

MUISTUTUS

Kuopion kaupunki & Pohjois-Savon ELY-keskus

kirjaamo@kuopio.fi

kirjaamo.pohjois-savo@ely-keskus.fi

22.10.2019

Täydennys 12.11.2019 (v2)

Viite: Tiesuunnitelma ”Valtatie 5 Savilahden ramppi, Kuopio”
(nähtävänä –22.10.2019)

MUISTUTUS

Kuopion asukkaana ja veronmaksajana pyydän huolellisesti **lukemaan** jäljempänä tarkastellut näkökohdat sekä **kohentamaan tiesuunnitelmaa** ja tiedotustanne niiden edellyttämin tavoin.

Huom. Tämä **täydennys syrjäyttää** 22.10.2019 s-postittamani alustavan muistutukseni. Kuten siinä totesin, tiesuunnitelman asiakirjoja ei ollut nähtävilläoloaikana laitettu kuntalaisten vapaasti tutustuttaviksi millekään avoimelle verkkosivustolle. Kyseisestä hallinnon avoimuutta rajoittaneesta laiminlyönnistäni aiheutui, että pääsin aloittamaan suunnitelmaan tutustumisen vasta saatuani pyynnöstäni nähtävilleni koko sähköisen aineiston suunnitteluinsinööri Matti Vänskältä (23.10.2019). Aineiston laajuuden (yli 40 tiedostoa, yhteensä ~70 MB) vuoksi läpikäynti ja kommentointi vaativat jonkin aikaa.

1. Julkisuuden kaihtamista: Suunnitelma-asiakirjoja ei ollut laitettu verkkosivuille

Toisin kuin miltei kaikessa muussa vastaavan laajuuden kaava-, katu- ym. maankäyttö-suunnittelussa, tiesuunnitelman keskeisiä asiakirjoja (esim. karttakuvat, selostus, havainnekuvat, leikkauspiirrokset, vaikutus- ja kustannusarviot, melu- ym. oheisselvitykset) ei ollut laitettu vapaasti tarkasteltaviksi **millekään** verkkosivustoistanne:

- Suunnitelma-asiakirjoja ei löytynyt kaupungin pöytäkirjahausta, ei Savilahti-hankkeen sivuilta, eikä myöskään Pohjois-Savon ELY-keskuksen sivulta *Projektit ja hankkeet > Tiehankkeet* (<https://www.ely-keskus.fi/web/ely/ely-pohjois-savo-tiehankkeet>).

Verkkoviestinnän maailmassa **ei enää vuosikausiin ole ollut asianmukaista laittaa tämän kokoluokan viranomaissuunnitelmia nähtäville vain jonkin viraston tiloihin** (tässä: valtuustotalon aulaan)!

Jälkijättöinen virastotiloissa nähtävilläpito on paitsi **julkisuuslain hengen vastaista** (vaikeuttaa verovarojen käytön valvomista) ja **ympäristövastuutonta** (matkakustannuksia kuntalaisille) myös asukkaiden **epäyhtenäistä kohtelua**: asiakirjojen näkemiseksi tarvittava aika- ja rahakustannus tarkoittaa kuntalaisille sitä korkeampaa osallistumiskynnystä, mitä etäämpänä kyseisestä virastosta asuu.

Kuntalainen olettaisi, että kun kalliin (noin **4 MEUR**) hankkeen suunnitteluun on osallistunut sekä kunnan että valtion tahoja, **tiedotus** rahoittajille (veronmaksajille) hoidettaisiin moitteetta.

