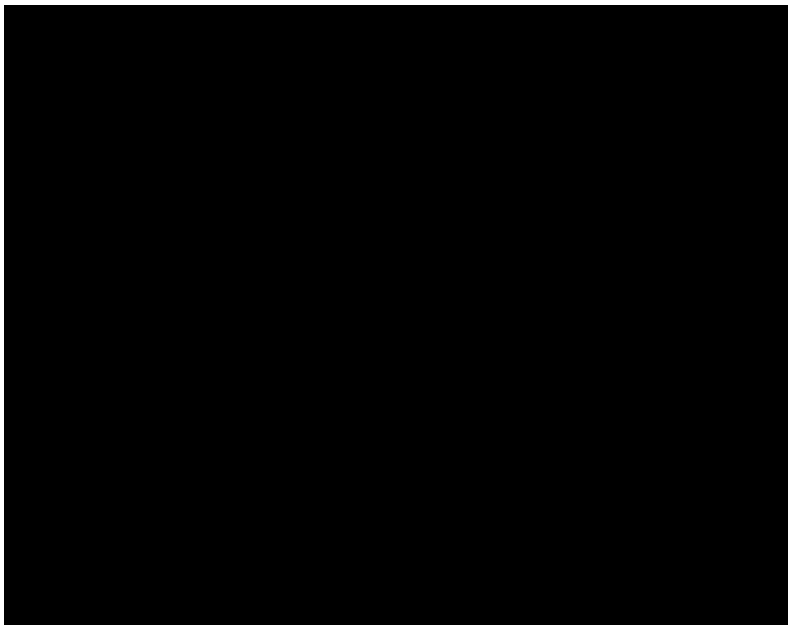


ITÄ-SUOMEN HALLINTO-OIKEUS**PL 1744****Minna Canthin katu 64****70100 Kuopio****VALITUS SEKÄ TÄYTÄNTÖÖNPANOKIELTOHAKEMS KUOPION KAUPUNGIN
KAUPUNGINRAKENNELAUTAKUNNAN PÄÄTÖKSESTÄ 19.11.2025 § 213
1546/10.03.01.00/2025****Tiedoksisaanti**

20.11.2025 + 3 pv (s-posti) = 23.11.2025

Asiamies ja valittajat**Asia****1. VALITUS**

Valitus Kuopion kaupungin kaupunginrakennelautakunnan päätökseen asiassa: Hulkontien yleissuunnitelman hyväksyminen välillä Viitostie – Pirtintie.

Kaupunkirakennelautakunta on nyt tekemässään päätöksessä hylännyt valittajien kaupunkirakennelautakunnan päätökseen 17.9.2025 § 175 kohdistamat oikaisuvaatimukset.

2. HAKEMUS / toimenpide- täytäntöönpanokielto

Kuopion Hulkontien yleissuunnitelman välillä Viitostie – Pirtintie tehdyn päätöksen toimeen- ja täytäntöönpano on kiellettävä, kunnes hallinto-oikeus on tehnyt valitusasiassa päätöksen.

Kaupunkirakennelautakunnan hyväksymässä suunnitelmassa oleva Vahverotien itäyhteyden poistaminen on ainakin voimassa olevan asemakaavan vastainen toimenpide ja asemakaavaa ei ole tältä osin asiamukaisesti muutettu eli tämä toimenpide on selkeästi lainvastainen ainakin jo tällä perusteella.

Koko suunnitelma on myös puutteellinen ja epäasianmukaisesti valmisteltu mm. mitä tulee melun, ilmansaasteiden määrän mittaamiseen ja näiden rajoittamiseen sekä poistamiseen alueella asuvien ihmisten terveyden turvaamiseksi lain edellyttämällä tavalla. Perusteluina kaupungin taholta esitetty lähinnä mielipiteitä ja omia käsityksiä, ei tutkittua tietoa.

1. Valitus ja vaatimus

Kaupunkirakennelautakunnan 19.11.2025 § 213, 1546/10.03.01.00/2025
Hulkontien yleissuunnitelman hyväksyminen välillä Viitostie – Pirtintie

Päätös tulee kaikilta osiltaan kumota ja palauttaa asia uuteen käsittelyyn tai kumota ainakin siltä osin, mitä tulee Vahverotien itäliittymän sulkemispäätökseen nyt tai myöhemmin.

Perustelut

Kaupunkirakennelautakunnan päätöksestä 19.11.2025 § 213

Perustelut esitetään seuraavassa kaupunkirakennelautakunnan päätöksen otsikoinnin mukaisessa järjestyksessä tarpeellisilta osiltaan:

1. Suunnitelman tavoitteet ja pääpainopiste

Kaupungin keskeisenä tavoitteena on ollut alun perin rajoittaa yhtä olennaisinta haittaa Hulkontielle eli ajonopeuksia ja niihin liittyviä ajotapojen haitallisia lieveilmiöitä lähinnä koskien moottoriajoneuvoja.

Kaupungin asiaa koskevassa suunnittelussa ei kuitenkaan ole pystytty esittämään keinoja, jolla päätavoite olisi saavutettavissa alueen asukkaille olennaista muuta haittaa aiheuttamatta. Alueen asukkaiden lain suojaamien hyveiden eli terveyden ja turvallisuuden suojaaminen ei esitetyllä suunnitelmalla onnistu, koska suunnitelman toimenpiteet kohdistuvat ja aiheuttavat haittaa ensisijaisesti alueen omille asukkaille ja ovat muutenkin riittämättömät tai väärät.

