdään vastahuomatukset sekä oikaisuvaateet.

Kaupunki lausuu saatesanoiksi, että tämän kyseessä olevan yleissuunnitelman keskeinen strateginen tavoite on ollut liikenneturvallisuuden parantaminen Hulkontiellä. Hulkontiellä on suunnitelman mukaan tunnistettu kaksi keskeistä turvallisuusriskiä; ylipitkät tai muuten turvattomat suojatiet ja vaarallisen korkeat ajonopeudet.

Väyläviraston ohjeessa Jalankulun suunnittelu (VO 34/2022) on määritetty, että suojatien yhtenäisen ylitysmatkan ei tulisi missään tapauksessa ylittää 7 metriä. Nykytilanteessa Hulkontiellä on neljä suojatietä, joiden ylitysmatka ylittää tämän ohjearvon. Jalankulun turvallisuutta kyseisillä suojateilla on ensiarvoisen tärkeää parantaa, joko rakentamalla niihin keskisaarekkeet tai muuten lyhentämällä niiden ylitysmatkaa ja parantamalla niiden havaittavuutta.

1. Kaupunkirakennelautakunta:

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.

Vastaväite – oikaisuvaade:

Alun perin tämän projektin suunnittelun ja muutoksen tarpeena sekä tehtävän antona on ollut ongelman ratkaisu eli ajoneuvojen suuret nopeudet Hulkonttiellä sekä liikenteen melu ja saasteet ja näiden haittavaikutusten minimoiminen *alueen asukkaille*.

Suunnittelun ja toteutuksen pääkärjeksi on nyt kuitenkin ilmiselvästi noussut ja muuttunut Hulkonttien käyttö pyöräilyyn sekä erityisesti pyöräilyn tms. tarpeet. Vaikutusarvioinnissa on todettu mm., että suunnitelman toteutuksella saadaan ihmiset innostumaan pyöräilystä. Ylipitkien suojateiden muuttaminen esim. keskikorokkeellisiksi tms. on varsin helppoa ja yksinkertaista, eikä ole tiedossa, eikä suunnitelman aineistossa ole tosiasiallisia perusteluja, miten Hulkonttien neljän suojatien varustaminen keskikorokkeella vaikuttaisi alueen asukkaiden siirtymistä enemmän pyöräilijöiksi. Muutkaan suunnitelman toimenpiteet eivät tue tätä väittämää ja johtopäätöstä. Litmasen-Petosen alueella on erinomaiset kevyen liikenteen väylät, eikä Hulkonttien muutosten merkitys tähän kokonaisuuteen ole kuin häviävän pieni. Toki aina on syytä parantaa kaikkien kulkijoiden turvallisuutta ja tämä on itsestään selvää.

Pyöräilyyn siirtymisen edistäminen ei kuitenkaan ole ollut ainakaan alueen asukkaiden päähuolenaihe, eikä se liity itse pääongelmaan. Tässä kohdassa on sanottava, että suunnitelman vaikutusten arviointi ja niiden lopputulemat näyttävät olevan suunnittelijan tai suunnittelijoiden mielipide ja usko asioiden tapahtuvan ilman tosiasiallisia faktoja.

Suunnitelman päätöksessä on nyt mm. todettu, että suunniteltu shikaani eli hidastusmutka Vahverotien itäliittymän kohdalle ei olekaan todennäköisesti toteutuskelpoinen. Tätäkään yksityiskohtaa ei ole asianmukaisesti tutkittu ennen kuin on tehty asiasta esitys ja tämä tapa toimia on leimaa antava koko suunnitelmalle. Suunnitelmasta ei paljon jää jäljelle Hulkonttien ajonopeuksein vähentämiseksi varsinaiselle ongelmavälille eli Pitkänlahdentien ja Koiravedenkadun välille. Sama koskee Koiravedenkadun ja Pirtintien väliä.

Kuten myöhemmin tässä oikaisuvaateessa käydään läpi melua ja saasteita, ei niidenkään vähentämiseksi ole suunnitelmassa toimenpiteitä. Kuitenkin suunnitelman vaikutusten arvioinnissa päädytään siihen, että kaikki nämäkin olosuhteet alueella paranevat ja merkittävästi, vaikka ongelmat ja ajomatkat Vahverotiellä kiistatta kasvavat.

Lautakunnan päätöksessä kehitetäänkin eri tavoin perustellen syitä Vahverotien itäliittymän sulkemiselle. Hulkonttien ja Vahverotien risteystä väitetään näkyvyydeltään vakavasti puutteellisesti sekä, *että sen kohdalla on mahdotonta toteuttaa risteuksen olosuhteiden muokkaamista paremmaksi, saatikka turvallisiksi.*

Väitteet ovat perusteita vailla ja ne eivät ole totta. Lautakunta on päätöksensä eri kohdassa vedonnut muiden Kuopion kaupungin katujen ominaisuuksiin ja olosuhteisiin, joten on ensinnäkin todettava, että Kuopion kaupunkialue kuin myös koko Suomi on täynnä vastaavia risteyskohtia ja varmasti jopa huomattavasti paljon pahempia, siis vaarallisempia kulkijoiden kannalta.

Liitetään kuvia esimerkkiristeyksistä ym. mm. Maunolantien ja Pitkälähdentien risteys (kuvaliite 3), joka on Pitkälähdentien välittömässä läheisyydessä. Tässä risteyksessä on molempiin suuntiin täysin estetty näkyvyys Maunolantielta Pitkälähdentien kevyen liikenteen väylälle ja siltä Maunolantielle. Kaupunki ei ole tehnyt mitään ko. paikan turvallisuutta lisäävää toimenpidettä, joita olisi olemassa ja, joita tuodaan esille tässä oikaisupyynnössä myöhemmin. Tämä risteys olisi tullut jo aikapäivää sitten sulkea ja korvata muulla väylällä, jos ja kun kaupunki noudattaisi omia käytäntöjään, joita se nyt Vahverotien itäpään kohdalla pitää ehdottomina ja ilman vaihtoehtoja olevina. Kaupungin toiminta on kiistatta huolimattomaa ottaen erityisesti huomioon risteuksen sijainnin koulun läheisyydessä ja sen lisäksi kaupungin toiminta on epätasa-arvoista Vahverotien asukkaita kohtaan.