- ⇒ Minimaalisesta tiedotuksestanne syntyykin vaikutelma, että tiesuunnitelmaanne ollaan runnomassa läpi mahdollisimman **vähin äänin** ja osallisten **mielipiteistä piittaamatta**.
- ⇒ Jatkokäsittelyvaiheissa **aineisto on laitettava avoimeen verkkoon!**

2. Haihatelmin moottoritiekannesta yleiskaavoittaja kaunisti meluennusteita ja tuli harhauttaneeksi valvonta- ja valitusviranomaisia

Tiesuunnitelmasta näkyy kokonaan unohdetun ”Moottoritien päälle noin 300 metrin matkalle toteutettava kansirakenne”, joka sisältyi olennaisena osana Savilahden osayleiskaavaan (kaavaselostuksen s. 25). Noin puolet VT5-rampin pituudesta sijoittuisi moottoritien sille osuudelle, joka osayleiskaavan (OYK) mukaan upotettaisiin kansirakenteen alle.

Moottoritiekansi tarkoitti todella massiivista rakentamisaietta: kaavaselostuksessa sen kokonaiskustannuksiksi (ali)arvioitiin 22 MEUR.

Noin suurisuuntaisesta aikeesta huolimatta moottoritiekannesta ei hiiskuta sanaakaan tiesuunnitelma-aineistossa. Vähintään asiakirjoissa Tiesuunnitelmaselostus ja Aluevaraus-suunnitelma liitteineen olisi kysymykset kansirakennelmasta ja tasausten madaltamisesta tullut ottaa yksityiskohtaiseen tekniseen ja kustannustarkasteluun. Silti niissäkään asiakirjoissa ei moottoritiekannesta mainita mitään.

Sitä vastoin OYK-selostuksessa (12.1.2015) kansirakenteesta todettiin mm. seuraavaa:

- ”Kannen, jonka kautta myös Viestikadun jatkoyhteyden ja poikittaisen kevytliikenneyhteyden sekä junapysäkin toteuttaminen tulee mahdolliseksi, rakentaminen edellyttää moottoritien tasauksen alentamista Niiralankadun ja Siikalahden ramppialueen välisellä osuudella.”
- ”Savilahdentien kasvavaa liikennekuormitusta tasoitetaan erityisesti alueen uudella rinnakkaisella katuyhteydellä välille Neulaniementie–Viestikatu, jonka toteuttaminen edellyttää kansirakennetta moottoritien yli ja tien tasauksen alentamista.”

Kansirakenne olisi huomattavasti kohentanut lähialueiden melutilannetta: kansi itsessään olisi toiminut meluesteenä, minkä lisäksi sen alle johtavia moottoritien osuuksia olisi pitkältä matkalta upotettu vierusmaastoa alemmaksi, joten muodostuvat reunuspenkereet olisivat toimineet meluvalleina.

Savilahden OYK:ssa ennustetut liikennemelutasot ylittivät ohjearvoja laajasti, kuten kritisoiin valvovien viranomaisten kaavatyöstä antamissa lausunnoissa. Siksi kuvitellulla kansiratkaisulla (melusuojausvaikutuksineen) oli kaavan läpimenoille ratkaiseva merkitys: sillä keinoin tuolloinen yleiskaavajohtaja Romppanen sai kaava-alueen suurimmat ohjearvo-ylitykset näennäisesti pienenemään ja meluennusteet kaunistumaan valvovien viranomaisten vastahakoisesti mielemlle tasoille.

Kuitenkin jo tuolloin kannen toteutuminen tiedettiin sekä teknisesti että taloudellisesti hyvin epävarmaksi – kuten kaavatyön viranomaislausunnoissa selvästi todettiin. Käytännössä kansisuunnitelman täysi epärealistisuus oli pläkkisellä jokaiselle hiukankaan valvotuneelle.

Huolimatta valvontaviranomaisten kriittisistä lausunnoista liitettiin Romppasen johdolla OYK-selostukseen meluennusteista ainoastaan harhaanjohtavat versiot: vain kansirakenteen mukaisesta eli ilmeisen epärealistisesta tilanteesta. Kyseiset ennusteet aliarvioivat melutasoja laajalti mm. Huuhan asuinalueella ja Puijonlaakson etelärinteellä ja siten johtivat olennaisesti harhaan sekä valvontaviranomaisia että hallinto-oikeuksia.