Suunnitelman mukaiset päätavoitteen toteuttamisen keinovalikoimat ovat puutteelliset, koska käytettävissä olevista keinoista suurin osa on hylätty eri perustein soveltumattomina, vaikka vastaavissa olosuhteissa ja paikoissa niitä on voitu Kuopiossakin käyttää.

Päätöksessä on todettu, että: ”Melua ja saasteita sekä niihin liittyviä haittavaikutuksia ei puolestaan alkuperäisessä suunnitelmadokumentissa ollut tuotu esille erityisen merkittävänä ongelmana.”

Jo pelkästään tämä olennaisen haitan eli melun ja saasteen puutteellinen tai/ja tarkoituksenhakuinen tutkiminen **kokonaisvaltaisen** suunnittelun perusteiksi osoittaa, että suunnitelma on lain edellyttämän tavoin perusteiltaan lain vastainen. On aivan selvää, että tällaisessa aluesuunnittelussa ei voida jättää olennaisia asiaan vaikuttavia asioita perusteellisesti tutkimatta ja vasta sitten laatia suunnitelmia.

On notorinen tosiseikka, että Hulkontien liikennemäärät ja sitä käyttävien ajoneuvojen laatu on erittäin oleellisesti muuttunut. Liikennemäärät ovat kasvaneet räjähdysmäisesti ainakin 10-15 viime vuoden aikana. Kadulle on siirtynyt ja sille on tullut myös erittäin paljon lisää raskasta liikennettä, johtuen mm. uusien kauppojen, teollisuuslaitosten, muiden yritysten ja jätelaitoksen liikennetarpeista jne.. Tämä

tosiasia olisi saatavissa helposti ja puolueettomasti selville mm. vaikkapa tallentamalla Hulkontien liikenteestä kuvaa sekä ääntä riittävän pitkän aikaa eri vuodenajoilta, viikonpäiviltä ja kelloajoilta. Me asukkaat todennamme tilanteen aina, kun olemme kotonamme.

Hulkontien ns. kestopinnoite joudutaan tai se pitäisi mm. em. syistä uusimaan varsin usein jo kadun vaarallisen uriutumisenkin vuoksi. Kadusta irtoava kivi- ym. aines leviää asutukseen, kuten katua käyttävän runsaan edestakaisen maansiirtoliikenteen ym. kuormista lentävä pölykin tekee. On siis aivan selvää, että Hulkontien liikenteen voimakas melu ja kadulta lentävä pölysaaste ovat alueen asukkaille vakava terveyshaitta ja kaupungin tulee asianmukaisesti kohdistaa haitan poistamiseen tai ainakin vähentämiseen tarvittavat, kaupungin omassa päätöksessä mainitusti kokonaisvaltaiset toimenpiteet. Nyt hyväksytyssä suunnitelmassa tämä on täysin laiminlyöty ja sivuutettu tarpeettomana tai mahdottomana toteuttaa.

2. Muihin katuihin ja kaupunginosiin liittyvät huomiot

Tämän aiheen alla lautakunta on päätöksessään todennut, että eri kaupunginosat ja niiden kadut ovat niin sanotusti omien aikakausiensa tuotteita jne.. Tämähän on täysin totta.

Päätöksessä väitetään, että hylätyssä oikaisuvaatimuksessa vertailukohtana mm. käytetty Myllärintie ei olisi suoraan vertailukelpoinen Vahverotien kanssa, koska Myllärintie on osin pienkerrostalopainotteinen alue, jonka asukasmäärä on huomattavasti Vahverotietä suurempi, ja sen varrella toimii lisäksi erinäisiä yritys- ja palvelukohteita.

Juuri kuitenkin Myllärintie ja siihen olennaisesti liittyvä Rauhalahdentie sekä sen koko saneeraus ovat riittäin hyvä vertailukohde nyt kyseessä olevalle suunnitelmalle.

Myllärintien osin pienkerrostalopainotteinen alue sijaitsee ensinnäkin pääosin ja ensisijaisesti Myllärintien Rauhalahdentien itäliittymän alueella sekä käyttöpiirissä ja sen katuleveyskin on tähän tarkoitukseen erittäin hyvin soveltuva. Suunnitelman päätöksen mukaan Myllärintien asukasmäärä on huomattavasti Vahverotietä suurempi, joka seikka on kyllä totta. Tästä kuitenkin seuraa se, että sitäkin suuremmalla syyllä olisi ollut erittäin perusteltu syy tuoreessa saneerauksessa poistaa Myllärintien länsiliittymä ja sen Rauhalahdentien risteys, koska tuossa risteyksessä joutuu vaaralle alttiiksi iso joukko ihmisiä, paljon suurempi kuin Vahverotiellä eli suojelutarvekin on siten merkittävästi suurempi ja siis sulkutarve samoin.

Lautakunnan seuraava päätösperustelu on lähinnä tragikoominen:

”Myllärintien ylittävät suojatiet puolestaan jäivät ilman keskisaarekkeita, koska ajouratarkasteluissa todettiin, ettei keskisaarekkeita ole mahdollista toteuttaa käytettävissä olevaan katutilaan niin, että jäteautojen ym. raskaan liikenteen olisi mahdollista kääntyä Myllärintielle ja/tai sieltä pois.” Kaupunki vetoaa mm. Väyläviraston suunnitteluohjeisiin aina, kun sen tarkoituksenhakuiselle päätöksenteolle on siihen tarvetta. Vahverotielle tai muille kaduille on myös tarvetta juuri nyt mainitun kaltaiselle liikenteelle, joten tämä lautakunnan perustelu osoittaa, että Väyläviraston nyt kyseessä oleva ohje ei ainakaan ole pakottavaa oikeutta, vaan ohjeita sovelletaan tarpeen ja tilanteen mukaan. Lautakuntaa ei huolestuta eikä estä tukkimasta Vahverotien itäliittymää jäteautojen ym. raskaan liikenteen (lumen siirtoautot esim.) pääsy ja kulku Vahverotielle ja samalla Vahverotien käyttäjien liikkumismahdollisuudet, mutta Myllärintiellä asiat ovatkin yllättäen toiset, kun asiat niin nähdään.

