

LIITE 11

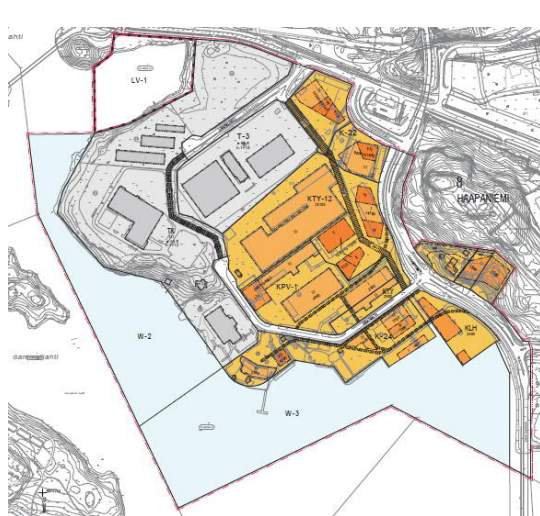
BELLANRANTA

VALMISTELUVAIHEESTA SAADUT LAUSUNNOT JA MIELIPIITEET VASTINEINEEN

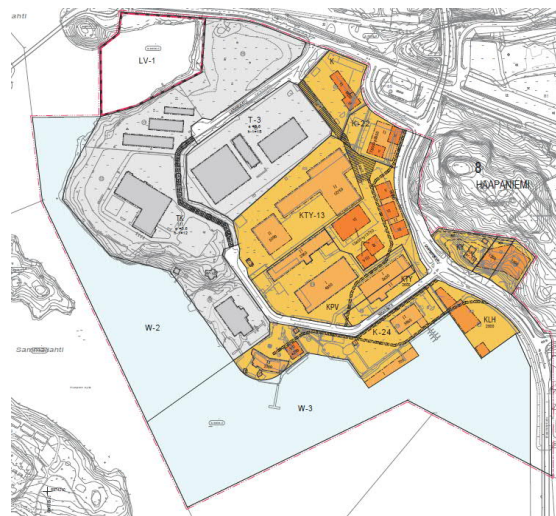
Siikaniemen alueelle tutkittiin mahdollisuutta sijoittaa liike- ja toimistorakentamista sekä matkailu- ja liikuntapalveluja (mm. hotelli). Valmisteluaineistoon sisältyi kaksi kaavarunko-vaihtoehtoa. Kaavatyön valmisteluvaiheen aineisto annettiin tiedoksi kaupunkirakennelautakunnalle 21.4.2021 ja nähtävänä aineisto on ollut MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti 29.4.–31.5.2021. Valmisteluaineistoa esiteltiin yhteistyötahoille 27.5.2021. Lausunnon aineistosta antoi laajennettu kaupunkikuvatyöryhmä ja Kuopion kulttuurihistoriallinen museo. Mielipiteen esitti neljä yksityishenkilöä (kaksi mielipidettä) ja Saaristokaupungin asukasyhdistys ry.

Valmisteluvaiheen jälkeen Siikaniemen alueen maanomistuksessa tapahtui muutoksia, mistä syystä Siikaranta-kadun pohjoispuoleisten osien jatkokehitys edellyttää lisätarkaste-luja. Tämän takia kaavatyö päätettiin jakaa kahteen osaan: Bellanrannan alueeseen, jonka kaavoitusta jatketaan heti sekä muuhun Siikaranta-kadun pohjoispuoliseen alueeseen, jonka kaavoitus jatkuu maankäyttöratkaisujen tarkennuttua.

Siikaniemen kaavan valmisteluaineistoon sisältyneet vaihtoehdot, joista lausunnot ja mielipiteet on annettu:



KAAVARUNKO VE 1



KAAVARUNKO VE 2

Laajennettu kaupunkikuvatyöryhmä 6.5.2021

Lausunto:

Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 esitettyjä rakennusmassoja pidettiin liian korkeina.

Vaihtoehto 2

Vaihtoehtoa 2 pidettiin parempana. Uudet rakennusmassat näyttävät sopivan paremmin maisemaan matalampina kuin vaihtoehdossa 1.

Kaavaselostusluonnoksessa kuva 17 vaihtoehtoa rannan käsittelyssä pidettiin parempana. Rantaviivan muotoilua pidettiin hyvänä.

Saanan viereinen rakennus voi olla korkeakin, mutta rakennuksen pohja voisi olla pienempi ja rakennus siromman tuntuinen.

Rakennuksen ylimmän kerroksen osan katto voi olla lennokkaampi ja hakea muotokieltä Saanan katosta.

Vastine

Kaavaehdotuksessa rannan käsittely ja rantaviivan muotoilu on lausunnossa esitetyn mukaista. Saanan viereinen hotellirakennus on mahdollista toteuttaa VIII-kerroksisena. Alueen suunnittelua tulevat ohjaamaan laajennettu kaupunkikuvatyöryhmä, kaupunkikuvatyöryhmä ja asemakaavapäällikkö. Kaavamääräyksellä edellytetään, että rakentamisen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoista, mittasuhteiltaan sopusuhtaista ja ympäröivään rakentamiseen sopeutuvaa (laa-1).

Kuopion kulttuurihistoriallinen museo 4.6.2021

Kuopion kaupungin kaupunkiympäristön palvelualue pyytää Pohjois-Savon alueellisen vastuumuseon (Kuopion kulttuurihistoriallinen museo) lausuntoa Siikaniemen aluetta koskevasta asemakaavaluonnoksesta. Suunnittelualue on varattu voimassa olevassa asemakaavassa (v.2007) suurimmaksi osaksi erilaisille teollisuustoiminnoille (T-3 ja TK). Asemakaavaluonnoksessa esitetään suunnittelualueen itäpuolelle muun muassa liike- ja toimistotiloja teollisuustoimintoja palvelevia aluemerkinä.