Vastaava vaaran paikan esimerkki on Kivenkulmantien ja Rauhalahdentien risteys (kuvaliite 3), jossa kaupunki on aivan äskettäin tehnyt mm. esteettömyysmuokkauksia tms. Rauhalahdentien saneerauksessa, mutta on jättänyt tämänkin kadun kulmaan erittäin "pimeän" paikan. Tämäkin risteys tulisi heti sulkea kaupungin nyt esittämien perustelujen valossa, koska sen kautta kulkee Rauhalahdentien tuolla alueella/jaksolla oleva ainoa kevyen liikenteen jalankulku- ja kaksisuuntainen pyöräilyväylä, jossa on vilkas liikenne mm. lähistöllä sijaitsevan Lippumäen liikunta-alueenkin takia. Vastaavan kaltainen kuin Kivenkulmantien risteys näkyvyydeltään on Puurtilantien ja Rauhalahdentien risteys. Ko. pyöräilyväylää käyttävät myös alueen koululaiset koulumatkallaan ja näitä koululaisia on paljon. Mitään turvallisuutta lisääviä, käytössä olevia toimenpiteitä ei kaupunki noiden risteysten muun saneerauksen yhteydessä ole tehnyt, vaikka maallikkokin tunnistaa ko. risteykset todella vaaralliseksi ja lisätoimenpiteitä vaativaksi, kun risteysten vilkas liikenne jatkuu entisellään juuri suoritettua saneerauksen jälkeenkin.

Haarakastien ja Hulkontien risteyksestä, jonne nyt oltaisiin suunnitelman mukaan keskittämässä koko Vahverotien liikenne, on samantyyppinen tilanne näkyvyyden suhteen em. paikkojen kanssa sillä lisäyksellä, että ko. paikassa on liikennettä neljältä suunnalta ja alueen pääpysäkit linja-autoille. Tämä kaikki aiheuttaa vaaraa ja lisäliikenne pahentaisi merkittävästi tilannetta.

On myös mainittava vielä erikseen Hulkontien ja Koukkukadun risteys, jossa Koukkukadulta Hulkontielle tulevan autoilijan näkyvyyden kaksisuuntaiselle ym. kevyen liikenteen väylällä itäänpäin peittää erittäin tehokkaasti kallio eikä kaupungin suunnitelmassaan mainitsemat Väyläviraston ohjearvot täyty mitenkään. Tätä risteystä ei kuitenkaan ole Hulkontien suunnitelmassa tunnistettu lainkaan ongelmaksi, vaikka sitä se kiistatta on ja kuuluu myös suunnittelualueeseen. Ohessa kuva 1.10.2025 ko. paikasta. Suojatiemerkinnot ovat vielä lokakuussa tässäkin kohdassa täysin kelvottomat ottaen erityisesti huomioon kallion aiheuttama näkemäeste. Tämäkin esimerkki kuvastaa Kuopion kaupungin tosiasiallista suhtautumista vaarallisiin katuverkoston kohtiin. Kallio olisi tullut jo aikoinaan 1980-luvun lopulla poistaa tai ainakin madaltaa, mutta on paikoillaan edelleen ja ohi kulkee siis kaupungin mukaan pyöräilyn pääreitti alkaen vuodesta 1989. Turvallisuuden eteen on paljon muutakin tehtävissä ja tehtävä kuin katkaista alueen asukkailta tärkeä kulkuväylä. Tässä risteyksessä on sattunut jossain kohdassa tilastoihin päässyt liikenneonnettomuus, mutta sekään ei ole saanut suunnittelijoilla eikä konsulttitoimistolla herätystä aikaan.



Hulkontien-Koukkukadun risteys 1.10.2025, kuvassa näkyy näkemäestekallio

Erityinen esimerkki kaupungin tuoreesta katurakennustoiminnasta on Rauhalahdentien ja Myllärintien läntinen risteys (kuvaliite 2). Rauhalahdentien suuri saneeraus Leväsentien itäpuolella ja varsinkin Myllärintien vaikutusalueella on saatu juuri päätökseen. Kaupunki ei kuitenkaan ole noudattanut tässäkään projektissa Väyläviraston ohjeita ja niitä periaatteita, joita kaupunki nyt väkisin toteuttaa erityisesti Vahverotien itäliittymän kohdalla.

Rauhalahdentien eteläreunalla kulkee erittäin vilkas kevyen liikenteen väylä mm. juuri Myllärintienkin molempien päiden, siis risteysten läpi. Tämä väylä on yksi pyöräilyn vilkas pääreitti niinpä, jos kaupunki olisi tässä tuoreessa saneerauksessaan tasapuolisuuden nimissä noudattanut nyt Vahverotielle väkipakolla tarjoamiaan ja ehdottomiksi väittämiä ohjeita, olisi Myllärintien länsiliittymä tullut ehdottomasti sulkea, koska varsinkaan Leväsentien suunnasta itään päin kevyen liikenteen väylää pitkin saapuvia mm. pyöräilijöitä ei Myllärintien länsiristeyksestä Rauhalahdentielle ajava autoilija voi nähdä kuin vasta ollessaan jo suojatiellä, sillä Myllärintie 1:n varasto ja roskapömpelit ovat lähes kiinni kevyen liikenteen väylässä. Näillä esteillä on myös se ominaisuus, että niiden läpi ei näe mihinkään aikaan vuodesta, kuten mm. syksyisin, talvisin, keväisin näkee lehdettömien sireenipuskien läpi vaikkapa Vahverotiellä.

Tässä Myllärintien länsiristeyksessä oleva suojatie on pituudeltaan 8,40 metriä ja täysin ilman keskisaareketta, vaikka kaupunki on erityisesti lausunut, että: suojatien yhtenäisen ylitysmatkan ei tulisi missään tapauksessa ylittää 7 metriä.

Myllärintien itäristeys (kuvaliite 2) on sen sijaan erittäin avara ja laaja, päinvastoin kuin Hulkontien ja Haarakastien/Vahverotien risteys. Myllärintie on myös koko matkaltaan alusta loppuun asti huomattavasti leveämpi ja avarampi kuin Vahverotie, josta syystä ei ole olemassa mitään syytä, miksi Myllärintien länsipäätä ei ole suljettu kaupungin nyt noudattaman periaatteen mukaan, kun Myllärintien alueen liikenne voisi erinomaisesti sekä turvallisesti kulkea itäristeyksen kautta ja, koska länsipään risteys on erityisen vaarallinen, eikä sille voi mitään tehdä, sillä rakennukset on aikoinaan "väärin" sijoitettu aivan kadun varteen.

