

Kaupunkirakennelautakunta 19.11.2025

Otteen oikeaksi todistaa

20.11.2025

Minna Matinvuori
hallinnon asiantuntija

Asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Tiedoksianto ja tiedoksi

Päätös on lähetetty sähköpostitse tiedoksi 20.11.2025



Nähtävänäolo

Päätös on yleisesti nähtävänä Kuopion kaupungin verkkosivuilla www.kuopio.fi/maatoksenteke
20.11.2025

Kaupunkirakennelautakunta 19.11.2025

Hulkontien yleissuunnitelman hyväksyminen välillä Viitostie - Pirtintie, oikaisuvaatimukseen vastaaminen

Kaupunkirakennelautakunta 19.11.2025 § 213
1546/10.03.01.00/2025

Valmistelijat / lisätiedot:

suunnitteluinsinööri Aleks Salo puh.044 718 5304

kaupungininsinööri Ismo Heikkinen puh. 044 718 5656

etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

Päätösehdotus

apulaiskaupunginjohtaja KYP Jari Kyllönen

Kaupunkirakennelautakunta päättää hylätä kaupunkirakennelautakunnan päätökseen 17.9.2025 § 175 kohdistuvat oikaisuvaatimukset.

Hulkontien yleissuunnitelma hyväksytään samoin tarkennuksin kuin edellisessä käsittelyssä 17.9.2025, huomioiden kuitenkin, että käytettävät suunnitteluratkaisut tulevat tarkentumaan myöhemmissä suunnitteluvaiheissa ja voivat joiltain osin poiketa tässä yleissuunnitelmassa esitetyistä.

Päätös

Merkittään, että suunnitteluinsinööri Hanna Väätäinen poistui kokouksesta tämän asian esittelyn jälkeen.

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Kaupunkirakennelautakunnalle on jätetty oikaisuvaatimus lautakunnan 17.9.2025 hyväksymästä Hulkontien yleissuunnitelmasta. Oikaisuvaatimus ja sen liitteet ovat esityksen liitteinä. Tämän lisäksi oikaisuvaatimukseen on liittynyt ilmoituksellaan henkilöitä. Seuraavassa on oikaisuvaatimuksen kohteisiin vastattu pääkohdittain. Oikaisuvaatimus keskittyy valtaosin siihen, että Vahverotien itäisen liittymän poistamista vastustetaan.

Suunnitelman tavoitteet ja pääpainopiste

Oikaisuvaatimuksen alussa on lausuttu, että alun perin suunnittelun tarpeena sekä tehtävän antona on ollut ajoneuvojen suurten nopeuksien sekä liikenteen melun ja saasteen minimointi, ja että suunnittelun ja toteutuksen pääkärjeksi on ilmiselvästi noussut ja muuttunut Hulkontien käyttö pyöräilyyn sekä erityisesti pyöräilyn tms. tarpeet.

On totta, että suunnittelun keskeisenä lähtökohtana on ollut Hulkontien ajonopeuksien hillitseminen. Hulkontien asema vilkkaasti liikennöitynä joukkoliikennereittinä sekä osana kaupungin erikoiskuljetusreitistöä kuitenkin rajoittaa jossain määrin käytettävissä olevaa keinovalikoimaa. Lisäksi esim. hidastetöyssyjen asettamista hankaloittaa se, että töyssyt pyritään lähtökohtaisesti asettamaan kadun sellaisiin kohtiin, joiden välittömässä läheisyydessä ei ole asuinrakennuksia, jotta asumuksiin kohdistuvat melu- ja värinävaikutukset saadaan minimoitua, mutta Hulkontiella asutusta on ajoradan välittömässä läheisyydessä suurimmalla osalla koko kadun pituudesta. Melua ja saasteita sekä niihin liittyviä haittavaikutuksia ei puolestaan alkuperäisessä suunnitelmadokumentissa ollut tuotu esille erityisen merkittävänä ongelmana.