Museoviranomainen arvioi kaavalla olevan toteutuessaan merkittäviä kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Alueen nykyinen rakennuskanta on matalaa, ja se on rakennettu pääosin 2000-luvulla. Kaavaluonnoksen esitetään muun muassa 10-, 7- ja 6-kerroksista rakentamista. Kaavaselostuksen havainneaineisto on suppea, ja tätä tulisi kehittää erityisesti kaupunkikuvallisten vaikutusten arvioimisen tueksi. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta alueellisella vastuumuseolla ei ole kaavaluonnokseen huomautettavaa.

Suunnittelualueella sijaitsee suojeltua, kulttuuriympäristöarvojen näkökulmasta arvokasta rakennuskantaa. Saaristokadun varrella sijaitsevan Saastamoisen huvilan (v. 1923)

suunnittelijana pidetään Eliel Saarista. Kaavaluonnoksessa esitetään huvilan edustalle ajantasa-asemakaavan mukaista täydennysrakentamista, millä olisi toteutuessaan kulttuuriympäristöarvoja heikentävä vaikutus. Alueeseen liittyy myös maakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöarvoja. Huvila osoitetaan kaavaluonnoksessa kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi rakennukseksi sr-15-merkinnällä, jonka selitys on: Rakennusta ei saa purkaa ja siinä suoritettavien korjaus- ja muutostöiden sekä käyttötarkoituksen muutosten tulee olla sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Sr-15-merkintä on kohdistettu myös Siikaniemen huvilalle ja Kone- ja kattilahuoneelle. Suojelumerkintää ei ole annettu Naulaamolle, koska tähän on kohdistunut inventoinnin mukaan merkittäviä julkisivumuutoksia viime vuosina. Alueellinen vastuumuseo esittää kuitenkin pohdittavaksi, voisiko Siikaniemen huvilan pihapiirin säilymistä tukea asemakaavassa esimerkiksi /s-merkinnällä. Pihapiiri arvioidaan inventoinnissa rakennuksineen teollisuushistorian kannalta merkittäväksi.

Kaavaehdotus tulee toimittaa alueelliseen vastuumuseoon tutustuttavaksi.

Vastine

Valmisteluaineistoon sisältyi kaksi kaavarunkovaihtoehtoa, jotka käsittivät koko Siikaniemen alueen. Valmisteluvaiheen jälkeen Siikaniemen alueen maanomistuksessa tapahtui muutoksia, mistä syystä Siikaranta-kadun pohjoispuoleisten osien jatkokehitys edellyttää lisätarkasteluja. Tämän takia kaavatyö päätettiin jakaa kahteen osaan: Bellanrannan alueeseen, jonka kaavoitusta jatketaan heti sekä muuhun Siikaranta-kadun pohjoispuoliseen alueeseen, jonka kaavoitus jatkuu maankäyttöratkaisujen tarkennuttua.

Bellanrannan kaavatyön havainneaineisto kohdistuu ranta-alueen toteutukseen. Kaava-alueeseen ei sisälly lausunnossa esitettyjä suojelukohteita (Saastamoisen ja Siikaniemen huvilat), ne jäävät myöhemmin laadittavan kaavatyön alueelle.

Saaristokaupungin asukasyhdistys ry 19.5.2021

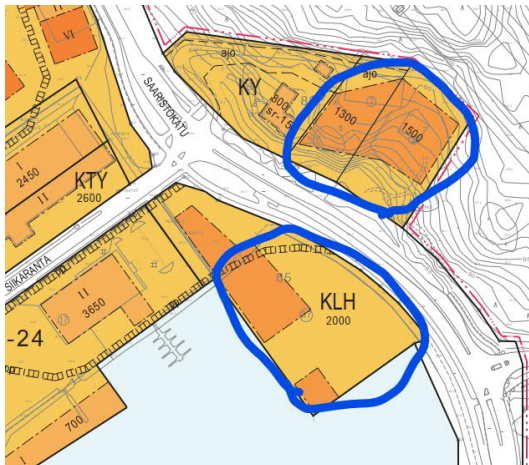
Esitämme, että asemakaavaa valmisteltaessa pyrittäisiin siihen, että mahdollisimman pieni osa autoliikenteestä ohjattaisiin Saaristokadulle. Saaristokatu on jo nyt ruuhka-aikaan vilkkaasti liikennöity ja erityisesti nykyinen Siikarannan risteys on ongelmallinen kääntyville ajoneuvoille. Risteys on vaarallinen myös jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Yhdymme valmisteluaineiston liitteenä olevan liikenneselvityksen (Ramboll Finland Oy, 22.1.2021) johtopäätöksiin siitä, että Siikarannan ja Varikkokadun välinen yhteys kannattaa toteuttaa liikenteen toimivuuden ja ilmastovaikutusten näkökulmista. Saaristokadun länsipuolta kulkee polkupyöräilyn pääväylä, jonka toimivuus tulee tarkastella siten, etteivät kaavamuutoksen toimenpiteet aiheuta heikennyksiä vallitsevaan tilanteeseen erityisesti teiden ylitysten suhteen. Kaavaratkaisun tulee mahdollistaa jatkossakin korkeatasoinen pyöräliikenteen pääreittiyhteys Saaristokaupungista keskustan sekä Savilahden suuntiin.