Myllärintien länsipään ja Rauhalahdentien risteuksen saneeratussa suojatiessä siinäkin on pyöräliikenteen osuus ohjattu keskelle suojatietä, eikä Rauhalahdentien puoleiseen reunaan, jossa tuolle liikenteelle olisi hieman turvallisempi alue. Tälläkin paikalla olisi varsin perusteltu tarve laittaa suojatien kulmaan *liikennepeili*, josta molemmat osapuolet näkisivät hyvissä ajoin toisensa. Turvallisuuden lisääminen on myös tahdosta ja toimenpiteistä kiinni, ei pelkästään käsikirjoista ja väitteistä.

Myllärintien ylittävän itäristeyksen juuri uusittu suojatie on 8,00 metriä pitkä ja ilman keskisaareketta eli täysin suunnitteluohjeen vastainen.

Kartanonkadulta Rauhalahdentielle tullessa on myös juuri saneerattu ja paranneltu risteys (kuvaliite 3), jossa on kaistajärjestelyt, joiden kaltainen rakenne ollaan poistamassa Hulkontieltä Haarakastien/Vahverotien risteykseen lännestä päin tullessa ja tämäkin perustuu kaupungin mukaan Väyläviraston ohjeeseen. Kartanonkadulta Rauhalahdentielle tullessa on Kartanonkadulla ryhmityskaistat vasemmalle ja oikealle ja tässä kohdassa kulkee myös kevyen liikenteen väylän suojatie, jonka yhtenäinen pituus on 7,20 m, eikä tällä osuudella ole saareketta. Jälleen Väyläviraston "ei missään tapauksessa"-ohjeen vastainen, kuitenkin juuri rakennettu väylä.

Väyläviraston suunnitteluohje on tullut voimaan 1.1.2021 eli yli 30 vuotta sen jälkeen, kun mm. Litmasen ja Petosen alue on *kaavoitettu ja rakennettu*. Alueella, josta nyt on kyse, on voimassa oleva asemakaava, jossa Vahverotien itäliittymä ja sen muoto on aikoinaan määritelty. Asemakaavoitetulla alueella vaadittavat näkemäalueet ja siis risteysten muoto esitetään asemakaavassa ja, kuten Väyläviraston ohjeessa lausutaan rakennetulla alueella näkemäalueet otetaan huomioon asemakaavassa. Vahverotien itäliittymän poistaminen käytöstä vaatisi siten myös asemakaavamuutoksen.

Tasa-arvovaateen vuoksi Kuopion kaupungin tulee esittää koko Kuopion alueelta suunnitelmat, miten Väyläviraston ohjeiden ja suositusten mukaan korjataan koko Kuopion katuverkosto ja erityisesti juuri saneeratun Rauhalahdentien risteykset, poistetaan kaikki suositusten vastaiset risteykset mm. kaupungin ydinkeskustankin alueella jne., jos ja kun nyt vedotaan Vahverotien itäliittymän kohdalla Väyläviraston suosituksiin, jotka ovat tulleet voimaan yli 30 vuotta myöhemmin kuin Vahverotie, Hulkontie ym, on asemakaavoitettu ja alue kaikkineen on rakennettu.

Vahverotien itäliittymässä ei ole sattunut onnettomuuksia. Lautakunta mm. toteaa, että pyörätielle, varsinkaan pääpyörätielle ei voi laittaa hidastetyssyjä. Kuten on aikoinaan huomauksessa todettu pyörällä liikkuvan liikenteen linjausta voi kuitenkin sekä katukiveyksellä, kadun pintamateriaaleille tms. että katumaalauksilla helposti muuttaa niin, että sekä pyörätietä ajava, että Vahverotieltä tuleva voivat edelleen havaita toisensa riittävän ajoissa. Myös Kuopion kaupungin jostain syystä karsastamien liikennepeilien avulla olisi helppoa saada aikaan lisää risteyksiin turvallisuutta ja reagointiaikaa.

Ko. Vahverotien itäristeyksen olosuhteita on muutenkin helppoa parantaa. Kaupungin tekopyhyys asiassa ilmenee erittäin hyvin tarkasteltaessa juuri nyt kyseessä olevan risteyksen suojiatiemerkintöjakin oheisesta kuvasta nyt syksyn ollessa jo hyvässä vauhdissa. Suojatiemaalaukset ovat edelleen täysin ala-arvoiset, kuten vielä tässä vaiheessa erittäin ja liian monen muunkin pyörätien/suojatien kohdalla Kuopiossa. On täysin epäasiallista hurskastelua lausua tässä päätöksessä ja sen perusteluissa, että Vahverotien ja Hulkontien itäristeyksessä kevyenliikenteen osalta risteys on erittäin vaarallinen, kun samaan aikaan kaupunki ei todellisuudessa huolehti edes vähimmäisvaatimusten mukaisesta kunnossapidosta ja turvallisuudesta väylien kohdalla. Erityinen ongelma ovat myös pimeään aikaan suojateiden puuttuvat tai väärin asemoidut mm., katuvalot, joista ei käytännössä liikennesuunnittelu ole ollut mitenkään huolissaan.



Kuva on otettu nyt 30.9.2025. Vielä heikosti hämöttävistä suojiatiemaalauskuvioista voi nähdä,

että kevyen liikenteen väylää käyttäville maalaukset ohjeistavat tai ovat ohjeistaneet kahteen suuntaan ajavat pyörillä liikkujat ajamaan koko väylän keskellä ja vastaavasti jalankulkijat molemmille reunoille. Asetelma on pahin mahdollinen ja sekava sekä Väyläviraston ohjeen vastainenkin saatikka tieliikennemääräysten vastainen. Pyörätien jatkeen eli nyt suojatien merkintä merkitsee muille tienkäyttäjille pyöräilijän ylityskohdan. Tämä on tärkeää, koska pyörätien jatkeen pitää myös merkitä pyöräilijöille pyöräilijän ylityskohtaa. Erityisesti kevyen väylän jatkeen tulee ohjata ylittämään tie oikeasta kohtaa.



Ohessa yllä esimerkki, jossa pyörätien maalauksilla ohjataan pyörillä liikkujat suojatien toiseen reunaan ja tällaisilla merkinnöillä myös Vahverotien ja Hulkontien risteyksessä, kuten muuallakin saataisiin lisää näkyvyyttä ja reagointiaikaa kaikille osapuolille. Nämäkin ohjeet löytyvät Väyläviraston oppaasta, kun ja jos haluaa ohjeita lukea monipuolisesti

Ohessa alla näkymä 30.9.2025 Vahverotien itäliittymästä itään päin Hulkontietä pitkin eli näkyvyys on ennen suojatietä seisovalle autoilijalle erittäin hyvä, kuten myös kevyen liikenteen väylää saapuvalle pyöräilijälle. Kuvasta myös näkyy, että tuossa kohdassa on kevyen liikenteen väylällä reilusti varaa ohjata pyöräliikenne käyttämään enemmän Hulkontien puoleista reunaa, jotta näkyvyys ja siten reagointiaika paranee kaikilla väylän käyttäjillä. Erityisen hyvin voidaan tästäkin kuvasta havaita, että suojatiemerkinnot puuttuvat merkittävältä osin tässä lautakunnan erittäin vaaralliseksi luokittelemasta risteyksestä ja tämä tilanne on vallitseva erittäin suuressa määrässä kuopiolaisia suojateitä ja juuri mm. edellä mainitussa Myllärintien uusitusssä länsiristeyksessä, kuten aiemminkin on mainittu.