⇒ Kaavaselostuksen meluennusteet olisi tullut esittää tilanteesta ilman kansirakennetta. Silloin kaavan läpimeno olisi ollut paljon epävarmempaa.

Nyt VT5-rampin tiesuunnitelma (jossa kansirakenne siis on vaiettu kuoliaaksi) viimeistään osoittaa, että moottoritien kattamista ei millään asianosaisella ollut eikä ole aikomustakaan toteuttaa. (Se seikkahan oli kaikille paitsi haihattelijoille selvä jo yli 5 vuotta sitten.)

⇒ Suunnitelma on täten yleiskaavan vastainen (MRL 42.1–2 §). Se todetaan myös Tiesuunnitelmaselostuksessa: ”Tieratkaisu ei vastaa voimassaolevia asemakaavoja tai yleiskaavaa.”

- ⇒ Samalla tiesuunnitelma osoittaa, että Savilahden osayleiskaava laadittiin tietoisesti epärealistiseksi, meluvaikutuksiltaan harhaanjohtavasti. Oliko haihatelma kansirakenteesta pelkkä **meluntorjunnallinen vippaskonsti**, jolla keinoin yleiskaavajohtaja Romppanen sai nipin napin runnotuksi meluvikaisen kaavatyönsä läpi viranomaisten valvonnasta?

3. Oikaistava vaaralliset mutkaluiskat uuteen alikulkuun

Suunnitellun kiertoliittymän viereen aiotun **alikulun luiskissa** olisi tiesuunnitelman mukaisin linjauksin **surkean lyhyet näkemät, aivan liian tiukkojen mutkien** vuoksi. Alikulun edustoilla aiheutuisikin jalankulku- ja pyöräilyväylän (JPV) käyttäjille suuri **törmäysriski**, etenkin pimeällä tai liukkaalla.

- ⇒ Tietoteknien-puoleiseen päähän viritelty **S-mutkaluiska** aiheuttaisi miltei **nollanäkemän** sekä alikulkua lähestyville (etelään) että alikulusta poistuville (pohjoiseen).
- ⇒ Vastaavasti myös em. alikulun kovavauhtiseksi muodostuvalle **Prisman-puoleiselle luiskalle** syntyisi suunnitelman mukaisin linjauksin pyöräilijöille ja kävelijöille todella vaarallinen **”likinäkemämutka”**.

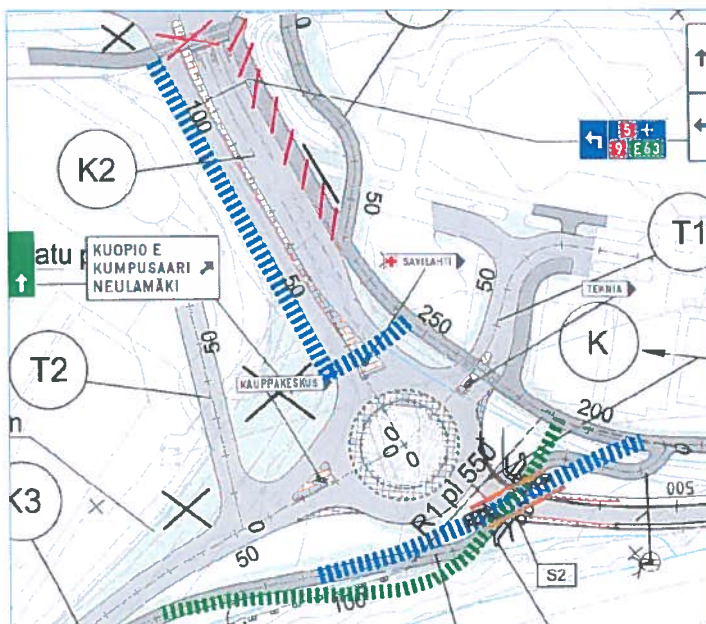
Noin karkeaa ja tunnettua **suunnitteluvirhettä** odottaisi enintään lahjattomalta tai pyöräilylle umpivieraalta vasta-alkajalta! Samankaltaisia ”törmäystunneleita” on Kuopioon jo viritetty riittämiin: esim. Canthian edustalle (Savilahdentien alitus), Neulamäkeen (Metsurintien) sekä Länsi-Puijolle (Rypysuontien).