Liikenneselvityksissä tuodaan esiin kiertoliittymän korkeahkot toteuttamiskustannukset verrattuna liikennevalo-ohjauksen toteuttamiskustannuksiin. Asukasyhdistyksen näkemys on, että korkeammista toteuttamiskustannuksista huolimatta kiertoliittymä on huomattavasti liikennevalo-ohjausta sujuvampi, turvallisempi ja pidemmällä aikavälillä vä-

hemmän ylläpitoa vaativa ratkaisu, mikäli risteykseen on tarpeen toteuttaa nykytilanteesta poikkeava ratkaisu.

Asukasyhdistys esittää huolensa mahdollisten rakentamisen aikaisten liikennejärjestelyjen aiheuttamista häiriöistä erityisesti työmatkaliikenteeseen. Ehdotamme liikennejärjestelyjen vaiheistamista siten, että mahdollinen Siikarannan ja Saaristokadun kiertoliittymä toteutettaisiin ainoastaan tarvittaessa sen jälkeen, kun alueen pääasiallinen kulkuyhteys on toteutettu Varikkokadun kautta. Tällöin käytännön kokemuksen perusteella voidaan arvioida uudelleen kiertoliittymän tarpeellisuutta kyseisessä paikassa.

VE1 on esitetty, että Saaristokadun varteen rakennettavien toimisto/liikerakennusten ajoyhteys tapahtuisi uuden katuyhteyden kautta Siikaranta-kadulle, jonka risteys sijaitsisi aivan Siikarannan ja Saaristokadun risteuksen läheisyydessä. Liikenteen kannalta tämä on huono ratkaisu ja risteykset ovat alueen sisäisen liikenteen kannalta aivan liian lähellä toisiaan. VE2 esitetty tieyhteys Varikkokadun kautta on parempi ratkaisu. Tällöin liikenne ei ohjaudu suoraan jo nyt ruuhkaiselle Saaristokadulle. Varikkokadulta ei tarvita ajoyhteyttä Siikarannan kautta suoraan Saaristokadulle. Ehdotamme, että suurin osa alueen autoliikenteestä sisään ja ulos johdettaisiin Varikkotien kautta Kumpusaarentielle. Liitteissä 3 (Siikaniemen alustava yleissuunnitelma) ja 8 (Bellanranta ideasuunnitelmat) ei ole esitetty liitteissä 2.1 ja 2.2 (kaavarunko VE1 ja kaavarunko VE2) rakenteilla olevan ST1-huoltoaseman vieressä olevaa yritystonttilaajennusta vesialueelle ja Saaristokadun varteen, eikä Saaristokadun itäpuolelle rinteeseen osoitettuja laajennusmahdollisuuksia (kuvassa sinisellä ympyröidyt alueet). Asukasyhdistys kysyy samalla, onko vesialueiden täyttäjien realistisuutta tutkittu mm. pohjasedimenttien saastuneisuuden osalta?



Kaavarunkojen ja suunnitelmakuvien eroavaisuuksia



Kaavarunkojen, yleissuunnitelman ja ideasuunnitelman ratkaisut poikkeavat toisistaan monin osin. Kaavarunko VE1 (mahdollinen) uimaranta ja sen vieressä oleva kolmion muotoinen liiketila (kahvila/ravintola) alueen etelärannassa vaikuttaa hyvältä ja toiminnan kannalta järkevältä ratkaisulta. Kaavarunko VE2 uimaranta on esitetty Saaristokadun, venelaiturin ja ST1-huoltoaseman bensapumppujen viereen. Tämä ei ole hyvä ratkaisu eikä edes mahdollinen kaavarunko mukaan, sillä vesialue on kaavarunkoissa esitetty täytettäväksi. Asukasyhdistys esittää, että täyttäjien vaikutukset tällä hetkellä rakenteilla olevan polttoaineen jakeluaseman toimintaan selvitetään myös veneliikenteen sujuvuuden näkökulmasta. Alueen veneilijöille nyt rakenteilla oleva polttoaineen jakelu-

asema tulee olemaan erittäin tärkeä.



Esimerkkikuva Kuopion satamasta, jossa kapealla ranta-alueella on viihtyisiä ja avoin kulkuyhteys

Vierastamme suunnitelmissa esitettyä ranta-alueen varaamista pienialaisille majoitustiloille. Ratkaisu on maisemallisesti outo ja rikkoo yhtenäisen rantareitin nyt rakenteilla olevan vierasvenesataman sekä padel-hallien luota Saanalle. Alue tulee olemaan jatkossa yksi Kuopion matkailun kärkikohteita ja tätä näkökulmaa ajatellen alueen tulisi muodostaa yhtenäinen kokonaisuus, vaikka Saaristokatu jakaakin alueen kahteen eri osaan. Alueen avoimen käytön kannalta ranta-alue tulisi jättää kokonaisuudessaan avoimeksi, vähintään kävelyraitin leveydeltä. Nykyisen venemyymälän ja rannan väliin rakentaminen on kuitenkin perusteltua. Tällöin ratkaisu toisi hieman suojaa myös alueen virkistystoiminnoille Saaristokadun liikenteeltä. Asukasyhdistys ehdottaa, että majoitustilojen ja rannan väliin jätettäisiin yleisölle avoin rantaraitti tai esimerkiksi Kuopion matkustajasataman kaltainen ratkaisu, jossa kerrostalojen ja vesialueen välissä on viihtyisiä satamalahdun alue kevyen liikenteen väylän, istutusten ja penkkien kanssa.

VE2 toimistorakennukset on tuotu lähemmäs Saaristokatua. Tämä on mielestämme hyvä ratkaisu, joka jättää tilaa ajoyhteydelle Varikkokadun kautta. Rakennusten ja Saaristokadun väliin ei saatane toteutettua järkevää viheraluetta. Rakennukset voivat myös suojata ranta-aluetta melulta entisestään.