Vahverotien itäliittymän leveys on nyt 6,70 metriä suojatien etureunan (etelän puoli) kohdalla. Liittymää tai katuja voisi kaventaa esim. sen itäreunasta vaikkapa metrillä, joka kaikkien muiden parannustoimenpiteiden kanssa toisi sekin lisäturvaa kaikille liikkujille. Vahverotie on sen varsinaiselta katuosuudeltaan itäristeyksestä itään 4,70 metriä leveä ja länteen 6,00 metriä leveä. Vahverotiestä kuvia myös kuvaliitteessä 1.

Lautakunta vetoaa Väyläviraston ohjeisiin siltä osin, kun ohjeista on tukea kaupungin omille tavoitteille. Ohjeissa kuitenkin kaiken on muun ohella todettu, että kaksisuuntaisia pyöräteitä ei tulisi rakentaa lainkaan. Hulkontien varren pyörätie, kuten suurin osa kaupungin kevyen liikenteen väylistä on kaksisuuntainen. Tämän asian korjaamiseksi ei ole esitetty toimenpiteitä. Missään suunnitteluvaiheessa ei ole tuotu esille, että Hulkontien varteen sen pohjoisreunalle voisi rakentaa eli jatkaa Valkamarannan risteyksen ja Haarakastien risteyksen väliin turvallisuutta huomattavasti lisäävän pyörätieosuuden, vaikka Kuopiossa muutoin pyöräteitä ja pyöräilyyn liittyvää infraa rakennetaan varsin innokkaasti ja ripeästi sekä kustannuksia pelkäämättä. Tällöin voitaisiin kokonaan luopua Hulkontiella kaksisuuntaisista pyöräteistä.

Tärinäraidat ajoradalla Vahverotiellä Vahverotieltä Hulkontielle tullessa ovat myös yksi tehokas tapa saada autoilijat valpastumaan ja varomaan risteäviä kulkijoita. On myös olemassa liikennemerkki B6, jota tässä kohdassa voisi käyttää tehokkaasti ennen koko risteyksen poistamista, nimittäin pakollisen pysähtymisen määräävä stop-merkki. Väylävirasto ei jostain syystä anna stop-merkille sille kuuluvaa painoarvoa, mitä tulee pyöräilyyn liittyviin väyläohjeisiin.

Samoin voisi Vahverotien itäristeykseen, kuten moniin muihinkin vastaaviin tai pahempiin risteyksiin laittaa *hidastetöyssyn* kaiken muun lisäksi. Jälleen Myllärintie on hyvä esimerkki, koska siellä on hiukan yllättäväkin hidastetöyssy Myllärintiellä (kuvaliite 2) sitä pohjoiseen, kohti alkupäätä ajettaessa, ennen Tuuttikujan länsipään risteystä. Sikälikin ko. töyssy on yllättävä, kun

Tuuttikujalla on kärkikolmio-liikennemerkeksi eli velvollisuus väistää Myllärintietä kulkevia, jolla on myös alueella vallitseva alenopeusrajoitus 30 km/h, kuten Vahverotieläkin. Myllärintiellä ei ole töyssyn vaikutusalueella suojatietä. Myllärintiellä ei töyssy aivan ilmeisesti aiheuta edes puhtaanapitovaikeuksia, kuten monessa muussa kohdassa kaupungissamme tuntuu aiheuttavan. Tässä kohdassa eli risteyksessä on siis käytetty samassa risteyksessä sekä hidastekoroketta kärkikolmiota.

Eräs Kuopiossa lähes käyttämätön keino on korotettu suojatie, jota on hyödynnetty äärimmäisen vähän. Mm. ei edellä mainituissa Kivenkulmantien ja Rauhalahdentien eikä Maunolantien ja Pitkälahdentien uusituissa pyörätieristeyksessä ole ko. mahdollisuutta käytetty eikä muutenkaan toteutettu nyt vedottuja Väyläviraston ohjearvoja tai neuvoja: ”Korotettu suojatie on koroke, joka rakennetaan suojatien kohdalle pakottamaan autoilijat hidastamaan ja *parantamaan turvallisuutta*. Ne sijaitsevat usein taajamissa, ja ne on merkitty mustavalkoisella ruudukolla. *Korotettuja suojateita rakennetaan tyypillisesti nopeusrajoitusalueilla, joissa on paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, kuten koulujen lähellä.*” Maunolantien ja Pitkälahdentien risteyksen läheisyydessä on mm. koulu, jonka olemassaolo, jos mikä olisi ollut syy tiukasti toteuttaa Väyläviraston ohjeita. Mutta puuttuahan tuostakin vaarallisesta risteyksestä pääosin vielä syysskuun lopussa säädösten mukaiset suojatiemaalauksetkin (kuvaliite 3).

On Vahverotien asukkaana erittäin perusteltu syy vaatia, että jo nyt ennen kuin kyseessä olevaa Vahverotien risteystä on alettu paikallisten asukkaiden haitaksi poistaa, poistamisen asemesta olisi kaikkia muita ja, kuten huomaamme erittäin monia turvallisuutta lisääviä sekä ainakin edellä mainittuja keinoja pitänyt ehdottomasti käyttää, jos risteys olisi niin vaarallinen kuin, mitä nyt on tässä kyseessä olevassa suunnitelmassa ja päätöksessä esitetty.

Kyseessä olevassa risteyksessä ei ole tapahtunut onnettomuuksia ja se on ollut sentään paikoillaan vuosikymmenet myös nykyisen, paljon aikoinaan suunniteltua ja ennakoitua suuremman kulkijamäärän käyttäessä sitä. Edellä esitetystä selviää, että lautakunnan pitää näilläkin perusteilla muuttaa päätöstään ja antaa risteyksen olla paikoillaan, mutta kaikilla olemassa olevilla muilla keinoilla turvallisemmaksi kehitettynä.