Lisäksi yleisemmällä tasolla on syytä huomioida, että vaikka jossain suunnitteluhankkeessa joku tietty osa-alue (kuten tässä tapauksessa ajonopeuksien hillitseminen) on nostettu pääpainotukseksi, hanke ei silti kohdistu pelkästään siihen osa-alueeseen, vaan kaikissa hankkeissa pyritään tarkastelemaan suunnittelualueen olosuhteita kokonaisvaltaisesti kaikkien liikennemuotojen näkökulmista. Huomionarvoista on myös se, että kaikkea kaupungin suunnittelutoimintaa ohjaavan kaupunkistrategian yhdeksi tavoitteeksi on kirjattu kestävien liikkumismuotojen (joukkoliikenne, kävely, pyöräily, yhteiskäyttöautot) käytön ja toimintaedellytysten edistäminen.

Muihin katuihin ja kaupunginosiin liittyvät huomiot

Oikaisuvaatimuksessa on myös nostettu esille lukuisia muita risteyksiä kaupungin eri osissa, joissa tässä kohteessa sovelletut standardit näkemistä ja suojatien ylitysmatkoista eivät täyty, sekä vaadittu tasa-arvoon vedoten kaupunkia esittämään koko Kuopion alueelta suunnitelmat, joilla katuverkon muut osat korjataan vastaamaan samaa standardia.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta olisi toki suorastaan ihanteellista, jos strategisten tavoitteiden, ohjeiden ja vaatimusten kehittyessä ja päivittyessä olisi mahdollista suunnitella ja saneerata välittömästi koko kaupungin katuverkko uusimpien standardien mukaiseksi. Tämä olisi kuitenkin tavoite, jonka saavuttaminen vaatisi yksiselitteisesti mahdottoman määrän henkilöresursseja sekä taloudellisia investointeja. Lisäksi yksittäisen kadunkin saneeraus on monivaiheinen prosessi, jossa suunnittelun käynnistämisestä rakennushankkeen valmistumiseen kuluu väistämättä useita vuosia.

Eri kaupunginosat ja niiden kadut ovat niin sanotusti omien aikakausiensa tuotteita, ja valitettava fakta on, että suunnitteluun ja toteutukseen otettavia kohteita joudutaan priorisoimaan melko raskaalla otteella.

Esimerkiksi oikaisuvaatimuksessa vertailukohtana käytetty Myllärintie ei kaupungin näkemyksessä ole suoraan vertailukelpoinen Vahverotien kanssa. Myllärintie on osin pienkerrostalopainotteinen alue, jonka asukasmäärä on huomattavasti Vahverotietä suurempi, ja sen varrella toimii lisäksi erinäisiä yritys- ja palvelukohteita. Näin ollen Myllärintien ja Vahverotien liikennetarpeet eroavat toisistaan merkittävästi, ja Myllärintien tapauksessa toisen ajoneuvoliittymän säilyttäminen arvioitiin tarpeelliseksi. Myllärintien ylittävät suojatiet puolestaan jäivät ilman keskisaarekkeita, koska ajouratarkasteluissa todettiin, ettei

Kaupunkirakennelautakunta 19.11.2025

keskisaarekkeita ole mahdollista toteuttaa käytettävissä olevaan katutilaan niin, että jäteautojen ym. raskaan liikenteen olisi mahdollista kääntyä Myllärintielle ja/tai sieltä pois. 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.

Vahverotien itäliittymä

Kuten edellisessä vastineessa todettiin, perusteena Vahverotien itäliittymän muuttamiselle jalankulku- ja pyöräilyväyläksi ovat liittymän vakavat näkemäpuutteet sekä se, että liittymän muokkaaminen vaadittavat näkemäetäisyydet täyttäväksi on suunnitteluprosessissa todettu käytännössä mahdottomaksi. Oikaisuvaatimuksessa on ehdotettu vaihtoehtoisiksi keinoiksi risteyskysen turvallisuuden parantamiseksi mm. tärinäraitoja, hidastetöyssyä, korotettua suojatietä ja/tai ”Pakollinen pysäyttäminen” (B6) -liikennemerkkiä Vahverotielle ennen risteävää jalankulku- ja pyöräilyväylää. Nämä keinot olisivat varmasti tehokkaita tapoja hidastaa Vahverotieltä liittymään tulevien ajoneuvojen nopeuksia, mutta liittymän varsinaiseen ongelmakohtaan eli käytännössä olemattomiin näkemiin näillä toimenpiteillä ei kuitenkaan vaikutusta.