Vastine

Valmisteluaineistoon sisältyi kaksi kaavarunkovaihtoehtoa, jotka käsittivät koko Siikaniemen alueen. Valmisteluvaiheen jälkeen Siikaniemen alueen maanomistuksessa tapahtui muutoksia, mistä syystä Siikaranta-kadun pohjoispuoleisten osien jatkokehitys edellyttää lisätarkasteluja. Tämän takia kaavatyo päätettiin jakaa kahteen osaan: Bellanrannan alueeseen, jonka kaavoitusta jatketaan heti sekä muuhun Siikaranta-kadun pohjoispuoliseen alueeseen, jonka kaavoitus jatkuu maankäyttöratkaisujen tarkennuttua.

Bellanrannan kaavaehdotuksen mukaisen toteuttamisen aiheuttama liikennemäärien lisäys ei aiheuta muutoksia oleviin liikennejärjestelyihin. Bellanrannan alueen liikennejär-

jestelyjä on tarkasteltu kaavaselostuksen liitteessä 7.2. Koko Siikaniemen alueen katu- ja muita liikennejärjestelyjä tarkastellaan uudelleen myöhemmin laadittavan laajemman kaavatyön yhteydessä, jolloin varataan tarvittavat aluevaraukset Siikaranta-kadulle (lisäkaista ajoneuvoille, väylä jalankululle ja polkupyöräilylle), Saaristokadulle ja kortteli-alueille sekä Varikkokadun ja Siikaranta-kadun mahdollisesti tarvittavalle yhdyskadulle; samalla ratkaistaan myös Saaristokadun risteyksen toteutusmuoto ja aluevaraukset (liikennevalot/liikenneympyrä) sekä alueen pysäköintijärjestelyt.

Vesialueen pohjasedimentit on jo osittain tutkittu, PIMA-yhteenvedo ja sedimenttitutkimus ovat selostuksen liitteinä 6 ja 6.1. Vesialueen täyttäminen edellyttää Aluehallintoviraston luvan. Sen yhteydessä laaditaan kaikki tarpeelliset lisäselvitykset ja -tutkimukset, jotka ovat edellytyksenä luvan myöntämiselle. Luvan myöntämisen yhteydessä tutkitaan vesilain mukaisesti, ettei hanke vaaranna yleistä terveydentilaa tai turvallisuutta, ei aiheuta huomattavia vahingollisia muutoksia ympäristön luonnonolosuhteissa ja sen toiminnassa eikä suuresti huononna paikkakunnan asutus- tai elinkeino-oloja. Lupapäätöksessä voidaan tarvittaessa antaa asiaan liittyviä määräyksiä, joille voidaan asettaa tarkkailuvelvoite.

Uimarannan sijoittamisesta ranta-alueelle on luovuttu ja veneliikenteen sujuvuus jakelu- asemalle säilyy tältä osin ennallaan.

Alueen kehittämisen kannalta ranta-alueen varaaminen pienialaisille majoitustiloille sekä oleskelu- ja harrastuspalveluille on kaupungin kannalta kannatettavaa. Hanke tukee Kuopion matkailua ja vetovoimaisuutta omana erilaisena ja ainutlaatuisena majoitus- ja harrastuskohteenaan, mikä tuo hyötyjä koko kaupungille ja yritystoiminnalle. Kaupunkirakennelautakunta on 16.6.2021 tehnyt aluetta koskevan suunnitteluvaramääräyksen ja oikeuttanut ja valtuuttanut hakijan hakemaan vesialueen täyttämiseksi tarvittavat viranomaisluvut. Alueen omistaja voi toteuttaa rannalle yleisölle avoimen ja viihtyisän rantaraitin sekä oleskelu- ja virkistystiloja.

Kahden yksityishenkilön mielipide 31.5.2021

Katsomme että liittymä Saaristokadun ja Siikaranta -kadun risteykseen tulee toteuttaa valo-ohjattuna, kiertoliittymä ei ole toimiva ratkaisu.

Näkemyksemme mukaan liikenneselvitys on tehty puutteellisesti liittymätyypin valinnan pohjana käytettyjen laskentamallien, sekä laskentamallien pohjana käytettyjen tietojen osalta, eikä sitä tulisi käyttää liittymätyypin valinnan pohjana.

Selvityksessä ei ole otettu huomioon kaikkia asiaan vaikuttavia tekijöitä ja esimerkiksi laskelmien pohjana käytetyt liikennemäärien tarkasteluajankohdat on valittu Siikaranta -kadun liikennemäärien ja ruuhkahuippujen mukaan. Esimerkiksi aamun työmatkaliikennettä ja sen vaikutuksia ei ole laskelmissa huomioitu riittävästi.

Saaristokadun ja myös koko alueen liikennemäärät eri suuntiin vaihtelevat erittäin paljon eri vuorokaudenaikoina ja jos oikein tulkitsimme, tätä ei ole otettu laskelmissa huomioon riittävästi. Esimerkiksi Kumpulinnan suunnan liikenne ja sen sujuvuus on jätetty huomiotta kokonaan. Kumpulinnan suunnan liikenne on vähäistä mutta myös sieltä suunnasta on päästävä Saaristokadulle kohtuullisessa ajassa ja turvallisesti.

Laskelmat keskittyvät vain ilta-aikaan, jolloin Siikarannan alueella on eniten kävijöitä ja

liikennettä, tällöin Saaristokadun liikenne on suhteellisen tasaista ja väljää, tästä syystä laskelmat antavat virheellisen kuvan liittymätyyppien toiminnasta.

Tällä hetkellä **Saaristokadulla**, Siikarannan liittymän kohdalla ruuhkaisin aika on aamuisin tapahtuvan työmatkaliikenteen aikaan. Tällöin liikenne on lähes yksinomaan Saaristokaupungista keskustan suuntaan kulkevaa, lähes katkeamatonta jonoa ja nämä ruuhkahuiput kestävät jopa 20 minuuttia kerrallaan ja toistuvat arki-aamuisin aina ennen klo 7, 8 ja 9.