Asemakaavassa on risteyksen muoto sekä olemassaolo ja tonttien muoto aikoinaan määriteltä eikä niitä voi suunnitteluohjeen suositukseen vedoten muuttaa.

2. Kaupunkirakennelautakunta:

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.

Vastaväite – oikaisuvaade

Lautakunnan näkemyksen vastaisesti risteyksen poistaminen vaikuttaa olennaisen haitallisesti alueen asukkaiden liikkumiseen ja muuhun elämiseen. Liikennesuunnittelu ei asu Vahverotien varrella, me asukkaat asumme.

Jo huomautuksessa on aiemmin tuotu esille, että itäristeyksen poistaminen tarkoittaa asukkaille muutakin haittaa kuin matkojen pidentyminen ja viitataan edelleen näiltä osin huomautuksessa mainittuihin haittoihin sekä ongelmiin, joita lautakunta ei nyt päätöksessään edes kommentoi. Lautakunta viittaa vain yhteen asiaan eli pidentyviin matkoihin. Vahverotien asukkaat ovat valinneet asuinpaikkansa ja kokonaisolosuhteensa sillä perusteella mm., että alueen

liikenneyhteydet ovat kunnossa ja, että esim. mahdollisten häiriöiden, kuten autorikot, kunnallistekniikkarikot, kiinteistöjen huolto- ja kunnostusliikenne, lasten turvallisuus, lumimäärät jne. eivät estä alueelta lähtemistä ja omaan kiinteistöön tulemistä. Tämäkin on erittäin tärkeä osa asumisen turvallisuutta ja mukavuutta, sitä Kuopion kaupungin mainostamaa eloa, iloa, oloa.

On myös erityisesti huomattava, että liikenneyhteyden heikentäminen, jota tämä itäliittymän katkaiseminen ehdottomasti erittäin monelle alueen asukkaalle ja kiinteistölle on, loukkaa myös omaisuudensuojaa. Omaisuudensuojahan tarkoittaa perustuslailla ja ihmisoikeussopimuksilla turvattua oikeutta nauttia laillisesti hankkimastaan omaisuudesta ja käyttää sitä. Tämä oikeus antaa suojaa yksilön taloudellisille eduille ja käsittää laajemmin kaikenlaisia taloudellisia etuja, kuten omistus-, vuokra- ja käyttöoikeudet, immateriaalioikeudet ja saatavat. Yllättävä ja perusteeton omaisuudensuojan loukkaus liikkumis- ja asumisolosuhteiden kohdalla ei voi olla oikeutettu, kun ennen moista loukkausta on lähes aina monia käyttämättömiä, tehokkaita keinoja olemassa ja käytettävissä.

Alueella on myös, kuten huomautuksessakin on mainittu mm. Valkamarannan venelaituri, johon nyt on matkaa katuja pitkin mm. [REDACTED] 400 metriä. Risteyksen poistaminen lisäisi siis heti yhdensuuntaista matkaa venelaiturille n. 700 metriä. Kokonaismatka yhteen suuntaan pidentyisi siis 1,1 kilometriin eli lähes kolminkertaiseksi. Esimerkiksi [REDACTED] kiinteistö on aikoinaan hankittu myös erityisesti siksi, että matka venerantaan ja laiturille on helppo ja lyhyt.

Tavaroiden kuljettaminen veneeltä ja veneelle saariston mökin käyttämiseksi tarkoittaa usein useamman kuin yhden käynnin rannassa polttoaineen, juomavesien ja muiden tarpeiden ja tarvikkeiden kuljettamiseksi muutaman päivän oleskelua varten. Auton jättämistä venerantaan on vältettävä mm. ilkeiden riskin vuoksi ja siksi auto jätetään kotipihaan. Sulan veden aikaan tulee venerantaan kuljettuja edestakaisia kertoja arviolta yli 100 ja kun se kerrotaan 1400 metrillä (2x700m) saadaan syntyväksi lisämatkaksi 140 kilometriä pelkästään näistä matkoista. Jo pelkästään yhden kiinteistön kohdalla muodostuisi täysin ennakoimatonta sekä turhaa lisämatkailua tuo määrä ja sen ohella ko. matkan kulkeminen aiheuttaisi olennaista ajan hukkaa sekä vaivaa ja jopa olennaisia vaaroja Haarakastien risteyksen kohdalla.

3. Kaupunkirakennelautakunta:

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 huomioda, 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.

Vastaväite – oikaisuvaade

Aiemmin esitetyn lisäksi on todettava, että Vahverotien itäliittymä toimii muillekin Vahverotien asukkaille kuin itäpään asukkaille pelastustienä. Vahverotiellä on hyvin usein erilaisia katkoksia mm. kunnallistekniikan korjaamisen, valokuidun tai muiden kaivajien vuoksi, kiinteistöjä saneerattaessa jne.. Huomattava on, että vaikkapa talvella, on myös erittäin usein merkittävästi vaikeampaa, jopa mahdotonta suorittaa mm. hälytysajoneuvoilla lautakunnan mainitsemia

maastoajoja kulloisenkin kohdekiinteistön saavuttamiseksi. Alueella asuu paljon myös senioriväestöä ja hekin tarvitsevat joskus hätäapua, jossa avun saapumisajalla on erittäin tärkeä merkitys, kuten toki kaikille alueen asukkaille.

Todella huolestuttavaa on, että pelastuslaitoksella ei ole ollut tarvetta edes kommentoida asiaa mitenkään. Suunnitelmassa ei ole ollut tästä asiasta (Vahverotie) kuitenkaan mitään mainintaa, eikä siitä, onko pelastuslaitos jättänyt muutoinkin kommentoimatta Hulkontien muutoksia. Aivan perusasia olisi ollut, että pelastajien kulkemista olisi jo suunnitelman perusaineistossa tuotu esiin ja otettu kantaa mm. mahdollisiin maastoajoihin ja/tai lisääntyneisiin ajoaikoihin mm. simuloinnein tms.. Hulkontienkin tukkeet toisaalta vaikuttavat olennaisesti hälytysajoneuvojen (uusi pelastuslaitos Petosella) kaupungin eteläiseenkin toiminta-alueeseen ja sen asukkaisiin, Kylmämäen ja Pikku Neulamäen yrityksiin jne., jotka ovat autuaan tietämättömiä mahdollisesti uhkaavista yllätyshaitoista.

4. Kaupunkirakennelautakunta:

Huomautuksessa oli myös toivottu Vahverotien risteyksen yhteyteen hidastetöyssyjä jalankulku- ja pyöräilyväylille. Pyöräilyväylien suunnittelua valtakunnallisella tasolla **ohjaavassa** Pyöräiliikenteen suunnittelu**ohjeessa** (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.