Lautakunta lausuu Myllänrintiehen liittyen myös, että: ”Lisäksi Rauhalahdentien saneeraus on *suunniteltu* vuosina 2018–2020, eli ennen useiden tässä hankkeessa sovellettujen *ohjeiden* (mm. pyöräliikenteen suunnitteluohje) voimaantuloa, joten hanke ei siltäkään osin ole suoraan vertailukelpoinen tähän hankkeeseen.” Tältä osin pätee jo aiemmin esiintuotu kaupungin periaate eli ohjeita ym. sovelletaan tai ei sovelleta pakottavina riippuen kaupungin projektin lopputavoitteesta ja niinpä vuonna 2020 annettua ohjetta ei ole väitteen mukaan voitu käyttää tai ottaa toteutuksessa huomioon edes vuosia suunnittelun väitetystä lopettamisesta, kun asiaa tässä nyt tehdyssä päätöksessä tarkastellaan.

Kaupungin omissa asiakirjoissa vv. 2024-2025 ”Kuopio suunnittelee ja rakentaa”-asiakirjoissa Rauhalahdentie esiintyy vielä suunnittelussa toimenpidelistassa. Hulkontien suunnittelun kohdalla pyöräliikenteen suunnitteluohjetta pidetään lähinnä pakottavana määräysdokumenttina, mutta Rauhalahdentien kohdalla on kuitenkin voitu ohjeen jo ollessa tukevasti olemassa sekä voimassa toteuttaa itse rakentaminen eri syillä perustellen suunnittelijoiden tavoitteille ”sopivasti”, eikä ohjetta ole ollut tarvetta noudattaa. Tasa-arvoisen kohtelun vaade ei näin toimien toteudu eri alueiden kuntalaisten ja asukkaiden kohdalla.

3. Vahverotien itäliittymä

Lautakunta toistaa aiemmat perustelunsa Vahverotien itäliittymän muuttamiselle jalankulku- ja pyöräilyväyläksi. Nämä syyt ovat liittymän vakavat näkemäpuutteet sekä se, että liittymän muokkaaminen vaadittavat näkemäetäisyydet täyttäväksi on suunnitteluprosessissa todettu käytännössä mahdottomaksi.

Oikaisuvaatimuksessa on ehdotettu useita olemassa olevia keinoja risteyksen *turvallisuuden parantamiseksi* mm. tärinäraitoja, hidastetöyssyjä, korotettua suojatietä ja/tai ”Pakollinen pysäyttäminen” (B6) -liikennemerkkiä Vahverotielle ennen risteävää jalankulku- sekä pyöräilyväylää ja uudelleen linjattua kevyen liikenteen väylää risteyksen kohdalle.

Lautakunta toteaa, että *Nämä keinot **olisivat varmasti tehokkaita tapoja** hidastaa Vahverotieltä liittymään tulevien ajoneuvojen nopeuksia, mutta liittymän varsinaiseen ongelmakohtaan eli käytännössä olemattomiin näkemiin näillä toimenpiteillä ei kuitenkaan ole vaikutusta.*

Kaikkien muiden esimerkkien lisäksi muistutetaan, että mm. lasten ja nuorten koulutienään paljon käyttämiä Pirtintien kevyen liikenteen väylien risteyksiä ”vaivaa” vähintään samanlainen olosuhde kuin on Vahverotien itäliittymässä, mutta ko. tilanteelle ei olla tekemässä eikä tehty mitään, vaikka Pirtintien varteen valmistuu jättimäinen koulukeskus, jonne oppilaiden pitäisi päästä ehjinä. Tämä osoittaa, että kun tahto ja halu tai jopa taito puuttuu, niin puuttuu toteutuskin. Olisi ollut vähintään oivaltamista, että kun ko. koulukeskukselle on annettu rakennuslupa olisi myös kokonaisvaltaisesti tutkittu, miten ko. paikkaan päästään turvallisesti niidenkin oppilaiden osalta, joita ei kyyditä oven eteen yhteiskunnan avustuksella.

Lautakunnan päätöksessä myös todetaan, että em. lisäksi oikaisupyynnössä ehdotettuihin ratkaisuihin lukeutui myös liikennepeilin tai -peilien asettaminen liittymään, mutta kaupungilla on aiempien kokeilujen pohjalta *hyvinkin negatiivisia kokemuksia* peilien käytöstä. Peilit voivat lautakunnan mukaan myös helposti esimerkiksi likaantua, huurtua, tai peittyä lumella ja ne lisäksi joutuvat valitettavan

usein ilkeiden kohteeksi, joten niiden käyttökunnossa pitäminen vaatisi käytännössä jatkuvia tarkastuksia ja puhtaanapitoa. Näistä syistä kaupunki ei pidä liikennepeilejä luotettavana ratkaisuna näkemäongelmien ratkaisemiseen.

On erittäin erikoista, että kaupungin itsensä muualla käyttämät ja jatkuvasti lisääntyvät em. toimenpiteiden kaltaiset toimet eivät juuri tässä erityistapauksessa olisi toimivia. Merkillepantavaa on myös, että Kuopion kaupungilla on oman väittämänsä mukaan hyvinkin negatiivisia kokemuksia juuri liikennepeilien käyttämisestä.