Tällöin Siikarannan suunnasta kaupunkiin päin tai Kumpulinnan suunnasta molempiin suuntaan käännettäessä, Saaristokadulle pääseminen on vaikeaa ja odotusaika kasvaa kohtuuttoman pitkäksi. Kiertoliittymä helpottaisi kyllä aamuisin Siikarannan suunnasta tulevien ajoneuvojen pääsyä Saaristokadulle, koska tällöin kaupungin suunnasta tuleva liikenne on vähäistä ja siitäkin osa kääntyy Siikarannan suuntaan, mutta Kumpulinnan suunnasta tulevien ajoneuvojen pääsy Saaristokadulle heikentyisi oleellisesti nykyisestäkin tilanteesta. Koska liittymän liikennevirrat eri suuntiin ovat hyvin epätasapainossa varsinkin aamuisin, Kumpulinnan suunnasta kiertoliittymään pääsy olisi tällöin lähes mahdotonta. Tämä siksi koska mikään ei katkaisisi kiertoliittymässä olevaa jonoa Kumpulinnan liittymän kohdalla. Kumpulinnan suuntaan kääntyviä autoja on vain yksittäisiä päivän aikana, jos tähän suuntaan kulkevaa liikenne olisi tasapainossa muuhun liikenteeseen olisi tilanne toinen. Siikarannan suunnasta tuleva liikenne ei vaikuttaisi asiaan eikä liittymää ennen ole suojatietä tai muuta, joka katkaisisi jonon edes välillä. Lisäksi nekin pienet raot, joita nykyisin jonoon joskus muodostuu, umpeutuisi kun ajoneuvot hidastavat ennen kiertoliittymää ja jono tiivistyisi katkeamattomaksi.

Samalla tavalla iltapäivisin myös Siikarannan suunnasta tulevan liikenteen pääsy Saaristokadulle olisi hankalaa kiertoliittymä vaihtoehdossa. Koska liikenne on iltapäivällä lähes yksinomaan keskustasta Saaristokaupunkiin päin kulkevaa, kiertoliittymä ei parantaisi Siikarannan suunnasta Saaristokadulle pyrkivän liikenteen asemaa liittymässä. Jonoutuminen aiheuttaa myös runsaasti suojatielle pysähtymisiä ja aiheuttaa usein vaaratilanteita vauhdikkaille pyöräilijöille, kiertoliittymä ei parantaisi myöskään tätä asiaa.

Lisäksi katsomme, että jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden asema liikenneturvallisuuden kannalta ei paranisi tarpeeksi kiertoliittymän avulla. On tunnettua, että kiertoliittymissä esimerkiksi pyöräilijät ovat heikossa asemassa koska sekä pyöräilijät että autoilijat eivät tunne tai noudata väistämissääntöjä. Pyörätietä kaupungista päin tullessa on vielä pitkä alamäki, jossa pyöräilijöiden vauhti nousee todella korkeaksi. Kiertoliittymästä siikarantaan käännettäessä on todella suuri riski, että autoilija ei pysty havaitsemaan kaupungin suunnasta kovaa vauhtia lähestyvää polkupyörää ja seuraukset ovat vakavat. Raskaissa ajoneuvoissa tämä vielä korostuu koska niistä oikealle takaviistoon näkeminen on yleensä vaikeaa. Myös istutukset (puut) pyörätien ja Saaristokadun välissä heikentävät autoilijan mahdollisuutta havaita kaupungin suunnasta nopeasti eteneviä pyöräilijöitä.

Lisäksi monilla autoilijoilla on tapana "oikaista" kiertoliittymissä suoraan jatkettaessa ja tällöin kiertoliittymän nopeuksia laskeva tavoite ei aina toteudu suunnitellun mukaisesti ja tällöin myös varsinkin Saaristokadun ylittävällä jalankulkijoiden turvallisuus jäisi helposti puutteelliseksi.

Liikenneselvityksessä mainitut perusteet kiertoliittymän valitsemiseksi olivat pääosin liikenteen sujuvuuteen liittyviä. Koska selvityksen puutteista johtuen liikenteen sujuvuus ja turvallisuus olisi käytännössä oleellisesti huonompi kuin selvityksessä annetaan ymmärtää, katsomme että liittymä tulisi toteuttaa valo-ohjattuna. Valo-ohjattua liittymää puoltaisi monet seikat mukaan lukien hinta, joka on huomattavasti kiertoliittymää alhaisempi.

Kiertoliittymä vaatisi myös huomattavasti nykyistä liittymää enemmän tilaa. Suunnitelmassa esitetyssä kuvassa Kumpulinnan liittymän mutka siirtyisi useita metrejä nykyisestä linjasta. Kumpulinnan pysäköintipaikat sijaitsevat tontin alapihalla. Alapiha on jo nykyisin ahdas eikä täytä säännösten mukaista p-alueen mitoitusta. Suunnitelman mukainen muutos liittymään pienentäisi pysäköintialuetta siten että alueelle olisi mahdotonta mitoittaa kaavan vaatimia pysäköintipaikkoja.

Edellä mainittuihin seikkoihin vedoten vaadimme, että liittymätyypin valinta ja sen perusteet arvioidaan uudelleen. Nykyisillä tiedoilla emme tule hyväksymään kiertoliittymä -vaihtoehtoa.