Vastaväite – oikaisuvaade

Edellä on käsitelty asioita, joilla polkupyöräilyn ym. turvallisuutta voidaan lisätä katkaisematta itäliittymää. Jollain tavalla myös pyörillä liikkuvien aiheuttamat, erityisesti kovasta vauhdista johtuvat ongelmat pitäisi nekin saada kontrolliin. Pyöräilyn ja pyöräilijöiden pelkkien oikeuksien puolustaminen ja niistä hartaasti huolehtiminen on muita liikkuja kohtaan epätasa-arvoista. Lautakunta sekä valtakunnalliset pyöräiliikenteen suunnittelijat ovat vastuussa myös siitä, että kun muita liikkuja sekä ylipäättään liikkumisia hallitaan ja kontrolloidaan, ei yksi liikkujaryhmä voi välttyä myös heihin kohdistuvista toimenpiteistä, kuten vaikkapa hidastepuomeista, -porteista, kaiteista, tärinäraidoista tai muista vastaavista vauhdin hillitsemiskeinoista muiden kanssaliikkujien turvallisuuden takaamiseksi. Kevyen liikenteen väylillä liikkuu jalan paljon lapsia, senioreita, aistirajoitteisia, jotka viimeainitut eivät näe tai kuule olosuhteisiin nähden usein liian lujaa vauhtia liikkuvia pyöräilijöitä.

Vertailukelpoisilla asuntoalueilla on kuten aiemmin on todettu paljon Vahverotien itäliittymän kaltaisia risteyksiä. Se, että joillakin asuntokaduilla on olemassa vain yksi liittymä moottoriajoneuvoliikenteelle, ei ole syy ja peruste muuttaa sellaisille asukkaille samanlaisia olosuhteita varsinkin, kun asukkaat ovat aikoinaan valinneet nykyiset olosuhteet ja ominaisuudet kiinteistöjensä käyttämiseksi. Eri asuntoalueilla on erilaisia ominaisuuksia, kuten mm. sallittu rajaton kadunvarsipysäköinti, jopa tehty katujen varteen pysäköintitaskuja jne., joita vastaavasti ei mm. ole Vahverotilla tai/ja Litmasen-Petosella alueella lainkaan.

5. Kaupunkirakennelautakunta:

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 resurssiviisautsohjelman 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 Hulkontiellä ei ole kaupungin mittauksien mukaan ollut erityisen vakavia ongelmia. Esimerkiksi vuonna 2017 suoritetuissa ilmanlaatumittauksissa Hulkontiellä hengitettävien hiukkasten PM10 pitoisuuden vuosikeskiarvo oli kaikilla kadun osilla alle 9 µg/m³ (valtakunnallinen maksimiarvo 40 µg/m³) ja pienhiukkasten PM2.5 pitoisuuden vuosikeskiarvo oli kaikilla kadun osilla alle 6 µg/m³ (maksimiarvo 25 µg/m³).

Vastaväite – oikaisuvaade

Hulkontiellä on kevyen liikenteen väylän kiinteistöjen puoleisella reunalla (etelä) hyvin tilaa rakentaa meluaitaa, jos halua ja tahtoa riittää. Metrin alue riittää hyvin. Katualueille ei melusteita tarvitse sijoittaa. Aiemmin muutama vuosi sitten kaupungin kanssa asiasta viestejä vaihdettaessa ja nyt kaupungin taholta ilmoitettiin sekä ilmoitetaan, että a) melusteille ei ole tarvetta ja b) jos jotain estettä joku haluaa tai tarvitsee, tehköön itse aita tms. rakennetta sekä c) ei voi toteuttaa kaupungin toimesta. Kaupungin omien toimien ja toimettomuuden seurauksena Hulkontien luonne ja liikennemäärät ovat valtavasti kasvaneet, mutta kaupungilta ei saa asiaan mitään apua, päinvastoin tuotetaan alueelle vain lisää liikennettä mm. turhalla itäliittymän katkaisulla, jota ei ole pyydetty tai toivottu.

Meluntorjuntaan vaadittava aita- tms. rakennelma olisi nyt tarvittavaan meluntorjuntaan toimivana oltava niin sen verran massiivinen rakennelma, että yksityisillä ei siihen ole pääsääntöisesti varaa ja mahdollisuuksia. Myös on yleinen periaate, että se, joka aiheuttaa se myös korjaa ja paikallaiset asukkaathan eivät ole saaneet merkittävää melun ja liikenteen kasvua aikaiseksi.

Mitä tulee pölyyn ja hiukkassaasteisiin niin asukkailla ei ole mahdollisuutta esittää mittaustuloksia, mutta paikalla asumalla näkee ja tuntee pölyn sekä saasteen kasvaneet määrät ilman mittareita. Kaupunki on todennut, että melun taso ja määrä ylittää ohjearvot. Tästä seuraa vääjäämättä myös se, että melun aiheuttajat eli nykyiset ajoneuvomäärät ja niiden laatu aiheuttavat paljon lisääntyviä tai lisääntyneitä päästöjä ja saastetta mm. pölyä. Mm. maansiirtoautot ajavat jatkuvasti maa-aineksia molempiin suuntiin Hulkontietä ilman mitään kuormapeitteitä. Lavoilta lentää irtoainekset ilmaan ja autojen renkaista/alustoista putoaa kadulle työmailta mukaan lähtenyt maamassaa. Kuorma-autot ja liete- ym. traktorit ovat kaikki dieselkäyttöisiä, eikä dieselin palaminen ainakaan

ilmaa paranna.

Hulkontietä joudutaan tai ainakin pitäisi usein päällystää uudelleen, koska mm. nastarenkaat ja raskas liikenne kuluttavat katuun ajourat, joiden avulla voi ajaa katua päästä päähän kuin junalla, ohjaamatta autoa. Asfaltti ja sen sideaineet nousevat ympäristöön leviäväksi, vaaralliseksi pölyksi, mutta kaikki on kuitenkin kaupungin mukaan kunnossa, vaikka ei tosiasiaassa voi olla.

Kaupungin päätös tukkia Vahverotien itäliittymä aiheuttaisi sekin lisää turhaa liikennettä, pidentyneitä ajomatkoja, jonotusta Hulkontien-Haarakastien risteykseen jne.. Tämä kaikki lisää entisestään melu- ja saastekuormaa alueella, eikä suinkaan paranna asukkaiden elinolosuhteita, kuten pitäisi tapahtua ja oli alueen asukkaiden ennako-odotuksissa.

