

Kellolahdentien yleissuunnitelman hyväksyminen

Kaupunkirakennelautakunta 27.05.2026 § 109
3686/10.03.01.00/2025

Valmistelijat / lisätiedot:
suunnitteluinsinööri Jouko Häyrinen, puh. 044 718 5423
kaupungininsinööri Ismo Heikkinen, puh. 044 718 5656
etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

Päätösehdotus

elinvoimajohtaja Timo Antikainen

Kaupunkirakennelautakunta päättää, että se hyväksyy Kellolahdentien yleissuunnitelman Puijonkadun ja Pohjankadun välillä katusuunnittelun pohjaksi.

Päätös

Merkitään, että suunnitteluinsinööri Jouko Häyrinen oli läsnä pykälässä esittelemässä asiaa ja poistui kokouksesta asian esittelyn jälkeen.

Merkitään, että kaupungininsinööri Ismo Heikkinen poistui kokouksesta asian käsittelyn jälkeen.

Käydyn keskustelun aikana esittelijä muutti päätösesitystä seuraavaksi:
Kaupunkirakennelautakunta päättää, että se hyväksyy Kellolahdentien yleissuunnitelman Puijonkadun ja Pohjankadun välillä katusuunnittelun pohjaksi vaihtoehdon 1 pohjalta.

Kaupunkirakennelautakunta päätti hyväksyä muutetun päätösehdotuksen yksimielisesti.

Selostus

Kaupunkirakennelautakunta hyväksyi Kellolahdentien yleissuunnitelman Puijonkadun ja Pohjankadun välille nähtäville oloa varten 25.3.2026 (§69). Yleissuunnitelma oli nähtävillä 31.3.-13.4.2026. Suunnitelmasta jätettiin 3 muistutusta.

Kellolahdentien yleissuunnitelma perustuu Itä-Suomen elinvoimakeskuksen (aiemmin Pohjois-Savon ely-keskus) kanssa yhteistyössä laadittuun masterplaniin. Kaupunkirakennelautakunta hyväksyi masterplanin jatkosuunnittelun pohjaksi 12.6.2024 (§108). Elinvoimakeskuksen kanssa on sovittu, että edetään masterplanin mukaisesti ja kaupunki ottaa suunnitteluvastuun Kellolahdentien alueesta. Kaupungin teettämässä yleissuunnitelmassa ei enää selvitetty masterplanissa tutkittuja erilaisia vaihtoehtoja uudestaan vaan keskityttiin jo hyväksytyihin ratkaisuihin.

Muistutukset

Alla muistutuksissa esitetyt asiat tiivistettynä. Muistutukset kokonaisuudessaan ovat tämän esityksen liitteenä.

1. Esitetään, että ramppi ja moottoritien ylittävä silta sijoittuisivat nykyisen linjauksen eteläpuolelle. Näin saataisiin kevyelle liikenteelle tasainen ylitys.
2. Suunnitelma ei täytä esteettömyysvaatimuksia korkeuserojen vuoksi. Muutenkin suunnitelma heikentää pyöräilyn sujuvuutta, houkuttelevuutta ja turvallisuutta jyrkkien ylä- ja alamäkien takia. Moottoritien rampin alikulkutunnelissa on huonot näkemät ja erittäin jyrkät nousut. Nykyinen suojatie kulkee tasossa rampin kanssa, joten ylimääräisiä nousumetrejä ei tule. Kyseinen reitti on ainoa soveltuva reitti Kelloniemen suunnasta Savilahteen. Kyse on myös merkittävästä koululaisreitistä.
3. Sisustajantien päässä oleva ylitys on vaarallinen, koska se on jäsentymätön ja siihen tulee paljon autoliikennettä molemmista suunnista.
4. Kellolahdentien alikulkutunneliin mentäessä on huono näkemä ja jyrkkä kaarresäde. Aluksi lasku ja sitten jyrkkä nousu.
5. Suunnitelma on ristiriidassa Kuopion strategisten tavoitteiden ja ohjelmien kanssa. Lisäksi suunnitelma ei noudata pyöräliikenteen suunnitteluohjetta. kanssa.
6. On tutkittu liian vähän nykyisessä tasossa olevia vaihtoehtoja esimerkiksi liikennevaloja, rampin pidentämistä ja kiertoliittymätyyppiä.
7. Aukkaiden mielipiteet on sivuutettu täysin.
8. Luontovaikutukset pitäisi tutkia tarkemmin, koska lähialueella on uhanalaisia ja rauhoitettuja lajeja.