Lisäksi toivomme, että liittymän muutokset tullaan toteuttamaan nopealla aikataululla. Olemme seuranneet risteystä vuosia ja liikennemäärien kasvaessa näemme päivittäin vaara- ja läheltä piti tilanteita risteysalueella. Saaristokadun yli kulkeva jalankulku linja-autopysäkillä sekä Kumpulinnan suuntaan on todella vilkasta varsinkin iltapäivisin ja autoilijat ajavat todella kovaa suojatien kohdalla ja suuri osa autoilijoista ei noudata suojatien väistämissääntöjä. Tämä korostuu vielä syksyllä ja talvella hämärän aikaan, kun autoilijat ei näe jalankulkijoita senkään vertaa mitä valosan aikaan. Lisäksi risteyksessä tapahtuu jopa päivittäin vaaratilanteita, kun Siikarannan suunnasta tulevat autot eivät kiinnitä huomiota Kumpulinnan suunnasta kaupunkiin päin kääntyviin ajoneuvoihin, vaan kiihdyttävät voimakkaasti pieneen rakoon, kun sellainen syntyy. Jostain syystä ihmiset kuvittelevat olevansa etuajo-oikeutettuja Kumpulinnan suunnasta tulevia ajoneuvoja kohtaan. Autoilijat eivät ymmärrä, että heidän tulee väistää Kumpulinnan suunnasta oikealle kääntyviä ajoneuvoja. Samalla tavalla myös Saaristokatua ylittävät jalankulkijat ovat usein vaarassa, kun turhautuneet autoilijat vihdoinkin löytävät raon jonossa ja kiihdyttävät voimakkaasti Siikarannan suunnasta kohti keskustaa, eivätkä ehdi huomioida jalankulkijoita.

Olemme myös huolissamme Siikarannan alueen pysäköintikapasiteetista. Tapahtumien yhteydessä kadun kapeus tuo ongelmia, mikäli kadulle pysäköidään. Pysäköintitilaa tulee kaavoittaa riittävästi jokaisen tontin alueelle, kapealle kadulle ei voi pysäköidä.

Siikarannan liikenteen kasvaessa tulee ottaa huomioon myös alueen sisäisten tonttien kevyenliikenteen liikkujat. Nykyisellään Minigolf ja padel-kenttien kohdalla on usein kadunylittäjiä mutkan kohdalla ja tie on varsin kapea ja näkyvyys huono. Mikäli kävelyliikenne lisääntyy ko. kohdalle tarvitaan suojatie, suosittelimme myös suojatietä Saanan kohdalle.

Kaavoituksessa tulee myös huomioida L-house Oy:n tontilla sijaitsevan koirakeskuksen pysäköintitilat sekä koirien ulkoilutusalue. Koiranulkoiluttajat ovat jättävät paljon jälkeensä ulostetta, joka näkyy varsinkin keväisin talven jälkeen jalkakäytävän reunoilla sekä kevyenliikenteen väylällä koko matkalla Siikarannasta Varikkokadulle. Ehdotammekin että L-House Oy:n tontille tulee rakentaa koirien ulkoilutus alueen, josta jätökset voidaan siivota pois esimerkiksi koirakeskuksen yrittäjän toimesta. Koirakeskuksen tapahtumien aikana paikoitustilat ovat myös hyvin puutteelliset, tapahtumissa vierailevat pysäköivät autonsa Siikarannan varteen, joka on varsin kapea tähän tarkoitukseen.

Suunnitelmissa on myös esitetty huomattavia vesialueiden täyttöjä. Katsomme että tällaisia täyttöjä ei tulisi hyväksyä jo pelkästään maisemallisista syistä, eikä myöskään yksityisten toimijoiden lisärakennusalueen saamisen perusteella. Katsomme, että tulevat rakennukset tulisi sijoittaa nykyiselle maa-alueelle.

Vastine

Valmisteluaineistoon sisältyi kaksi kaavarunkovaihtoehtoa, jotka käsittivät koko Siikaniemen alueen. Valmisteluvaiheen jälkeen Siikaniemen alueen maanomistuksessa tapahtui muutoksia, mistä syystä Siikaranta-kadun pohjoispuoleisten osien jatkokehitys edellyttää lisätarkasteluja. Tämän takia kaavatyö päätettiin jakaa kahteen osaan: Bellanrannan alueeseen, jonka kaavoitusta jatketaan heti sekä muuhun Siikaranta-kadun pohjoispuoliseen alueeseen, jonka kaavoitus jatkuu maankäyttöratkaisujen tarkennuttua.

Bellanrannan kaavaehdotuksen mukaisen toteuttamisen aiheuttama liikennemäärien lisäys ei aiheuta muutoksia oleviin liikennejärjestelyihin. Bellanrannan alueen liikennejärjestelyjä on tarkasteltu kaavaselostuksen liitteessä 7.2. Koko Siikaniemen alueen katu- ja muita liikennejärjestelyjä tarkastellaan uudelleen myöhemmin laadittavan laajemman kaavatyön yhteydessä, jolloin varataan tarvittavat aluevaraukset Siikaranta-kadulle (lisäkaista ajoneuvoille, väylä jalankululle ja polkupyöräilylle), Saaristokadulle ja kortteli-alueille sekä Varikkokadun ja Siikaranta-kadun mahdollisesti tarvittavalle yhdyskadulle; samalla ratkaistaan myös Saaristokadun risteyksen toteutusmuoto ja aluevaraukset (liikennevalot/liikenneympyrä) sekä alueen pysäköintijärjestelyt.