Tämä viime mainittu on outoa ja aivan uutta tietoa siksi, että Kuopiossa on ollut itse kaupungin liikenteessä käyttämiä liikennepeilejä niin vähän, että kukaan ei edes muista, onko niitä ollut ja missä niitä olisi ollut, jos on ollut. Olisi ollut vähintäänkin kansalaisten hyvän oikeusturvan mukaista, että kun ko. peileistä on ollut ”hyvinkin negatiivisia” kokemuksia, niin olisi esitetty edes muutama konkreettinen esimerkki hyvinkin huonoista kokemuksista. Jokaiselle Kuopiossa peruskaupunki- ja esikaupunkialueella kulkeneella, autolla tai muualla välineellä liikkuneella on kyllä päinvastoin erittäin negatiivisia kokemuksia peilien olemassa olon puuttumisesta ja jatkuvasti syntyneistä ja syntyvistä vaaratilanteista (esim. Vuorikadun-Suokadun ja Vuorikadun-Minna Canthin kadun risteyksissä), jotka peilien avulla olisi voinut ja voisi ehkäistä. Itse kukin voi käytännössä kokeilla yksityisen liikennepeilin toimivuutta esim. uuden Motonetin yksisuuntaisella kiinteistökadulla, jossa on ollut yhdessä mutkassa peili ainakin 18.5.2023 alkaen ja peili on aina toiminut allekirjoittaneen jatkuvan käyttäjäkokemuksen perusteella täysin ilman kaupungin mainitsemia vaikeuksia.

Vielä on kaupungin päätökseen siis erityisesti tuotu esiin, että liikennepeilejä pitäisi pitää yllä eli niistä tulisi huolehtia ja jatkuvasti tarkastaa niitä ym., niin voi tässä yhteydessä vain todeta, että erilaisten liikenteen mm. turvallisuutta ylläpitävää liikennelaitteistoa on aivan oikein päätöksessä todetusti ylläpidettävä sekä jatkuvasti tarkastettava ja huollettava, mutta tähän on itsestään selvää melkein kaikille kansalaisille. On hienoa, että kaupungilla on tämä asiantila kirkkaana mielessä, mutta käytäntö osoittaa, että toteutus puuttuu. Mm. oikaisupyyntöaineistoon liitetystä kuvamateriaalista voi vaivatta todeta sen, mikä on Kuopiossa vallitseva lähinnä törkeä välinpitämättömyys mm. täysin puuttuvia ja vaurioituneita suojatiemaalausmerkintöjä sekä suojatiemerkkejä (sekä muitakin liikennemerkkejä) peittäviin kasvustoja ja pintalevää kohtaan yhtenä lajiesimerkkinä mainiten.

Lautakunnalla on erikoinen huoli uuden ylläpidettävän kaluston (esim. peilien) aiheuttamasta työstä ja huoltamisesta. Tämä on yllättävää juuri kaupungissa, jossa väsymättä rakennetaan ja asennetaan ylläpidettäviä sekä jatkuvaa huoltamista ja tarkkailua vaativia kalliita liikennevaloja kaikkiin mahdollisiin ja mahdottomiin risteyksiin, joissa vaikkapa liikenneympyrä olisi kaikkein toimivin, kustannustehokkain sekä ympäristöystävällisin ratkaisu suurimmassa osassa tapauksia.

Lautakunnan perustelut ovat nämäkin pääosin tekosyitä ja tarkoitusperältään lautakunnan omaa tavoitetta tukevia. Missään vaiheessa ei ole tässä suunnitteluprosessissa tuotu esille sitäkään, että ko. Vahverotien itäristeys on ollut olemassa yli 37 vuotta (alkaen 1988) ilman onnettomuuksia. Tätä faktaa vastana on varsin vaikea, jopa mahdotonta esittää vastanäyttöä ja perustella, miksi ei tätä risteystä voi kaikilla olemassa olevilla keinoilla vielä entisestään parantaa poistamisen sijaan.

Lautakunnan päätöksessä lausutaan, että: ”On ymmärrettävää, että lähialueen asukkaat kokevat pitkään vakiintuneessa käytössä olleen liikenneväylän sulkemisen hankalana ja omaan arkielämäänsä negatiivisesti vaikuttavana. Kaupungin näkemys

kuitenkin on, että erinäiset muutokset liikenneyhteyksiin ovat tavanomainen osa minkä tahansa asuinalueen maankäytön kehitystä, eikä ole perusteltua olettaa, että kiinteistön hankkimishetkellä olemassa olleet liikennejärjestelyt tulevat säilymään muuttumattomina vastaisuudessakin. Näin ollen toimenpide ei kaupungin näkemyksessä ole tulkittavissa asukkaiden omaisuuden suojaajaksi tai immateriaalioikeuksia loukkaavaksi.”

Nyt kyseessä olevassa tapauksessa me lähiseudun asukkaat olemme pyytäneet toimenpiteitä erityisesti Hulkontien korkeiden ajonopeuksien ja muun holtittoman liikenteen suitsimiseksi erityisesti Vahverotien länsiliittymän sekä Mertakaaren väliselle alueelle. Kaupungin vastaus ja ”apu” tähän pyyntöön oli yllätyksellinen eli polkupyöräliikenteen olosuhteinen parantaminen erityisesti Vahverotien itäliittymän kohdalla ja näin saada aikaan mm. lisää vauhtia kevyen liikenteen käyttäjien keskuudessa, joka olisi takuvarma seuraus risteyskohtien poistamisesta. Lautakunnan päätöksessä ja suunnitelmassa ei ole edelleenkään esitetty mitään sellaista toimenpidettä, joka tosiasiaa vaikuttaisi ongelmakohtaan ja alueen alkuperäisen pääongelman ratkaisuun ilman, että asukkaille suunnitelluista toimenpiteistä aiheutuva haitta olisi pienempi kuin hyöty.