Edellä mainittujen lisäksi ehdotettuihin ratkaisuihin lukeutui myös liikennepeilin tai -peilien asettaminen liittymään, mutta kaupungilla on aiempien kokeilujen pohjalta hyvinkin negatiivisia kokemuksia peilien käytöstä. Peilit voivat helposti esimerkiksi likaantua, huurtua, tai peittyä lumella, ja ne lisäksi joutuvat valitettavan usein ilkivallan kohteeksi, joten niiden käyttökunnossa pitäminen vaatisi käytännössä jatkuvia tarkastuksia ja puhtaanapitoa. Näistä syistä kaupunki ei pidä liikennepeilejä luotettavana ratkaisuna näkemäongelmien ratkaisemiseen.

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 vastaisuudessaakin. Näin ollen toimenpide ei kaupungin näkemyksessä ole tulkittavissa asukkaiden omaisuuden suoja tai immateriaalioikeuksia loukkaavaksi.

Lisäksi oikaisuvaatimuksessa tuotiin esille pelastusajon osalta se, että lautakunnan esittämä toimintamalli, jossa pelastusajoneuvot tarvittaessa saapuvat alueelle viherkaistan yli ajaen, vaikeutuu huomattavasti talvisin, kun viherkaistoille on kasaantunut lunta. Kuten aiemmassa vastineessa todettiin, tieliikennelaki sallii hälytysajossa olevien ajoneuvojen poiketa käytännössä kaikista liikennesäännöistä ja liikenteenohjauslaitteiden velvoitteista. 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 kohdalta jalankulku- ja pyöräilyväylän puolelle ja saapua paikalle jalankulun ja pyöräilyn reittejä käyttäen.

Pyöräliikenteen järjestelyt

Oikaisuvaatimuksessa on esitetty väite, että Väyläviraston ohjeiden mukaan ”kaksisuuntaisia pyöräteitä ei tulisi rakentaa lainkaan”. On totta, että pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa on tunnistettu kaksisuuntaisen järjestelyn olevan tietyiltä osin riskialttiimpi kuin yksisuuntaisen, mutta ohje ei sinänsä kiellä tai rajoita kaksisuuntaisten pyöräliikennejärjestelyjen käyttöä muutoin kuin tiiviisti rakennetuilla kaupunkialueilla (kuten esimerkiksi ruutukaavakeskusta), joissa pyöräliikenne ohjataan lähtökohtaisesti ajoradalle tai omille erillisille väylille. Sen sijaan väljästi rakennetulla kaupunkialueella (jollainen Hulkontie omakotitalopainotteisena alueena on) kaksisuuntainen järjestely ohjeen mukaan soveltuu.

Ehdotettu pyörätieosuus Hulkontien pohjoispuolelle Valkamanranta-Haarakastie välille, jolla saataisiin Hulkontien kummallekin puolelle jatkuva jalankulku- ja pyöräily-yhteys, olisi liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta kieltämättä hyvä ajatus. Haarakastien puoleisessa päädyssä kadun välittömään läheisyyteen sijoittuvien yksityiskiinteistöjen sekä Hulkontien pohjoispuolisen maanpinnan paikoin hyvinkin jyrkkien korkeusmuutosten vuoksi tällainen ratkaisu ei kuitenkaan valitettavasti ole toteutettavissa. Lisäksi toimenpide vaatisi lukuisien katupuiden poistamista, mikä puolestaan olisi suorassa ristiriidassa kaupungin ilmasto- ja resurssiviisausohjelman tavoitteiden kanssa.

Lisäksi myöhemmin oikaisuvaatimuksessa on peräänkuulutettu edelleen toimia polkupyörien, sähköpotkulautojen ja muiden niihin rinnastettavien kulkumuotojen nopeuksien hillitsemiseksi, mutta kuten jo edellisessä vastineessamme todettiin, keinovalikoima tämän ongelman ratkaisuun on melko vähäinen. Kuten jo aiemmin todettu, hidastetyssyjä ei lähtökohtaisesti käytetä pyöräilyväylillä. Muualla Kuopiossa on aiemmin kokeiltu puomeja tai muita vastaavia esterakenteita vauhdin hillitsemiseen pyöräilyväylillä, mutta niistä on huonoja kokemuksia niin täällä kuin muuallakin, sillä ne voivat olla (etenkin hämärän/pimeän aikoihin) vaikeasti havaittavissa ja aiheuttaa törmäystilanteissa vakavia loukkaantumisia tai jopa kuolemantapauksia, ja ovat lisäksi ongelmallisia kunnossapidolle. Yksi mahdollinen keino olisi sivusiirtymien lisääminen jalankulku- ja pyöräilyväylän linjaukseen, mutta pyöräilyliikenteen kaarresäteille määritetyt minimiavot eivät mahdollista niin tiukkojen kaarteiden tekemistä, että niillä olisi käytännössä kovinkaan merkittävää vaikutusta nopeuksiin.