Vastineet

1. Nykyisen moottoritien sillan eteläpuolelle sijoittuva ja eteläisen rampin yli kulkeva silta tuli esille mm. yleisötilaisuudessa. Asiaa ei kuitenkaan tutkittu yleissuunnitelmaa laadittaessa, koska sillasta tulisi niin korkea, pitkä ja kallis, ettei sitä kannata epärealistisuutensa takia selvittää tarkemmin. Tässäkään ratkaisussa pituuskaltevuudet eivät olisi olleet valittua vaihtoehtoa paremmat.
2. Myös nykyisellä jalankulku- ja pyöräilyväylällä Sisustajantieltä Kelloniemeen on jyrkkiä kohtia eikä se ole ongelmaton. Sisustajantieltä Kellolahdentien alikulkuun väylä tippuu jyrkästi. Kellolahdentien toisella puolella väylä nousee alikululta moottoritien sillalle n. 7,5 % pituuskaltevuudella. Kuopion esteettömyyden yleissuunnitelman mukaan jalankulun laatureitillä tulisi pyrkiä alle 5 % pituuskaltevuuteen. Perustason tavoite on enintään 8 %.

Kellolahdentietä ei ole määritelty esteettömyyden laatureitiksi. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan väylällä tulisi olla korkeintaan 5 % pituuskaltevuus ja 8 % on poikkeuksellinen enimmäisarvo, jota tulisi käyttää vain lyhyellä matkaa. Kellolahdentien yleissuunnitelman ratkaisussa jalankulku- ja pyöräilyväylien pituuskaltevuus uudella sillalla on 8 %. Väylän jyrkin kohta on käännyttäessä Sisustajantieltä Kellolahdentien alikulkuun. Siinä on yleissuunnitelman mukaan lyhyellä matkaa 8,3 % kaltevuus. Sisustajantien ja alikulun korkeusasemat on yleissuunnitelmassa ajateltu pysyvän nykyisellä tasolla. Tämä jyrkkä kohta on siis

väylällä nykyisinkin. Tämä pituuskaltevuus tosin saattaa muuttua Sisustajantien ja alikulun toteutussuunnittelussa.

Kävely- ja pyöräilyväyläratkaisuihin on painanut eniten liikenneturvallisuus, kun tasoylytysten määrää on pyritty vähentämään. Tämä parantaa myös kävelyn ja pyöräilyn sujuvuutta. Yleissuunnitelmassa on kolme tasoylytystä vähemmän nykytilanteeseen nähden. Näistä moottoritien eteläisen rampin ylittävä suojatie on koettu erityisen vaaralliseksi. Esimerkiksi v. 2023 suojatiellä sattui kaksi loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Vastineissa todetaan jyrkkien kohtien heikentävän sujuvuutta ja turvallisuutta. Totta on, että jyrkät kohdat heikentävät sujuvuutta ja eivät ole täysin suunnitteluohjeiden mukaisia. Jyrkät kohdat voivat lisätä käyttäjien keskinäistä törmäysriskiä. Toisaalta tasoylytyksissä tapahtuvat autojen ja pyöräilijöiden väliset vakavat onnettomuudet saadaan ehkäistyä.

Vaihtoehtona jyrkkiä kohtia jalankulku- ja pyörätielle aiheuttavalle sillalle on säilyttää väylän nykyinen linjaus Sisustajantiestä Kelloniemen suuntaan. Tällöin moottoritien molemmat rampit varustettaisiin liikennevaloilla. Pyöräilijöiden kannalta ratkaisussa olisi tasoylytys etelästä tulevan rampilla. Tasossa menevä suojatie on valo-ohjauksesta huolimatta mahdollinen onnettomuuspaikka, erityisesti Kelloniemen suunnasta tulevan väylän jyrkkyyden takia. Tarkemmin liikennevalovaihtoehdosta on kerrottu kohdassa 6.

3. Sisustajantien pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden käyttämä väylä on nykyisin kadun eteläreunalla. Keskustan suunnasta tälle väylälle päästäkseen on joutunut ylittämään suojatien Kellolahdentien ja Sisustajantien risteyksessä. Tämä Kellolahdentien suuntainen suojatie on pitkä ja turvaton. Yleissuunnitelman mukaan risteys varustetaan liikennevaloilla. Mikäli risteys varustettaisiin liikennevaloilla, niin Kellolahdentien suunnasta tuleville ajoneuvoille ja ko. suojatielle näytettäisiin vihreää saman aikaisesti, jolloin liikennevalot eivät tuo suojatien turvallisuuteen kovin paljon parannusta nykytilanteeseen verrattuna.