Prisman-puoleisesta alikulun luiskasta tulisi lisäksi Kuopion **vastenmielisimpiä** JPV-osuuksia, **moottoritiemelun** voimakkuuden vuoksi. Korkea melutaso tekisi luiskasta samalla entistä **vaarallisemman** pyöräilijöille, koska **soittokellon kilautukset peittyisivät automeluun** alikulun edustalla.

- ⇒ Mainitut **mutkat** alikulun edustoilla on **oikaistava kokonaan** – tai linjattava edes paljon loivemmiksi:

Paras keino olisi **kääntää alikulkua kartalla myötäpäivään noin 30°** (eli lähes moottoritien suuntaiseksi) – ks. **oranssit** viivat ja **siniraidoitus** kuvassa 1.

Vaihtoehtoinen keino on linjata Tietoteknien-puoleisen S-mutkan tilalle **alikulusta lähes suora jatke**, joka yhtyy Piipolulta liikenneympyrään johtavaan JP-väylään T- tai Y-risteyksin (ks. **viherraidoitus** kuvassa 1). Myös alikulun **etelänpuoleista mutkaa tulee loiventaa** tuntuvasti. Tällöin vastaantulijat havaitsee ajoissa sekä alikulkua lähestyvä että alikulusta poistuva.



Kuva 1. Siniraidoin olen piirtänyt pyöräilijöille ja kävelijöille sujuvamat ja turvallisemmat yhteydet: Ilohajunkadun JPV on siirretty kadun eteläreunaan, suojatie kiertoliittymän tuntumaan, alikulkua käännetty 30° myötäpäivään (**oranssit** viivat kuvaavat alikulun uutta suuntaa). Viherraidoin olen merkinnyt vaihtoehtoisen väylälinjauksen, jossa alikulun suuntaa ei muuteta, mutta näkemät kohenevat. Punaviivoin näkyy tarpeeton suojatie ja JPV-osuus.

4. Iloharjunkadun suojatie sujuvammaksi: Kiertoliittymän viereen

Iloharjunkadun ylittävä valo-ohjattu suojatie Savilahdentien tuntumassa tarkoittaisi jalankulkijoille ja pyöräilijöille nykyistä huomattavasti pidempää odotteluaikaa, koska kadun kaistamäärä enentyisi neljäksi ja autoliikenne moninkertaistuisi nykytilaan verrattuna. Kyseisestä suojatiestä tulisi **JPV:n käyttäjille todella hidas** ylityspaikka.

Lisäksi Iloharjunkadun pohjoisreunaan linjattu JPV olisi varsin meluisa, koska se sijaitsisi kiinni rampilta tulevassa autoväylässä ja myös Savilahdentien melualueella.

- ⇒ Jalankulun ja pyöräilyn **sujuvoittamiseksi** olisi paljon parempi sijoittaa **suojetie uuden kiertoliittymän tuntumaan** (ei liikennevaloja) ja samalla siirtää katua myötävä **JPV** kadun **eteläreunaan** (ks. *siniraidoitus* kuvassa 1). Näin vältettäisiin valo-ohjatusta suojatiestä aiheutuva odottelu. Samalla JPV:n melutilanne kohenisi hieman: Kulkisihan pääosa Iloharjunkadun autoliikenteestä kadun pohjoispuolisilla kaistoilla (ts. ajo VT5-rampilta Savilahdentielle). Eteläpuolisella kaistalla (ts. ajo Savilahdentieltä Tietotekniaan tai ”takateitse” Prismaan) autoliikennettä olisi vähemmän.