Asemakaavamuutoksen tarve

Oikaisuvaatimuksessa on lausuttu, että asemakaavoitetulla alueella vaadittavat näkemäalueet ja siis risteysten muoto esitetään asemakaavassa ja Vahverotien itäliittymän poistaminen käytöstä vaatisi siten myös asemakaavamuutoksen. 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.”

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.

Melu- ja saasteongelmat

Oikaisuvaatimuksessa on toistettu aiemmassa huomautuksessa esitetty vaatimus meluaidan rakentamiseksi ja todettu, että kevyen liikenteen väylän kiinteistöjen puoleisella reunalla on hyvin tilaa rakentaa meluaita, "jos halua ja tahtoa riittää". Tila kyllä sinänsä voisi juuri ja juuri riittää, jos sillä ei olisi muita rakenteita tai käyttötarpeita. Kyseiselle kaistaleelle on kuitenkin sijoitettu jalankulku- ja pyöräilyväylän valaisimet, jonka lisäksi kunnossapito käyttää sitä talvisin lumen läjitykseen. Meluvallin rakentaminen vaatisi siis n. 15 valaisimen siirron ja vähentäisi entisestään Hulkontien jo valmiiksi riittämättömiä lumitiloja, aiheuttaen merkittävää haittaa talvikunnossapidon toimintaedellytyksille.

Kaupunki laatii viiden vuoden välein meluntorjuntasuunnitelman, jossa tarkastellaan melutasoja koko kaupungin laajuisesti ja määritetään ne kohteet, joihin kaupunki toteuttaa meluntorjunnan toimenpiteitä. Tässäkin tulee vastaan jo aiemmin mainittu ongelma, että kaupungin resurssit riittävät toteuttamaan vain murto-osan havaituista korjaus- ja parannustarpeista, joten kohteita joudutaan priorisoimaan. Priorisointikriteereinä käytetään kunkin melukohteen vakavuutta (kuinka monella desibelillä kansalliset ohjearvot ylittyvät) sekä vaikuttavuutta (kuinka paljon asukkaita melukohteen vaikutusalueella on). Ainakaan tähänastisissa meluselvityksissä Vahverotie tai muutkaan Hulkontien osuudet eivät ole nousseet em. kriteereillä niin korkealle, että meluntorjuntatoimenpiteiden kohdistaminen niille olisi ollut perusteltua.

Samoin myös pölyn, pienhiukkasten ym. ilmanlaatuongelmien ja niiden torjumiseen pyrkivien toimenpiteiden keskeisenä kriteerinä käytetään jo edellisessä vastineessa mainittuja ilmanlaatumittauksia. Näiltäkään osin Hulkontie ei ole noussut kriittisimmän parannustarpeen kohteiden joukkoon.

Vahverotien länsiliittymä

Suunnitelmaa on kritisoitu myös siitä, että Vahverotien jäljelle jäävän liittymän näkemät eivät ole juuri paremmat kuin poistettavassa liittymässä. 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).

Lisäksi oikaisuvaatimuksessa on arvioitu, että "keventämällä tilavaadetta voisi saada liikennemympyrän mahtumaan tähänkin kohtaan." Risteysalueen lähimpien vastakkaisten kulmien (eli Vahverotien länsireunan ja Haarakastien itäreunan) väliin jää n. 30,5 metriä

Kaupunkirakennelautakunta 19.11.2025

katualuetta, johon kiertoliittymän erotusalueineen, jalankulku- ja pyöräilyväylineen sekä pientareineen pitäisi saada mahtumaan.