Suojatien ja Kellolahdesta saapuvien ajoneuvojen eri aikainen vihreä puolestaan johtaisi pitkiin odotusaikoihin kaikille kulkumuodoille. Autoliikenne myös todennäköisesti ruuhkautuisi. Em. syistä jalkakäytävä ja pyörätie on siirretty Sisustajantien pohjoisreunalle. Tällöin pitkää ja turvaton suojatietä Sisustajantien ylitse ei tarvita. Ratkaisun huonona puolena on, että Sisustajantie joudutaan ylittämään kadun päässä. Ylitys tulee samaan paikkaan, missä on Sisustajantien ylittävä suojatie nykyisinkin. Yleissuunnitelmassa ylityspaikkaa ei ole suunniteltu kovin tarkasti. Katusuunnitteluvaiheessa suojatien turvallisuuteen tullaan kiinnittämään huomiota. Yksi ratkaisu on rakentaa korotettu pyöräilijän ylityspaikka. On myös keskusteltu yhteistyöstä tontin suunnittelijoiden kanssa. Tähän risteämään pyritään löytämään katusuunnitteluvaiheessa turvallisempi ratkaisu yhteistyössä Sisustajantien päässä olevien kiinteistöjen kanssa.

4. Kellolahdentien alikulku on nykyinen, eikä siihen ole yleissuunnitelmassa esitetty muutoksia. Nykyinen alikulku on huonokuntoinen ja se tullaan uudistamaan. Ajatuksena on ollut, että nykyinen alikulku saneerataan. Mahdollisesti alikulku joudutaan uusimaan kokonaan. Saneeraus tai kokonaan uusi alikulku suunnitellaan

erillisessä työssä. Uusi alikulku tulisi olemaan todennäköisesti nykyistä leveämpi ja hieman korkeampi. Alikulun suunnittelussa kiinnitetään huomiota näkemiin, mutta oleellista parannusta nykytilanteeseen tuskin saadaan. Kellolahdentien alituksen jälkeen Sisustajantien suunnasta tultaessa nykyinen väylä nousee ylös moottoritien ylittävälle sillalle. Tällä väylän osuudella on n. 7,5 % pituuskaltevuus n. 65 m matkalla. Mikäli alikulku uusitaan, tarvitaan enemmän korkeutta mikä ajaa suurempiin pituuskaltevuuksiin sillalle ja suojatielle tullessa eli tasaukset huononevat nykyisestä merkittävästi. Uusi ja erillinen silta Kellolahdentien ylitse avaa jossain määrin näkemiä alikulun suuntaan.

5. Kuopion strategiassa tavoitteena on ollut kehittää ns. kestäviä liikkumismuotoja eli pyöräilyn lisäksi myös kävelyä ja joukkoliikennettä. Tämän mukaisesti kaupungissa on parannettu kaikkien näiden liikennemuotojen olosuhteita. Tässä suunnitteluhankkeessa on painotettu erityisesti kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta. Väyliltä on poistettu mm. kolme tasossa kulkevaa suojatietä, jotka ovat mahdollisia onnettomuuspaikkoja.

Pyöräilyn suunnitteluohjeen mukaan pyörätien pituuskaltevuus tulisi olla korkeintaan 5 %. Poikkeuksellinen maksimiarvo on 8 %, jota tulisi käyttää vain lyhyellä matkaa. Tältä osin yleissuunnitelmassa esitetyt pituuskaltevuudet eivät täytä suunnitteluohjetta. Valitettavasti vastaavanlaisia kohtia löytyy myös muualta Kuopiosta.

6. Masterplanissa tutkittiin moottoritien rampeille kolme eri vaihtoehtoa: liikennevalot, tavalliset kiertoliittymät ja pisaraliittymät. Jalankulun ja pyöräilyn osalta tutkittiin risteämisiä tasossa ja eritasossa. Näistä perusvaihtoehdoista tutkittiin myös erilaisia variaatioita. Pisaraliittymien ja liikennevaloratkaisun toimivuuksissa ei ollut suurta eroa. Liikennevaloissa ajoneuvokohtaiset viivytykset olivat suurempia. Pisaraliittymävaihtoehdossa etelästä saapuvan rampin palvelutaso oli masterplanin tarkasteluissa huono. Tähän löydettiin yleissuunnitelmassa ratkaisu lisäämällä oikealle kääntyville oma kaista.