Alueen kehittämisen kannalta ranta-alueen varaaminen pienialaisille majoitustiloille sekä oleskelu- ja harrastuspalveluille on kaupungin kannalta kannatettavaa. Hanke tukee Kuopion matkailua ja vetovoimaisuutta omana erilaisena ja ainutlaatuisena majoitus- ja harrastuskohteenaan, mikä tuo hyötyjä koko kaupungille ja yritystoiminnalle. Kaupunkirakennelautakunta on 16.6.2021 tehnyt aluetta koskevan suunnitteluvarauspäätöksen ja oikeuttanut ja valtuuttanut hakijan hakemaan vesialueen täyttämiseksi tarvittavat viranomaisluvut. Alueen omistaja voi toteuttaa rannalle yleisölle avoimen ja viihtyisän rantaraitin sekä oleskelu- ja virkistystiloja.

Ranta-alueen täyttäjien vaikutus selvitetään Aluehallintoviraston toimivallassa olevan vesilain mukaisen lupahakemuksen yhteydessä. Tällöin laaditaan kaikki tarpeelliset lisäselvitykset ja -tutkimukset, jotka ovat edellytyksenä luvan myöntämiselle. Luvan myöntämisen yhteydessä tutkitaan vesilain mukaisesti, ettei hanke vaaranna yleistä terveydentilaa tai turvallisuutta, ei aiheuta huomattavia vahingollisia muutoksia ympäristön luonnonolosuhteissa ja sen toiminnassa eikä suuresti huononna paikkakunnan asutusta tai elinkeino-oloja. Lupapäätöksessä voidaan tarvittaessa antaa asiaan liittyviä määräyksiä, joille voidaan asettaa tarkkailuvelvoite.

Kahden yksityishenkilön mielipide 31.5.2021

Katsomme että liittymä Saaristokadun ja Siikaranta -kadun risteykseen tulee toteuttaa valo-ohjattuna, kiertoliittymä ei ole toimiva ratkaisu.

Näkemyksemme mukaan liikenneselvitys on tehty puutteellisesti liittymätyypin valinnan pohjana käytettyjen laskentamallien, sekä laskentamallien pohjana käytettyjen tietojen osalta, eikä sitä tulisi käyttää liittymätyypin valinnan pohjana. Selvityksessä ei ole otettu huomioon kaikkia asiaan vaikuttavia tekijöitä ja esimerkiksi laskelmien pohjana käytetyt liikennemäärien tarkasteluajankohdat on valittu Siikaranta -kadun liikennemäärien ja ruuhkahuippujen mukaan. Esimerkiksi aamun työmatkaliikennettä ja sen vaikutuksia ei ole laskelmissa huomioitu riittävästi. Saaristokadun ja myös koko alueen liikennemäärät eri suuntiin vaihtelevat erittäin paljon eri vuorokaudenaikoina ja jos oikein tulkitsimme,

tätä ei ole otettu laskelmissa huomioon riittävästi. Esimerkiksi Kumpulinnan suunnan liikenne ja sen sujuvuus on jätetty huomioimatta kokonaan. Kumpulinnan suunnan liikenne on vähäistä mutta myös sieltä suunnasta on päästävä Saaristokadulle kohtuullisessa ajassa ja turvallisesti. Laskelmat keskittyvät vain ilta-aikaan, jolloin Siikarannan alueella on eniten kävijöitä ja liikennettä, tällöin Saaristokadun liikenne on suhteellisen tasaista ja väljää, tästä syystä laskelmat antavat virheellisen kuvan liittymätyyppien toiminnasta.

Tällä hetkellä **Saaristokadulla**, Siikarannan liittymän kohdalla ruuhkaisin aika on aamuisin tapahtuvan työmatkaliikenteen aikaan. Tällöin liikenne on lähes yksinomaan Saaristokaupungista keskustan suuntaan kulkevaa, lähes katkeamatonta jonoa ja nämä ruuhkahuiput kestävät jopa 20 minuuttia kerrallaan ja toistuvat arkiamuisin aina ennen klo 7, 8 ja 9. Tällöin Siikarannan suunnasta kaupunkiin päin tai Kumpulinnan suunnasta molempiin suuntaan kääntyäessä, Saaristokadulle pääseminen on vaikeaa ja odotusaika kasvaa kohtuuttoman pitkäksi. Kiertoliittymä helpottaisi kyllä aamuisin Siikarannan suunnasta tulevien ajoneuvojen pääsyä Saaristokadulle, koska tällöin kaupungin suunnasta tuleva liikenne on vähäistä ja siitäkin osa kääntyy Siikarannan suuntaan, mutta Kumpulinnan suunnasta tulevien ajoneuvojen pääsy Saaristokadulle heikentyisi oleellisesti nykyisestäkin tilanteesta. Koska liittymän liikennevirrat eri suuntiin ovat hyvin epätasapainossa varsinkin aamuisin, Kumpulinnan suunnasta kiertoliittymään pääsy olisi tällöin lähes mahdotonta. Tämä siksi koska mikään ei katkaisisi kiertoliittymässä olevaa jonoa Kumpulinnan liittymän kohdalla. Kumpulinnan suuntaan kääntyviä autoja on vain yksittäisiä päivän aikana, jos tähän suuntaan kulkevaa liikenne olisi tasapainossa muuhun liikenteeseen olisi tilanne toinen. Siikarannan suunnasta tuleva liikenne ei vaikuttaisi asiaan eikä liittymää ennen ole suojatietä tai muuta, joka katkaisisi jonon edes välillä. Lisäksi nekin pienet raot, joita nykyisin jonoon joskus muodostuu, umpeutuisi kun ajoneuvot hidastavat ennen kiertoliittymää ja jono tiivistyisi katkeamattomaksi.