Iloharjunkadun pohjoisreunaan ei tällöin tarvita JP-väylää (ks. *punajuovat* kuvassa 1) muuhun kuin linkiksi kiertoliittymästä Savilahdentien alikulkuun. Vapautuva tila voidaan käyttää auto-kaistojen siirtämiseen noin 3–4 m pohjoisemmaksi, jolloin JPV mahtuu kadun eteläreunaan.

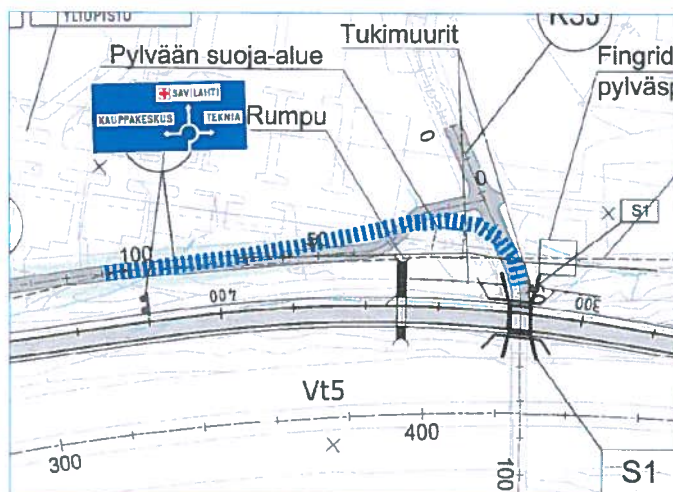
5. Piipolulta loivennettava kevytväyläristeystä lounaaseen

Tietoteknian kaakkoispuolitse linjatun **JPV:n ja Piipolun risteysuunnitelma** kuuluu taas sarjaan ”sutta jo suunnittelupöydällä”, koska se heikentäisi radikaalisti pyöräilyn sujuvuutta:

Nykyisin Viestikadulta Piipolun VT5-alikulun läpi luoteeseen (ts. Savilahtea kohti) pyöräilevä voi kääntyä – melko loivamutkaisena liittymän ansiosta – **jarruttelematta** eli liike-energiaa tuhlaamatta Prisman suuntaan. Siksi kyseinen pyöräilijä pääsee alamäestä saamallaan liike-energialla kevyesti jatkamaan pitkälle Tietoteknian kaakkoispuolitse (ts. Prismaa kohti nousevaa JPV-ylämäkeä). Myös vastakkaissuuntaan (ts. Prismen suunnalta nykyiseen VT5-alikulkuun kohti Viestikatua) pääsee pyöräilijä nykytilanteessa loivan Piipolun-risteyksen ansiosta kevyesti, liike-energiaa säästäen, jarruttelematta.

Tiesuunnitelma tekisi em. osuuksilla pyöräilemisen paljon **raskaammaksi ja hitaammaksi**, koska Viestikadulta Piipolulle ajanut pääsisi kääntymään Prismaa kohti vasta paljon **alempana** Piipolulla ja tuntuvasti **jyrkemmin** käännoksin. Siksi pyöräilijä joutuisi käännoksessä jarruttamaan eli tuhlaamaan liike-energiansa. Erittäin **epäonnistunut** suunnitteluratkaisu!

- ⇒ Risteys Piipolulta lounaaseen (ts. Prismen suuntaan) täytyy **linjata uudestaan nykyisen kaltaiseksi** eli siten, että pyöräilijä pääsee sujuvasti ja **jarruttelematta** kääntymään, ajoipa kumpaan suuntaan tahansa (ks. *siniraidoitus* kuvassa 2).



Kuva 2. Piipolun risteys. *Siniraidoin* olen piirtänyt pyöräilylle paljon sujuvamman linjauksen.

6. Taasko ”autoille tasaisia oikoteitä – pyöräilyyn mäkiä, mutkia ja vaaranpaikkoja”?

Tiesuunnitelma jatkaa monin paikoin 1900-luvun jälkijättöistä ongelmatehtailua periaattein ”autoileville tasaisia oikoteitä – pyöräileville mäkiä, mutkia ja vaaranpaikkoja”:

6.1. Liian tiukkoja mutkia → näkemät roimasti alle turvallisuussuosituksen

Tiesuunnitelman liian jyrkkiä JPV-mutkia on korjaus ehdotuksin käsitelty edellä osioissa 3 ja 5. Kyseisten korjausten välttämättömyyttä valaisevat seuraavat lisähuomiot.