Masterplanissa jatkosuunnittelun pohjaksi ehdotettiin ratkaisua, jossa Sisustajantiellä jalankulku- ja pyöräilyväylä siirretään, moottoritien yli rakennetaan kävely- ja pyöräilysilta, eteläisen rampille rakennetaan alikulku ja rampeille tehdään ns. pisaraliittymät. Tehdyssä vertailussa valitussa ratkaisussa oli eniten myönteisiä seikkoja. Vertailun perusteella pisaraliittymät olivat liikennevaloja parempi vaihtoehto ennen kaikkea sujuvuutensa vuoksi. Valittu vaihtoehto oli arvioitu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kannalta parempi kuin liikennevalot. Lisäksi jalankulku ja pyöräily saa oman väylän irrallaan Kellolahdentiestä.

Kaupunkirakennelautakunta hyväksyi masterplanin jatkosuunnittelun pohjaksi 12.6.2024 (§108).

7. Kaupunkilaisten mielipiteitä selvitettiin 16.8.2025 pidetyssä yleisötilaisuudessa. Tuolloin esiteltiin vain masterplanissa esitettyä ratkaisua. Yleisötilaisuudessa tulleen palautteen perusteella laadittiin toinen vaihtoehto, jossa jalankulku- ja pyöräilyväylän linjausta muutettiin kulkemaan Kellolahdentien ja moottoritien väliin. Tämä vaihtoehto osoittautui kuitenkin pyöräilijöiden kannalta huonommaksi, koska jyrkkiä kohtia tuli

alkuperäistä vaihtoehtoa enemmän. Lisäksi hulevesien hallinta olisi tuottanut ongelmia.

8. Yleissuunnitelmaa varten selvitettiin luontoarvoja varsin laajalti. Selvitysten mukaan Maljalampi on paikallisesti merkittävä viitasammakoiden lisääntymisalue. Yleissuunnitelma rajattiin niin, että rakenteet eivät ulotu viitasammakoiden reviirille. Rakentamisaikaiset vaikutukset tulee selvittää katusuunnitteluvaiheessa. Sammakoiden reviiriltä pois pysyminen on haastavaa ja muodostaa riskin rakentamiselle. Luontoselvitysten mukaan on oletettavaa, että Maljalammen pohjoispuoli on liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä. Tulevien rakenteiden alle jää ainakin yksi papanapuu, mutta ei yhtään kolopuuta. Rakenteet voidaan toteuttaa ilman poikkeamislupaa.

Toimivallan peruste

Kuopion kaupungin hallintosääntö § 33

Vaikutusten arviointi

Yleissuunnitelman vaikutuksia on arvioitu tarkemmin liitteenä olevalla lomakkeella. Suurimmat myönteiset vaikutukset ovat:

- Jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden paraneminen
- Autoliikenteen sujuvuuden paraneminen.

Liitteet	3686/2025 Kellolahdentien yleissuunnitelma raportti
	3686/2025 Liite 1 Kellolahdentien yleissuunnitelma, Kuopio, meluselvitys+liitteet
	3686/2025 Liite 2 Kellolahdentien ja Puijonkadun toimivuustarkastelut
	3686/2025 Liite 3 Asemapiirustus Puijonkadun liittymä
	3686/2025 Liite 4 Asemapiirustus Ve1
	3686/2025 Liite 5 Asemapiirustus Ve2
	3686/2025 Liite 6 pituusleikkaukset VE1
	3686/2025 Liite 7 pituusleikkaukset VE2
	3686/2025 Liite 8 tyyppipoikkileikkaukset VE1
	3686/2025 Liite 9 tyyppipoikkileikkaukset VE2
	3686/2025 Liite 10 kustannusarviot
	3686/2025 Liite 11 vaihtoehtojen vertailutaulukko
	3686/2025 Liite 12 MasterPlan Suunnitelmakartta Kellolahden ETL ja Sisustajantie
	3686/2025 Kellolahdentien yleissuunnitelma vaikutusten ennakoarviointi
	3686/2025 Saapunut muistutus 1
	3686/2025 Saapunut muistutus 2
	3686/2025 Saapunut muistutus 3