Seuraavaksi lautakunnan päätöksessä on otettu kantaa oikaisuvaatimuksessakin esille tuotu pelastustoimen osuus. Oikaisuvaateessa jo on kritisoitu sitä, että koko suunnitelmassa ei ole alun perinkään ollut mitään kannanottoa tai mainintaa pelastustoimen tarpeista ja sen toimimisesta, jos tai kun Vahverotien itäliittymä poistettaisiin.

Oikaisuvaateessa tuotiin mm. esille, että erityisesti varsinkin talvisaikaan vaikeutuisi Vahverotielle pääsy huomattavasti, kun viherkaistoille on kasaantunut lunta. Lautakunta on tältä osin esittänyt toimintamallia, jossa pelastusajoneuvot tarvittaessa saapuvat alueelle viherkaistan yli ajaen. Aiemmassa kunnan vastineessa on todettu itsestään selvyyttä, että tieliikennelaki sallii hälytysajossa olevien ajoneuvojen poiketa käytännössä kaikista liikennesäännöistä ja liikenteenohjauslaitteiden velvoitteista.

Lautakunta toteaa, että jos ensisijainen ajoreitti Vahverotien länsiliittymän kautta on syystä tai toisesta käyttökelvoton ja lumivallit estävät viherkaistan yli ajamisen, hälytysajoneuvot voivat siirtyä esimerkiksi Vahverotien länsiliittymän tai Valkamanrannan liittymän kohdalla jalankulku- ja pyöräilyväylän puolelle sekä saapua paikalle jalankulun ja pyöräilyn reittejä käyttäen. Mitään selvitystä siitä, että pelastustoimi olisi ollut mukana suunnittelemassa mm. kevyttä liikennettä vaarantavia maastoajoreittejä Vahverotien itäliittymän poistamiseen liittyen ei ole suunnitelmassa esitetty. Yksityiskohtana on todettava, että hyvin useasti hälytys- ja pelastustehtävissä toimittaessa on erittäin kiire ja erilaisten poikkeuksellisten sekä hankalienkin reittien ja väylien (mahdollisesti tukossa olevien) etsiminen tai valitseminen ei ole ainakaan eduksi pelastettaville.

Suunnitelma Vahverotien itäliittymän poistamisesta vaarantaa alueen asukkaiden turvallisuutta tässäkin suhteessa juuri myös pelastustoiminnan osalta, kun edelleen alun perin koko projektin tavoitteena on ollut alueen asukkaiden turvallisuuden parantaminen. Huomattavaa, on että meillä ns. siviileillä ei ole pääosin oikeutta ajella yli penkkien ja viheralueiden, kun kapea Vahverotie on usein syystä tai toisesta joltain osin tukossa, mm. lumien, katutöiden, vesi- ja viemäri-ongelmien, valokuitukaivajien/-korjaajien, synnytyksen tms. syiden vuoksi ja ihmisten pitäisi päästä vaikkapa lentokentälle tai pian lähtevälle junalle tai sairaalaan ajoissa.

4. Pyöräliikenteen järjestelyt

Lautakunnan päätöksessä on tuotu esiin oikaisuvaatimuksessa esitetty väite, että Väyläviraston ohjeiden mukaan ”kaksisuuntaisia pyöräteitä ei tulisi rakentaa lainkaan”. Kysehan ei ole väitteestä vaan tosiasiasta, joka on tuossa ohjeessa esitetty. Mitä sitten tästä Väyläviraston ohjeesta on lautakunta tämän jälkeen esittänyt osoittaa, että kyse on tapauskohtaisesta sovellettavasta ohjeesta, ei määräyskirjasta, kuten tässä suunnitteluprosessissa on pyritty aiemminkin mainitusti tuomaan esille ja antamaan tällainen vaikutelma.

Kun oikaisuvaateessa ehdotettiin kaiken muun ohella uutta pyörätieosuutta Hulkontien pohjoispuolelle Valkamanranta-Haarakastie välille, se todettiin hyväksi ajatukseksi, mutta lautakunnan omaksuman linjan mukaisesti erittäin vaikeaksi tai mahdottomaksi toteuttaa ja syitä on saatu kaivettua esille monia.

Lautakunta erityisesti toteaa, että: ”Lisäksi toimenpide (siis uusi kevyen liikenteen väylä) vaatisi lukuisien *katupuiden* poistamista, mikä puolestaan olisi suorassa ristiriidassa kaupungin ilmasto- ja resurssiviiusohjelman (?) tavoitteiden kanssa.” Vaikeaa on valittajan ilman osoittamista päätellä, mitkä puut ovat niin sanottuja erittäin uhan alaisia katupuita, kun kuitenkin esimerkiksi juuri nyt kesällä 2025 vedetty valokuitu-ura Valkamarannan risteyksestä länteen päin juuri välittömästi Hulkontien pohjoispuolelle sai aikaan ko. ryteikön joidenkin pensaiden ja puuksikin (katupuita?) ilmeisesti luokiteltavien luontokappaleiden poistamisen. Niinpä on tässä ilmi tulevasti selvää, että Kuopion kaupungin prioriteettina ovat erityisesti muutamat, pääosin helposti muutaman metrin pois päähän poistetusta yksilöstä tarvittaessa istutettavat, korvaavat katupuut, ei suinkaan asukkaiden ja väylien käyttäjien turvallisuus, kuten voisi perustellusti odottaa.