Kahdessa muussa yleissuunnitelman kiertoliittymässä on käytetty kiertosaarekkeen halkaisijana (yliajettavat reunaosat mukaan lukien) Pitkälahdentien risteyksessä 20 m ja Koiravedenkadun/Mertakaaren risteyksessä 22 m, sekä ajokaistan leveytenä 4 m. Ajouratarkasteluissa on todettu, että tätä tiukempi mitoitus tekisi kiertoliittymien läpi ajamisesta hankalaa, ellei jopa mahdotonta mm. linja-autoille, raskaan liikenteen ajoneuvoyhdistelmille sekä aurauskalustolle. Täten pelkästään kiertoliittymän ajoneuvoille varatun osan tilantarve on vähintään 28 metriä. Kun mukaan lasketaan jalankulku- ja pyöräilyväylät, niiden ja ajoradan väliset erotusalueet, sekä pientareet ym. reunarakenteet, Vahverotien liittymässä käytettävissä oleva katutila ei valitettavasti mitenkään riitä kiertoliittymän toteuttamiseen.

Pienempihalkaisijainen kiertoliittymä olisi periaatteessa mahdollista toteuttaa ns. minikiertoliittymänä, jossa kiertosaareke on kokonaan yliajettava. Tällaisessa ratkaisussa on kuitenkin omat ongelmansa ja haasteensa. Koska kiertosaareke pitää isompien ajoneuvojen vuoksi toteuttaa kokonaan yliajettavana, tällöin muutkin tienkäyttäjät voivat joko tahallisesti tai epähuomiossa oikaista kiertosaarekkeen yli, mikä voi aiheuttaa vaaratilanteita. Lisäksi kiertosaarekkeen ollessa pieni, kiertoliike ja sen nopeuksia hillitsevä vaikutus jää melko mitättömäksi (eli ajorataakin pitkin ympyrän läpi voi ajaa lähes suorassa linjassa). Lisäksi tällainen järjestely voi olla aluetta ennestään tuntemattomille kuljettajille epäselvä, etenkin talvisin, kun kiertosaareke on lumen alla piilossa, ja liian tiukalla mitoituksella se voi aiheuttaa huomattaviakin vaikeuksia kunnossapidolle.

Oikaisuvaatimuksessa on käytetty esimerkkinä tiukemmalla mitoituksella toteutetusta liikenneympyrästä Petosentien ja Hulkontien risteyksessä liikennevalosaneerauksen ajan käytettyä väliaikaista kiertoliittymää. Syytä on kuitenkin huomioida, että väliaikaiset kiertoliittymät (ja muutkin väliaikaiset liikenneratkaisut) toteutetaan olemassa olevan katutilan ehdoilla, ja niissä joudutaan usein pakon sanelemana tekemään kompromisseja mitoituksen kanssa, mutta nämä kompromissit tuovat usein mukanaan haittoja kuten hankaluuksia isompien ajoneuvojen ajettavuudelle ja erityisesti kunnossapidolle. Edellä mainitut haitat voidaan hyväksyä tilapäisissä ratkaisuissa, jotka ovat käytössä viikkoja tai korkeintaan kuukausia ja lähes yksinomaan lumettomina vuodenaikoina, mutta pysyvissä liittymäratkaisuissa, jotka tulevat olemaan käytössä jopa vuosikymmeniä, vastaavia ongelmatilanteita ei voida sallia.

Nopeusvalvontakamerat

Oikaisuvaatimuksessa on huomautettu, että markkinoilla on saatavilla nopeusvalvontakameroita, jotka eivät välähdä, mikä eliminoisi mahdolliset salamavalojen häiriövaikutukset. On totta, että joskus tulevaisuudessa Suomessakin saatetaan käyttää nopeusvalvontakameroita ilman salamavaloa, mutta ainakin toistaiseksi poliisin liikenneturvallisuuskeskuksen mukaan salamavaloa lähtökohtaisesti käytetään ja tullaan käyttämään, jotta saadaan selkeä, laadukas ja hyvin valaistu kuva. Täten on ainakin toistaiseksi syytä ensisijaisesti olettaa, että yleissuunnitelmassa esitetyt mahdolliset

Kaupunkirakennelautakunta 19.11.2025

nopeusvalvontakamerat tulevat toimimaan salamavalon kanssa. Lisäksi kritiikkiä on annettu myös siitä, että "Hulkontien seutua ei kaupungin suunnittelijoiden taholta tunnistettu mitenkään ongelmalliseksi kameranpaikkoja mietittäessä". Hulkontie on kyllä suunnittelussa tunnistettu ajonopeuksien osalta ongelmalliseksi, ja siitä syystä tässä suunnitelmassa on esitetty nopeusvalvontakameroita ja muita ylinopeuksien hillitsemiseen tähtääviä toimenpiteitä