Samalla tavalla iltapäivisin myös Siikarannan suunnasta tulevan liikenteen pääsy Saaristokadulle olisi hankalaa kiertoliittymä vaihtoehdossa. Koska liikenne on iltapäivällä lähes yksinomaan keskustasta Saaristokaupunkiin päin kulkevaa, kiertoliittymä ei parantaisi Siikarannan suunnasta Saaristokadulle pyrkivän liikenteen asemaa liittymässä. Jonoutuminen aiheuttaa myös runsaasti suojatielle pysähtymisiä ja aiheuttaa usein vaaratilanteita vauhdikkaille pyöräilijöille, kiertoliittymä ei parantaisi myöskään tätä asiaa.

Lisäksi katsomme, että jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden asema liikenneturvallisuuden kannalta ei paranisi tarpeeksi kiertoliittymän avulla. On tunnettua, että kiertoliittymissä esimerkiksi pyöräilijät ovat heikossa asemassa koska sekä pyöräilijät että autoilijat eivät tunne tai noudata väistämissäntöjä. Pyörätietä kaupungista päin tullessa on vielä pitkä alamäki, jossa pyöräilijöiden vauhti nousee todella korkeaksi. Kiertoliittymästä siikarantaan kääntyäessä on todella suuri riski, että autoilija ei pysty havaitsemaan kaupungin suunnasta kovaa vauhtia lähestyvää polkupyörää ja seuraukset ovat vakavat. Raskaissa ajoneuvoissa tämä vielä korostuu koska niistä oikealle takaviistoon näkeminen on yleensä vaikeaa. Myös istutukset (puut) pyörätien ja Saaristokadun välissä heikentävät autoilijan mahdollisuutta havaita kaupungin suunnasta saapuvia pyöräilijöitä.

Lisäksi monilla autoilijoilla on tapana "oikaista" kiertoliittymissä suoraan jatkettaessa ja tällöin kiertoliittymän nopeuksia laskeva tavoite ei aina toteudu suunnitellun mukaisesti ja tällöin myös varsinkin Saaristokadun ylittävä jalankulkijoiden turvallisuus jäisi helposti puutteelliseksi.

Liikenneselvityksessä mainitut perusteet kiertoliittymän valitsemiseksi olivat pääosin liikenteen sujuvuuteen liittyviä. Koska selvityksen puutteista johtuen liikenteen sujuvuus ja turvallisuus olisi käytännössä oleellisesti huonompi kuin selvityksessä annetaan ymmärtää, katsomme että liittymä tulisi toteuttaa valo-ohjattuna. Valo-ohjattua liittymää puoltaisi monet seikat mukaan lukien hinta, joka on huomattavasti kiertoliittymää alhaisempi.

Kiertoliittymä vaatisi myös huomattavasti nykyistä liittymää enemmän tilaa. Suunnitelmassa esitetystä kuvassa Kumpulinnan liittymän mutka siirtyisi useita metrejä nykyisestä linjasta. Kumpulinnan pysäköintipaikat sijaitsevat tontin alapihalla. Alapiha on jo nykyisin ahdas eikä täytä säännösten mukaista p-alueen mitoitusta. Suunnitelman mukainen muutos liittymään pienentäisi pysäköintialuetta siten että alueelle olisi mahdotonta mitoittaa kaavan vaatimia pysäköintipaikkoja.

Edellä mainittuihin seikkoihin vedoten vaadimme, että liittymätyypin valinta ja sen perusteet arvioidaan uudelleen. Nykyisillä tiedoilla emme tule hyväksymään kiertoliittymä -vaihtoehtoa.

Lisäksi toivomme, että liittymän muutokset tullaan toteuttamaan nopealla aikataululla. Olemme seuranneet risteystä vuosia ja liikennemäärien kasvaessa näemme päivittäin vaara- ja läheltäpiti tilanteita risteysalueella. Saaristokadun yli kulkeva jalankulku linja-autopysäkillä sekä Kumpulinnan suuntaan on todella vilkasta varsinkin iltapäivisin ja autoilijat ajavat todella kovaa suojatien kohdalla ja suuri osa autoilijoista ei noudata suojatien väistämissääntöjä. Tämä korostuu vielä syksyllä ja talvella hämärän aikaan, kun autoilijat ei näe jalankulkijoita senkään vertaa mitä valosan aikaan. Lisäksi risteyksessä tapahtuu jopa päivittäin vaaratilanteita, kun Siikarannan suunnasta tulevat autot eivät kiinnitä huomiota Kumpulinnan suunnasta kaupunkiin päin kääntyviin ajoneuvoihin, vaan kiihdyttävät voimakkaasti pieneen rakoon, kun sellainen syntyy. Jostain syystä ihmiset kuvittelevat olevansa etuajo-oikeutettuja Kumpulinnan suunnasta tulevia ajoneuvoja kohtaan. Autoilijat eivät ymmärrä, että heidän tulee väistää Kumpulinnan suunnasta oikealle kääntyviä ajoneuvoja. Samalla tavalla myös Saaristokatua ylittävät jalankulkijat ovat usein vaarassa, kun turhautuneet autoilijat vihdoinkin löytävät raon jonossa ja kiihdyttävät voimakkaasti Siikarannan suunnasta kohti keskustaa, eivätkä ehdi huomioida jalankulkijoita.

Olemme myös huolissamme Siikarannan alueen pysäköintikapasiteetista. Tapahtumien yhteydessä kadun kapeus tuo ongelmia, mikäli kadulle pysäköidään. Pysäköintitilaa tulee kaavoittaa riittävästi jokaisen tontin alueelle, kapealle kadulle ei voi pysäköidä.

Suunnitelmissa on esitetty huomattavia vesialueiden täyttöjä. Mielestämme vesialueen täyttöä rakennusalaan lisätäkseen ei voida hyväksyä. Kukin pysyköön omalla nykyisellä rakennusalallaan.

Vastine

Vastineena mielipiteeseen toistetaan edelliseen mielipiteeseen annettu vastine.