Pyöräilijöiden **pysähtymis- ja kohtaamisnäkemät** jäisivät kiertoliittymää sivuavan alikulun molemmiin puolin vaarallisen paljon lyhyemmiksi kuin mitä suositellaan **Liikenneviraston ohjeen *Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu*** (LO 11/2014) taulukossa 17.

Ohjeen mukaan ”Pyöräilijän tulee nähdä vähintään **pysähtymismatkan** etäisyydeltä väylän pinta esteiden, lasinsirpaleiden ja reikien havaitsemiseksi”. Se vaatimus **ei täyty** kiertoliittymää sivuavan alikulun edustoilla. Ei täyty etenään **kohtaamisnäkemien** pituusvaatimus, vaikka ”Kohtaamisnäkemää **on käytettävä** -- mitoitettaessa väylägeometriaa vilkkailla pyöriteillä -- sekä **ennen alikulkua ja sen kohdalla**.”

- Tiesuunnitelman laatineet eivät näy lainkaan sisäistäneen ohjeen **avainseikkoja**: ”**Näkemävaatimusten saavuttaminen alikulkujen yhteydessä on jalankulku- ja pyöräiliikenteen palvelutason ja turvallisuuden kannalta olennaisen tärkeää**.”

Mutkien välttäminen ei ole pelkkä turvallisuustavoite, vaan mutkat vaikuttavat olennaisesti myös **kulkeutuvan valintaan**: Mainitun ohjeen mukaan ”[pyöräilyväylän **linjauksella**] voidaan olennaisesti parantaa pyörän **kilpailukykyä** autoon nähden.” Lisäksi väylän ”käyttäjän tulee kokea, että reitti johtaa **mahdollisimman suoraan** määränpäähän ja reitissä olevat poikkeamat ovat perusteltuja.” ”**Mutkittelu -- tulee välttää**.”

⇒ Lueteltuja suunnitteluohjeita tulee **noudattaa**! Ei Kuopio ole mikään vapaakaupunki.

6.2. Liian jyrkkiä nousuja → jyrkkyydet ylitse suosituksen

Tiesuunnitelmaan on piirrelty autoliikenteelle tasaisia väyliä, kun taas **jalankulkua ja pyöräilyä pakotetaan autoteiden alituksiin** – ts. alikulkuihin, usein jyrkkine ja vaarallisine luiskineen.

Liian jyrkkiä JPV-osuuksia on suunnitelmaan sisällytetty liikaa:

- Esimerkiksi *Tieturvallisuusarvioinnin raportin* mukaan jalankulku- ja pyöräilyväylien **pituuskaltevuudet ylittävät ohjearvoja** kohteissa **B3, B4 ja B5**.
- Liikenneviraston em. ohjeessa (LO 11/2014) ”**Pituuskaltevuuden suositusarvo on enintään 5 %**”. Silti kohteissa **B3 ja B4** pituuskaltevuudet ovat **peräti 8 %**!

Sekä arkikokemuksen että mainitun ohjeen mukaan jyrkät nousut **tekevät pyöräilemisen hyvin raskaaksi**: ”10 metrin -- ylimääräinen nousu 8 % kaltevuudella vastaa 200 metrin kiertomatkaa tasaisella osuudella.”

Siksi, niin maalaisjärjen kuin em. ohjeenkin mukaan, ”-- paras ratkaisu on viedä **autoliikenne jalankulku- ja pyöräilyväylän alitse/ylitse**, jolloin jalankulkijan ja pyöräilijän olosuhteita ei heikennetä lainkaan.”