Kaupungin toimenpideaikataulu

Lisäksi on tuotu esille se, että toimenpiteet sekä Hulkontien että lähialueen laajemmalla liikenneverkolla tunnistettujen parannustarpeiden osalta tulevat liian hitaalla aikataululla, ja toimeen olisi pitänyt ryhtyä jo varhaisemmassa vaiheessa ympäröivän maankäytön kehittyessä.

On totta, että tässä tapauksessa liikenneverkko ei ole kyennyt kehittymään yhtäaikaaisesti maankäytön kehityksen kanssa, eikä sen välityskyky ole kaikilta osin pysynyt kasvaneiden liikennetarpeiden tahdissa. Valitettava tosiasia kuitenkin on, että vaikka kaupunki pystyisikin tarkasti ennakoimaan kaikki uusia liikennetarpeita ja nykyisten liikennetarpeiden lisääntymistä aiheuttavat muutokset vuosia ennakkoon (mikä ei itsessäänkään ole täysin realistinen tavoite, sillä aina ei ole ennalta täysin selvää kuinka paljon liikennetarpeita esim. uusi yritysalue tulee aiheuttamaan ja mille väylille nämä liikennetarpeet pääsääntöisesti tulevat kohdistumaan), ei kaupungilla yksinkertaisesti olisi riittäviä resursseja samanaikaisesti kunnossapitää ja peruskorjata olemassa olevaa katuverkkoa, reagoida katuverkolla havaittaviin liikenneturvallisuus- ja sujuvuusongelmiin asianmukaisin parannuksin, sekä luoda uusia katuyhteyksiä ja kasvattaa olemassa olevien yhteyksien välityskykyä vastaamaan tulevaisuuden tarpeita.

Tiedottaminen

Oikaisuvaatimuksessa on kyseenalaistettu, etteikö kaupungin olisi mahdollista tiedottaa asukkaita kohdennetusti heidän asuinalueitaan koskevista suunnitelmista, käyttäen vertailukohtana Kuopion veden vesi- ja viemärisaneeraushanketta. Käytetty esimerkki kuitenkin eroaa oleellisesti kaupungin tiedottamistarpeista sekä vaikutusalueen kokoluokan että tiedottamista tarvitsevien kohteiden lukumäärän osalta.

Viemärisaneeraukset ovat hankkeita, jotka koskevat useimmiten yksittäistä katua tai korkeintaan muutamaa saman alueen katua, joten vaikutusalueella ja täten tiedottamistarpeen piirissä on korkeintaan joitakin kymmeniä kotitalouksia, jotka sijaitsevat melko lyhyen välimatkan sisällä toisistaan. Kaupunki puolestaan tekee melko useinkin päätöksiä, joiden vaikutusalueeseen sisältyy satoja tai laajimmissa tapauksissa tuhansia kotitalouksia, joita suunnitteluhankkeesta pitäisi tiedottaa. Kaupungin eri viranhaltijat, lautakunnat ym. myös tekevät vuositasolla huomattavasti suuremman määrän tiedottamista vaativia päätöksiä kuin Kuopion vesi tekee tiedottamista vaativia korjaus-, saneeraus- ja asennushankkeita.

Kaupungin näkemyksessä ei myöskään olisi suotavaa, että tapauskohtaisesti joistakin päätöksistä tiedotetaan asukkaita kohdennetusti ja toisista taas ei, vaan tiedotuskäytäntöjen

tulee olla kaikkien päätösten osalta mahdollisimman yhteneväiset. Eli jos kohdennettu tiedottaminen haluttaisiin ottaa käyttöön, se olisi lähtökohtaisesti otettava käyttöön kaikissa kaupungin tekemissä päätöksissä, mikä ei päätösten sekä niiden vaikutusalueella olevien kotitalouksien runsaan määrän vuoksi olisi käytännössä mahdollista.