6. Kaupunkirakennelautakunta:

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 risteyksen 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.

Vastaväite – oikaisuvaade

Olematta liikennesuunnittelija voisi ko. risteystä tarkastelemalla ja erilaisia liikenneympyröitä vertaamalla maallikko luulla, että käyttämällä pienempää keskiympyrää (esim. diametri max. 15 m) eli keventämällä tilavaadetta voisi saada liikenneympyrän mahtumaan tähänkin kohtaan. Käytännön ”koe” vastaavasta, mutta pienemmästä liikenneympyrästä suoritettiin noin 29.4.2024 alkaen mm. Petosentien ja Hulkontien risteyksessä, jossa sinänsä turhan liikennevalosaneerauksen ajan oli väliaikainen pieni liikenneympyrä ja se toimi aivan loistavasti, eikä mm. jonoja muodostunut nykyiseen tapaan, kun uusitut liikennevalot on otettu käyttöön.

Lautakunnan päätöksen vuoksi koko Vahverotien liikenne keskittyisi Vahverotien, Hulkontien ja Haarakastien risteykseen. Risteyksen liikennemäärät nousisivat huomattavasti nykyisestä, kun ainakin 20 – 25:n kiinteistön lisäliikenne keskittyisi tuohon risteykseen. Näiden kiinteistöjen asukkailla on paljon autoja, halusi kaupunki niin tai ei, venetrailereita, peräkärryjä, asuntovaunuja, asuntoautoja, hevosperäkärryjä ja muuta pyörillä liikuvaa kalustoa. Keskimäärin voi arvioida, että tällä kiinteistöjen omistajajoukolla on vähintään kaksi autoa per talous.

Kaikkien näiden em. kulkuvälineiden ja lisälaitteiden siirtyminen tuon risteyksen jo olemassa olevan nykyisen liikenteen lisäksi tuo mukanaan lisääntyvän liikenteen vuoksi erittäin paljon riskejä, kun vielä muistetaan Hulkontien erittäin suuresti kasvanut läpiajoliikenne, jota kaupungin mukaan aletaan mahdollisesti poistamaan ”jo” 2040 luvulla eli parinkymmenen vuoden kuluttua, ehkä.

Kyseisessä risteyksessä liikkuu jo nyt paljon mm. lapsia/koululaisia ja vääjäämättä ikääntyvää senioriväestöä, joille ryhmille risteyksen kuormituksen lisäys on erityisen vaarallista. Kaupunki vähättelee tätäkin seikkaa, mutta samaan aikaan on suunnitelman aineistosta havaittavissa, että kun liikkuja ja liikennettä on paljon niin sattuu myös onnettomuuksia, kuten Pirtintien-Hulkontien risteyksen lähialueella, jossa mm. tuo risteys on t-risteys ei, kuten Haarakastien risteys, jossa liikennettä tulee neljältä suunnalta ja paljon.

Hulkontien-Haarakastien risteykseen on myös käytännössä keskitetty tätä nykyä ison asiakasryhmän linja-autopysäkkien käyttö, kun Vahverotien itäristeyksen pysäkit poistettiin täysin käsittämättömästi käytöstä. Tämäkin seikka tuo ja on tuonut risteykseen lisää mm. suojaiteiden käyttäjiä ja siis lisää vaaratilanteita.

Risteys on myös lähes identtinen Vahverotien itäristeyksen kanssa kevyen liikenteen näkyvyydeltään Hulkontien itäsuuntaan tultaessa Vahverotieltä Hulkontielle. Kun risteuksen liikenne Vahverotien itäliittymän sulkemisen vuoksi lisääntyisi merkittävästi olisi risteuksen käyttö entistä hankalampaa (lue vaarallista) sekä pyöräilijöille että muille tien käyttäjille.

Missään tapauksessa Hulkontietä ei pidä saneerata ainakaan niin, että siltä poistetaan ryhmittymiskaista Haarakastien suuntaan. Erittäin ruuhkautunut Hulkontie ruuhkautuisi kaistan poistamisella entisestään ja lisäisi mm. seisovan liikenteen päästöjä. Ruuhkista saatiin esimakua, kun Hulkontietä kesällä 2025 osan matkaa päällystettiin, niin liikenteen pysäyttäminen sai hetkessä aikaan todella pitkät autojonot. Hulkontietä voidaan idän suunnan kaistojen osalta kaventaa Väyläviraston ehdottomaan maksimiin eli seitsemään metriin, jolloin sen yli menevä suojatie on toivotuissa/suosituissa mittatoleransseissa. Tässä voi käyttää verrokkina Kartanonkadun ja Rauhalahdentien juuri uusittua risteystä (kuvaliite 3), josta edellä on kerrottu.

7. Kaupunkirakennelautakunta:

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 kaarteissa, 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 salamavalloista lähialueen asutukselle aiheutuvat häiriö- ja haittavaikutukset.

Vastaväite – oikaisu

Uudet, jo saatavilla olevat valvontakamerat eivät enää välähdä (ainakin Jenoptik UK:n valmistama VECTOR-SR-mallin kamera), joten välähdysongelmaa ei enää niissä ole. Mm. Briteissä Devonissa, Walesissa ja Manchesterissa on näitä kameroita käytössä. Asiasta kirjoitti ainakin Ilta-Sanomien 16.6.2024. Kaupunki on asettanut kaupunki alueelle muutaman liikennevalvontakameran, joista ainakaan Tasavallankadun kamera ei toteuta liikenneturvallisuuden edistämistä, joka näillä kameroilla lienee päätarkoitus. Aivan ilmeisesti Hulkontien seutua ei kaupungin suunnittelijoiden taholta tunnistettu mitenkään ongelmalliseksi kamerapaikkoja mietittäessä ja tätä voi pitää lähinnä isona virheenä.

Lautakunta on myös todennut, että Hulkontielle ei voida laittaa vauhdin leikkaamiseksi hidastekorokkeita, koska mm. linja-autoliikenne ja puhtaanapito ei salli sitä. Kuitenkin Kuopiossakin on hidastekorokkeita esim. Neulamäessä ja Saarijärvellä kaduilla, joilla on linja-autoreitit. Eri kaupungeissa on varsin runsaasti hidastekorokkeita mm. Kauniaisissa runsaasti ja pääkaduillakin.

8. Kaupunkirakennelautakunta:

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.

Vastaväite – oikaisuvaade

Huomautuksessa oli tältä osin tarkoitus tuoda esille, että kun Pirtintien ja Hulkontien risteyksen lähialueilla on ollut suunnitelman aineiston mukaan onnettomuuksia tai vastaavia sattumuksia niin toimenpiteitä tulisi kohdistaa erityisesti sinne, missä niille on todistettua tarvetta.