Ja mikäli alikulun rakentaminen on jossakin ainoa soveltuva ratkaisu, ”Jalankulun ja pyöräilyn **ali- ja ylikulut eivät saa -- lisätä kohtuuttomasti korkeuseroja**.” Siksi ohje LO 11/2014 edellyttää, että ”Eritasoratkaisuissa vähintään **1/3 korkeuserosta on hyvä hoitaa ajoradan tasauksen muutoksilla** ja korkeintaan 2/3 jalankulku- ja pyöräilyväylän tasauksella.”

⇒ Onko näitäkään tärkeitä ohjeita **edes yritetty noudattaa** tiesuunnitelmassa?

6.3. Mutkissa sivukaltevuudet sisäkaarteeseen suuntaan!

Pyöräilyväylien mutkissa sivukaltevuudet tulee aina teettää **sisäkaarteeseen** suuntaan, kuten sanoo jo maalaisjärkin. Käsittämättömiä miinuskaltevuuksia eli ”**lipeämismutkia**” näkyy täkäläinen katusuunnittelu silti **ahkeroineen** vilkkaille JP-väylille monin paikoin. Sellaisia ”suunnittelijan ilkitöitä” on myös Savilahden tärkeillä JPV-osuuksilla – etenkin talvipyöräilijöiden kiusoiksi ja tapaturmariskeiksi.

⇒ Sivukaltevuuksien oikea suuntaus on mainittujen **tunaroointien** valossa tarpeen kirjata selkeäksi ohjeeksi jo tiesuunnitelmaan. Ohjeistusta ei pidä jättää myöhemmäksi eli rakentamissuunnittelussa unohtumaan!

7. Meluaita kevytväylän suojaksi Tietotekninan kohdalle

Jalankulku- ja pyöräilyväylien tulisi olla ympäristöoloiltaan edes siedettäviä, eikä repivää **piinaa** kuuloaistille.

Aiottu ramppi voimistaisi **Tietotekninan kaakkoispuolisella JPV-osuudella** jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden meluallistumista entisestään. Kyseinen JPV-osuus on jo nyt **Kuopion meluisimpia**, syynä viereisen moottoritien ajonopeudet ja liikennemäärät. Jos tiesuunnitelman mukaisesti sijoitettaisiin uudelleenlinjatun JPV:n lähituntumaan vielä moottoritien ramppi, melulähteen etäisyys pieneneisi tuntuvasti:

- **Nykyinen JPV** sijoittuu (suunnitelma-asiakirjoista mitaten) lähimmillään noin **17 metrin** etäisyydelle moottoritien ajoradasta, kun taas...
- ...**uudelleenlinjattu JPV** sijoittuisi lähimmillään **alle 12 metrin** etäisyydelle rampista.

Rampin alkupuoliskolla ajonopeudet pysyvät suurina (80–100 km/h). Mainitulla JPV-osuudella nämä lähtötiedot tarkoittavatkin ohiajajien ajoneuvojen *enimmäisäänitasoihin* noin **2–3 dB:n nousua** (etäisyyden puolittuminen nostaa enimmäistasoja 6 dB).

Lisäksi kyseisen JPV:n melutilanne on **pahenemassa**: moottoritien liikenne-ennuste vuodelle 2040 on 60 000 ajon/vrk, mikä tarkoittaa **yli 60 %:n kasvua** nykymääriin ja siten moottoritien varsilla **noin 2 dB:n nousua** jo nykyisin korkeisiin *keskiäänitasoihin*.

- ⇒ Mainitulla JPV-osuudella vallitseva piinallinen melutilanne on täten vielä pahenemassa noin 2–3 dB, mitattiinpa enimmäis- tai keskiäänitasoina.
- ⇒ Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suojaamiseksi tarvitaan sovelias **meluste** VT5-rampin ja kyseisen JPV-osuuden **väliin** (ulottuen Piipolulta kiertoliittymän tuntumaan).

— — — — —

Hyvin suunniteltu on puoleksi tehty – ja kiireesti kyhätty on suuresti sössitty.

Valitkaa oikein.

Kunnioittavasti