Kun oikaisuvaateessa vaadittiin toimia polkupyörien, sähköpotkulautojen ja muiden niihin rinnastettavien kulkumuotojen nopeuksien hillitsemiseksi toteaa lautakunta jälleen, että ”kuten jo edellisessä vastineessamme todettiin, keinovalikoima tämän ongelman ratkaisuun on melko vähäinen”. Tämä on jälleen yksi esimerkki muiden joukossa sille, että suurten nopeuksien hillitseminen on vaikeaa, jopa mahdotonta kevyen liikenteenkin osalta, kun tahtoa ja halua puuttuu, vaikka käytössä on sentään Väyläviraston pätevät ohjeet. Sen sijaan vauhtia ollaan saamassa ja aiheuttamassa näille kyseisille laitteille Hulkontiella vielä lisää, kun nopeuksia edes hiukan tällä hetkellä hillitsevä Vahverotien itäliittymä ollaan poistamassa.

5. Asemakaavamuutoksen tarve

Seuraavaksi lautakunnan päätöksessä otetaan kantaa asemakaava-asiaan.

Oikaisuvaatimuksessa lausuttiin, että asemakaavoitetulla alueella vaadittavat näkemäalueet ja siis risteysten muoto ym. asiat esitetään asemakaavassa ja Vahverotien itäliittymän poistaminen käytöstä vaatisi siten kiistatta myös asemakaavamuutoksen, koska voimassa olevat väylät on voimassa olevassa asemakaavassa vahvistettu.

Lautakunnan päätöksessä tuodaan esille, että: Kaupungin asemakaavoitusyksikön edustaja kommentoi asiaa seuraavasti: ”Asemakaavassa osoitetuille katualueille voidaan toteuttaa kaikki katua varten tarvittavat rakenteet (sillat, alikulut, johdot yms.) ilman erillisiä asemakaavamerkintöjä. Asemakaavassa voidaan kuitenkin varata katutila tiettyjä toimintoja varten, esimerkiksi jalankulkua tai joukkoliikennettä varten. Tätä yksilöintiä ei ole kuitenkaan pakko tehdä eli **asemakaavan mukaista katutilaa voidaan tarkentaa tarkemmassa katusuunnittelussa**. Eli tiivistettynä asemakaavan katualueen käyttötarkoitusta voidaan tarkentaa **katusuunnittelussa**. Jos asemakaavassa on osoitettu tarkka kadun käyttötarkoitus niin sitä **ei voida**

kuitenkaan laventaa katusuunnitelmassa asemakaavan vastaisesti.”

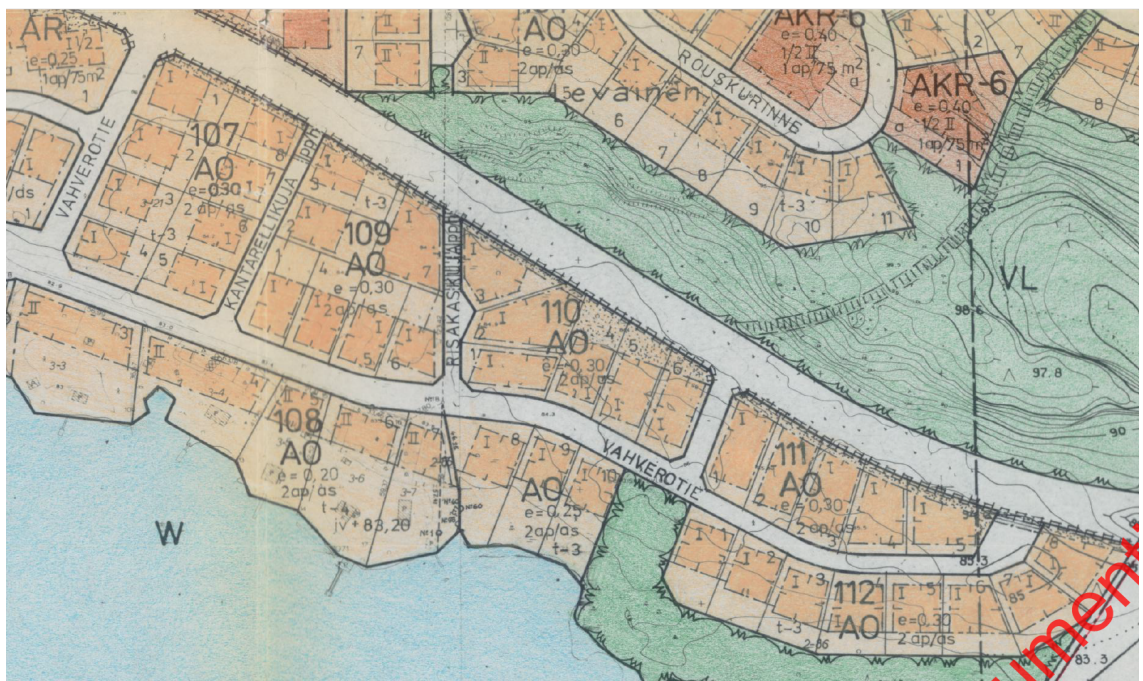
Lisäksi lautakunta erityisesti kirjoittaa päätökseensä, että: *Vahverotien itäliittymän tapauksessa kyseistä katuosuutta ei olla erikseen yksilöity moottoriajoneuvojen käyttöön, ja mahdollisuus asemakaavan mukaisille tonteille kulkemiseen moottoriajoneuvolla edelleen säilyy toista reittiä pitkin, joten nykyinen asemakaava ei estä em. katuosuuden sulkemista moottoriajoneuvoliikenteeltä eikä asemakaavamuutokseen ole tarvetta.*

On erittäin haitallista ja moitittavaa, että kaupunki toimii omien päätöstensä ja jopa lakien vastaisesti sekä vääntää asiat tahallaan tosiasioiden vastaisesti päälaelleen moisilla lausumilla.