Muita huomioita

Oikaisuvaatimuksessa esitetty huomio Koukkukadun risteyksessä olevasta kallioista on sinänsä paikkansapitävä. Kallion vaikutus risteykseen tullaan tarkastelemaan katusuunnitteluvaiheessa, ja kalliota tullaan madaltamaan/poistamaan siltä osin, kun se todetaan tarpeelliseksi riittävien näkemäetäisyyksien turvaamiseksi.

Lopuksi mainittakoon 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.

Toimivallan peruste

Kuopion kaupungin hallintosääntö § 33

Vaikutusten arviointi

Suunnitelman sisältö ja siten myöskään sen vaikutukset eivät oleellisesti poikkea edellisessä käsittelyssä esitetystä, joten viitataan tässä siihen mitä aiemmassa käsittelyssä on lausuttu vaikutuksiin liittyen.

Liitteet

1546/2025 Oikaisuvaatimus Kaupunkirakennelautakunta 17.09.2025 §175
Hulkontien yleissuunnitelman hyväksyminen välillä Viitostie - Pirtintie
1546/2025 Kuvaliite 1
1546/2025 Kuvaliite 2
1546/2025 Kuvaliite 3
1546/2025 Oikaisuvaatimuksen täydennys Kaupunkirakennelautakunta
17.09.2025 § 175 Hulkontien yleissuunnitelman hyväksyminen välillä Viitostie -
Pirtintie

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 213

Liite F hallintovalitus

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

Valitusoikeus

Tähän päätökseen saa hakea muutosta se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa ja se, jonka valitusoikeudesta laissa erikseen säädetään. Viranomainen saa hakea muutosta valittamalla myös, jos valittaminen on tarpeen viranomaisen valvottavana olevan julkisen edun vuoksi.

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Valitus on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen valitusviranomaisen aukioloajan päättymistä.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Päätöksen katsotaan tulleen viranomaisen tietoon kuitenkin kirjeen saapumispäivänä.

Käytettäessä tavallista sähköistä tiedoksiantoa asianomaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, ellei muuta näytetä, kolmantena päivänä viestin lähettämisestä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valituksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusviranomainen

Itä-Suomen hallinto-oikeus

Valitus tehdään ensisijaisesti hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>.



Postiosoite	PL 1744, 70101 KUOPIO
Käyntiosoite	Minna Canthin katu 64, 70100 Kuopio
Sähköposti	ita-suomi.hao(at)oikeus.fi
Puhelin	029 56 42500, asiakaspalvelu 029 56 42502
Faksi	029 56 42501
Virka-aika	8.00 – 16.15

Valituskirjelmän muoto ja sisältö

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valituksessa on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta (valituksen kohteena oleva päätös)
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi (vaatimukset)
- muutosvaatimuksen perustelut
- mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan.

Valituksessa on lisäksi ilmoitettava valittajan nimi ja yhteystiedot. Jos puhevaltaa käyttää valittajan laillinen edustaja tai asiamies, myös tämän yhteystiedot on ilmoitettava. Yhteystietojen muutoksesta on valituksen vireillä ollessa ilmoitettava viipymättä hallintotuomioistuimelle.

Valituksessa on ilmoitettava myös se postiosoite ja mahdollinen muu osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite). Mikäli valittaja on ilmoittanut enemmän kuin yhden prosessiosoitteen, voi hallintotuomioistuin valita, mihin ilmoitetuista osoitteista se toimittaa oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat.

Valitukseen on liitettävä

- valituksen kohteena oleva päätös valitusosoituksineen

Kaupunkirakennelautakunta 19.11.2025

- selvitys siitä, milloin valittaja on saanut päätöksen tiedeoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakuasian vireille panijalta peritään oikeudenkäyntimaksu sen mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Ajantasainen tieto oikeudenkäyntimaksuista löytyy [Tuomioistuinlaitoksen sivustolta](#).

Pöytäkirja

Pöytäkirjan otteita ja liitteitä voi pyytää Kuopion kaupungin kirjaamosta

Käyntiosoite	Suokatu 42
Postiosoite	PL 1097, 70111 KUOPIO
Sähköposti	kirjaamo(at)kuopio.fi
Puhelin	017 18 2111

Asiakirjoja voi tilata myös Kuopion kaupungin verkkosivuilta www.kuopio.fi kohdasta Asiointi ja neuvonta/Asioi verkossa löytyvällä Asiakirjatilaus-lomakkeella.