9. Kaupunkirakennelautakunta:

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.

Vastaväite – oikaisuvaade

Yksittäisen kadun eli Hulkontien ongelmat johtuvat kaupungin toimista laajemmilla alueilla ja vastalääkkeitä eli toimenpiteitä tulisi suorittaa vastaavin toimin. No nyt ei näin aiota toimia, kuten kaupunki sen ilmoittaa.

Ilmoitettu aikataulu nyt oleville ja kaupungin kehitystoimien synnyttämille väylien parannustarpeille näyttää osuvan seuraaville sukupolville, joten elossa olevat kärsivät pitkään aiemmista suunnitteluvirheistä ja puutteista. Hyvän kaupunkisuunnittelun perusteita on, että suunnittelu ottaa huomioon ja poistaa haitat, jotka syntyvät ajan mittaan alueiden käyttökapasiteetin nostamisesta. Aikoinaan on tehty iso ratkaiseva virhe mm., kun Petosenttieltä ei

ole rakennettu yhteyttä Vitostielle. Kaupungin rahanpuutteen takia ei ole saatu rakennettua siltaa Hiltulanlahden ym. tieyhteyttä varten, joka sekin helpottaisi liikennepainetta Petosen-Litmasen alueella.

Matkuksen yritys- ja kauppa-alueen rakentaminen, Saaristokaupungin jatkuva laajentaminen, Pikku Neulamäen ja Kylmämäen yritysalueiden ym. kaavoitukset/rakentaminen, Kuopion lajitteluaseman toiminnan kasvattaminen, jättepuhdistamon lietalannan tms. jätteen voimakkaasti lisääntynyt kuljettaminen Petosen-Litmasen halki olisivat olleet jo kauan sitten perusteltu ja vaativa syy ryhtyä hoitamaan tarvittavaa katuverkostoa eikä tunnista tarve vasta nyt ja ryhtyä puuhaamaan asioita kuntoon kahdenkymmenen (!) vuoden kuluttua. Mutta tässäkin kohdassa tunnista valitettavan tyypillisen tavan toimia Kuopiossa. Ensinnäkin rakennetaan ja sitten ihmetellään, miten tapahtuu ja toimii logistiikka ja mm. paikoitus jne..

Lopuksi

Kaupunki on aivan äskettäin suorittanut tähän Hulkontien projektiin verrokiksi soveltuvan Rauhalahdentien saneerauksen, jossa kaupunki ei ole soveltanut periaatteita, joita se nyt aikoo toteuttaa Hulkontien projektissa. Edellä esitetystä ei tule ensinnäkään katkaista Vahverotien itäliittymää Hulkontielle. Kaupungin tulee suunnitella ja esittää toimenpiteet, miten Vahverotien itäliittymän sekä myös länsiliittymän turvallisuutta parannetaan olemassa olevilla keinoilla ilman liittymän katkaisua, kuten on toimittu mm. Myllärintiellä, vaikkakin siellä Myllärintien länsiliittymän turvallisuutta mitenkään parantamatta.

Muutoinkin suunnittelua tulee jatkaa ja suunnitelmia muuttaa sekä kehittää, jotta mahdollisilla toimenpiteillä saataisiin aikaan edes jotain vaikutusta Hulkontien ajoneuvoliikenteen nopeuksien hillitsemiseksi.

Suunnitelma on myös jäänyt todella pahasti keskeneräiseksi tai itse asiassa kokonaan tekemättä, mitä tulee olennaisiin toimenpiteisiin melun ja saasteiden vähentämiseksi tai rajoittamiseksi. Tältä osin suunnitelmaa on kokonaisvaltaisesti parannettava ja jatkettava nyt, eikä kahdenkymmenvuoden kuluttua. Jos ja kun ongelmia ja painetta aiheutuu Hulkontien alueelle kaupungin oman kaavoitus- ja kehitystoiminnan seurauksena muilta alueilta, niin näihin syihin on puututtava ja poistettava ne nyt.

Kaupungin tapa hoitaa tätä suunnittelua on täysin tähän päivään soveltumaton erityisesti mm. tiedottamisen suhteen. Kaupungin väite on nyt ollut, että se ei voi tiedottaa kohdennetusti esim. Vahverotien alueen asukkaille meneillään olevasta projektista. Väite on erinomaisen huono ja paikkansa pitämätön.

Vertailuna on kaupungin oman vesilaitoksen toiminta vesi- ja viemäriprojektissa, jossa Vahverotien länsiliittymä eli koko katu katkaistiin/poistettiin tilapäisesti ainakin kerran. Vesilaitos jakoi uutusterästä ja hyvin alueen postilaatikoihin ennakotiedotteita sekä projektin edistymistiedotteita. Koko alueen liikenne kulki tuolloin itäliittymän kautta ja se aiheutti merkittävän liikenteen lisäyksen Vahverotien itäpuolen liikenteelle samalla osoittaen, että kaksi liittymää näin suurelle kiinteistömäärälle on ehdottomasti tarpeen. Oli siis mahdollista kaupungin omalle vesilaitokselle tiedottaa asianmukaisesti alueen asukkaille merkittävistä alueen tapahtumista, miten on siis mahdotonta suunnitteluosastolle ja organisaatiolle toimia vastaavasti?

Tästä Vahverotien läntisen liittymätien luonteesta tulee myös muistaa, että tuon katuosuuden alla ovat alueen erittäin merkittävät kunnallistekniset rakenteet ja laitteet, jotka voivat mennä epäkuuntoon tai hajota milloin tahansa niin pahoin, että katuosuus pitää sulkea. Jos Vahverotien itäliittymä olisi poistettu käytöstä olisi asukkailla heti isompi tai pienempi ongelma elämässään. Tämäkin on yksi riskitekijä, joka tulee ottaa huomioon asioita toteutettaessa.

Nyt huomattava, että huomattava osa, ellei jopa suurin osa Vahverotien asukkaista ei tiedä heihin

suoraan kohdistuvista ja vaikuttavista toimenpiteistä mitään. Tämä osoittaa kaupungin taholta välinpitämättömyyttä ja ylimielisyyttä Vahverotien asukkaita kohtaan.

Liitteet

1. Kaupunginrakennelautakunnan päätöksen liitteet:
 - 1546/2025 Huomautus ym. Hulkontien suunnitelmasta
 - Kaupunkirakennelautakunta 02.04.2025 § 62

2. Kuvatiedostot 1 – 3

Kuopiossa lokakuun 2 päivänä 2025