Kuten Kuopion kaupungin asemakaavapäällikkö on osuvasti todennut Asemakaavassa voidaan kuitenkin varata katutila tiettyjä toimintoja varten, esimerkiksi jalankulkua tai joukkoliikennettä varten. Tässä tapauksessa on alla olevassa kartan osassa näkyvällä **asemakaava-alueella erityisesti varattu asemakaavan selostuksen mukaan kaksi (2) katualuetta ajoneuvoliittymille, tarkoittaen Vahverotien liittymiä alueen pääkatuun eli Hulkontiehen.** Eriksen on tässä yhteydessä mainittu myös kevyen liikenteen väylät, joka tarkoittaa sitä, että nämä kaksi liittymäkatua Hulkontielle eivät ole asemakaavassa tarkoitettu pelkästään kevyen liikenteen käyttöön, eikä niistä kumpaakaan voi poistaa nykyisestä käytöstä ilman asemakaavan muutosta muilta ajoneuvoilta eli moottoriajoneuvoilta. On tietenkin mahdollista alkaa käydä väittelyä siitä, mitä tarkoittaa ajoneuvoliittymäsanassa osa ajoneuvo, mutta kadun ja alueen olosuhteista päättelemällä ja yli 37 vuoden käytännön perusteella asiassa ei ole epäselvää, että kyseessä ovat myös ja erityisesti niin pienet kuin isotkin moottoriajoneuvot.

Voimassa olevan asemakaavan kaavaselostuksen pv:t 30.1.1987, 23.2.1987 ja 13.5.1987 sivulla 8 todetaan Vahverotietä koskien:

Eteläisen osan asuntoalueilta on kaksi ajoneuvoliittymää pääkatuun, mutta jokaiselta kadulta on yhteys kevyen liikenteen väylään, mitä kautta myös talvikunnossapito voidaan joustavasti suorittaa.



runsaasti saasteita.

Mikäli kaupunki tarvitsee konsultointia vaikkapa kevyen liikenteen valaisinten siirtoon niin oletettavasti on olemassa paikallisella, omalla energialaitoksella tietoa sekä taitoa siihen, miten esim. meluaitaan voi kiinnittää vaikkapa katu- ym. valaisimia. Tämäkään yksittäinen seikka ei ole todellinen este, kun asioita halutaan ja niitä hoidetaan.

Hulkontien mittauksissa ei kaupungin mukaan ole todettu sellaista muutosta, joka antaisi aiheutta alueen asukkaiden terveydelle tarpeellisiin toimiin ryhtymiselle. On erittäin perusteltua syytä epäillä mittaustulosten epäonnistumista tai pahaa mittausvirheitä. Meillä asukkailla ei ole mahdollisuutta hankkia ainakaan yksinkertaisesti vastanäyttöä tähän asiaan.

Liikennemäärät ja liikenteen nykyinen luonne on faktaa, joka kiistatta todistaa muuta kuin, mitä kaupungin mittarit näyttävät.

Em. asemakaavan selostuksessa sen kohdassa 34.22 Katu- ja liikennealueet kuvaillaan katuverkoston rakentamista ja mm. Hulkontien osuutta **alueen** pääväylänä. Kuvaelmassa sanotaan mm., että kaduille viheralueineen laaditaan konsulttityönä maaston käsittely- ja vihreyttämissuunnitelma alueen elävöittämiseksi. Suunnitelma jaetaan ohjeeksi kunnallistekniikan suunnittelijoille ja rakentajille sekä noudatettavaksi yhdessä kortteli-suunnitelman kanssa myös rakennussuunnittelijoille ja rakentajille. (liite 5). Liitteestä 5 ilmenevät myös ulkoiset kevyen liikenteen ja ulkoväylästäön suuntautuminen muun muassa Pyörön kaupunginosa keskukseen

Katu- ja liikennealueiden kohdalla ei ko. selostuksessa ole mitään mainintaa mm. koko Saaristokaupungin, Matkukun liikekeskuksen, kaatopaikan, Pitkälähdän ABC-keskuksen, Kylmämäen, Pikku Neulamäen, uuden pelastusyksikön ym. alueiden rakentamisen, asuttamisen ja valtavan käytön lisäykseen varautumisesta millään tavoin mm., mitä tulee Hulkontien kapasiteettiin ja luonteeseen sekä nyt ”uutuutena” tulleen roolina erikoiskuljetusreitteinä sekä jätevedenpuhdistamon lietekuljetusreitteinä toimimiseen.

Ko. kaavan selostuksessa sen sijaan on ollut suunnittelun ja toteutuksen aikaikkunana viisivuotinen ajanjakso vv. 1987 – 1991 eli tähtäimenä ei ole ollut mm. Hulkontien osalta vuosi 2035, kuten kaupungin edustaja on sähköpostilla ilmoittanut allekirjoittaneelle valituksen laatijalle aivan erityisesti olleen tähtäimessä Hulkontien alueen suunnitelmia laadittaessa, eikä siis mitään tarpeita ole syntynyt ryhtyä mihinkään mm. haittojen torjuntatoimiin. Vuonna 1987 on tavoitteena tiivistetysti sanottuna ollut yhtenäinen ja viihtyisä ympäristö, jossa alueen palvelut ovat keskittyneet Pyörön alueelle. Tämä hieno ja aikoinaan toteutunutkin tavoite on hävinnyt nykyisin vallitsevaan meluun ja saasteeseen.

Kuopion kaupunki on aiheuttanut omilla kaavoitus- ym. toimillaan ja toimimatta jättämisillään Hulkontien alueen luonteen ja käyttäjäpaineen valtavan kasvun aivan erilaisiin mittakaavoihin kuin, mitä on aluetta suunniteltaessa ja rakennettaessa ollut kaavan ym. tarkoituksen mukaista. Nykyinen melun ja saasteiden määrä ei varmasti ole ollut kaavaa ja sen ehtoja laadittaessa edes suunnittelijoiden mielikuvituksessa.

7. Vahverotien länsiliittymä

Lautakunnan päätöksessä todetaan Vahverotien länsiliittymän osalta, että suunnitelmaa on kritisoitu myös siitä, että Vahverotien jäljelle jäävän liittymän näkemät eivät ole juuri paremmat kuin poistettavassa liittymässä sekä on myös todettu, että liittymien nykytilanteessa tämä on totta, mutta suunnitelmassa on esitetty

toimenpiteitä, joilla liittymän näkemiä parannetaan, mm. siirtämällä Vahverotien ylittävän suojatien ja pyörätien jatkeen linjausta lähemmäs kadun keskilinjaa (eli kohti pohjoista).

Kaupunki todistaa tässä kohdassa itse, että Vahverotien länsiliittymässä voidaankin toteuttaa se, mitä kaupungin mukaan ei muka voi tehdä itäliittymän kohdalla "liittymän näkemiä parannetaan, mm. siirtämällä Vahverotien ylittävän suojatien ja pyörätien jatkeen linjausta lähemmäs kadun keskilinjaa (eli kohti pohjoista)". Juuri tätä samaa on esitetty itäliittymän kohdalla, mutta tähän osioon ei päätöksessä otettu edes kantaa, koska moinen toimenpide muiden joukossa parantaisikin liittymän turvallisuutta ja sehän tarkoittaisi suunnitelman tavoitteen vastaista mahdollisuutta eli itäliittymän säilyttämistä.

Yllättävän yksinkertaisella, lähes yhdellä toimenpiteellä saadaankin kaupungin suunnittelijoiden ja päättäjien mukaan hyvin ja turvallisesti aikaan risteys, jossa on samat ongelmat kuin itäliittymässä, missä eivät mitkään turvaa lisäävät toimet tilannetta paranna. Tämä on siksikin erikoista, että jos itäliittymä suljetaan tulee länsiliittymästä varmasti liikenteen lisäyksen myötä erittäin ja entistä vaarallisempi, koska se on kokonainen risteys (ei t-risteys), jossa kulkijoita ja menijöitä on myös vastapäiselle Haarakastielle ja sieltä pois.

Tämän risteysmuuttuminen entistä kuormitetummaksi on yksi osa suunnitelmasta, jolla vaikeutetaan ja vaarannetaan tarpeettomasti alueen asukkaiden turvallisuus ja terveys, josta kaupungilla on vastuu ja velvollisuus olla moista aiheuttamatta.

Mitä sitten tulee lautakunnan kannanottoon erilaisten kiertoliittymien käyttömahdollisuudesta niin asenne on sama kuin koko päätöksessä kautta linjan eli lukemattomia vastasyitä, miksi ei niitä voi hyödyntää eri toteutusmudoissa. Niihin ei tässä tilanteessa oteta sen enempää kantaa.

8. Muuta

Lautakunnan päätöksessä on muun ohella todettu, että tehdyssä oikaisuvaatimuksessa esitetty huomio Koukkukadun risteyksessä olevasta kallioista on sinänsä paikkansapitävä. Kaupunki ilmoittaa nyt, että haitallisen kallion vaikutus risteykseen tullaan tarkastelemaan katusuunnitteluvaiheessa, ja kalliota tullaan madaltamaan/poistamaan siltä osin, kun se todetaan tarpeelliseksi riittävien näkemäetäisyyksien turvaamiseksi.

Tämä kannanotto Koukkukadun risteyksen olennaiseen, haitalliseen ominaisuuteen on erittäin hyvä esimerkki nyt tehdyn suunnitelman koko huonosta tasosta. Suunnittelualueella oleva olennainen katualue on jäänyt kokonaan huomiotta ja vasta nyt, kun moiseen ulkopuoliselta taholta puututaan asialle saatetaan tehdä jotain. Kaupunki kyllä mainitsee päätöksessään suunnittelun ja toiminnan kokonaisvaltaisuuden, mutta tälle käsitteelle ei suunnitelma tuo uskottavaa tukea.

Lopuksi lautakunta mainitsee ns. yleisemmälläkin tasolla, että yleissuunnitelma on ensisijaisesti suuntaa antava ja nimensä mukaisesti yleispiirteinen dokumentti, jossa määritetään ns. "isot viivat" myöhempiä ja yksityiskohtaisempia suunnitteluvaiheita varten. Suunnitteluratkaisut tulevat tarkentumaan myöhempien suunnitteluvaiheiden edetessä ja voivat joiltain osin poiketa siitä, mitä yleissuunnitelmassa on esitetty. Kysymys kuuluu, että mitä ovat suunnitelman ns. isot viivat, kun pienetkin viivat on hoidettu huolimattomasti ja lain vastaisesti.

Vedotaan ja viitataan edellä esitetyn lisäksi sekä ohella aiemmin kaupungille ensin huomautuksessa ja sitten oikaisupyynnössä esitettyyn ja lausuttuun sekä toimitettuun liitemateriaaliin.

Liitteet

- Kaupunkirakennelautakunta – päätös 19.11.2025 § 213 (1546/10.03.01.00/2025), tiedoksiantopäivä mainittuna

Kuopiossa joulukuun 12 päivänä 2025

